Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki. Samalla voimassa oleva vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki kumottaisiin ja 20 esitettävään lakiin liittyvää lakia muutettaisiin.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuudesta tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä, ilma-aluksessa sekä kappaletavaran kuljetuksessa Suomen vesialueilla ja Suomen vesialueiden ulkopuolella. Lain tarkoitus olisi ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki sisältäisi säännökset eri kuljetusosapuolten vastuista sekä viranomaisten tehtävistä ja toimivaltuuksista. Laissa olisi myös säännökset esimerkiksi turvallisuusneuvonantajasta, ajoneuvon hyväksyntöjä myöntävän ja katsastuksia suorittavan henkilön pätevyysvaatimuksista, tarkastuslaitoksista ja niiden tehtävistä, pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien valmistukseen ja rakenteeseen liittyvistä vaatimuksista sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviin turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki uudistettaisiin siten, että lain rakenne, sääntelykokonaisuudet ja alemman asteisten säädösten ja määräysten valtuussäännökset olisivat nykyistä selkeämmät, tarkkarajaisemmat sekä johdonmukaisemmat. Asetustasoisia säännöksiä siirrettäisiin lain tasolle perustuslain edellyttämällä tavalla. Lailla myös täsmennettäisiin nykyisiä valtuuksia antaa asetuksia ja annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuuksia antaa määräyksiä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista asioista. Esityksessä otettaisiin huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 alussa.

———

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
PERUSTELUT....6
1 Asian tausta ja valmistelu....6
1.1 Tausta....6
1.2 Valmistelu....6
2 Nykytila ja sen arviointi....7
2.1 Yleistä....7
2.2 Kansallinen lainsäädäntö....8
2.2.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta....8
2.2.1.1 Soveltamisala....8
2.2.1.2 Pääasiallinen sisältö....9
2.2.2 Valtioneuvoston asetukset ja Liikenne- ja viestintäviraston määräykset....10
2.2.3 Muu lainsäädäntö....11
2.3 Kansainväliset sopimukset....14
2.4 EU:n lainsäädäntö....16
2.5 Kuljetusten turvallisuustilanne....19
2.6 Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta....20
2.6.1 Yleistä....20
2.6.2 Operatiivinen valvontatoiminta....20
2.7 Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset ja -rikokset....25
2.8 Nykytilan arviointi....26
3 Tavoitteet....26
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset....27
4.1 Keskeiset ehdotukset....27
4.1.1 Johdanto....27
4.1.2 Uusi sääntelymalli....27
4.1.3 Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusten rajaaminen lain soveltamisalasta....28
4.1.4 Yleiset turvallisuusperiaatteet vaarallisia aineita kuljetettaessa....28
4.1.5 Vaarallisten aineiden ilmakuljetusten vaatimukset ja EU:n lainsäädäntö....29
4.1.6 Kansallisista rautatieturvallisuutta koskevista oikeussäännöistä luopuminen....29
4.1.7 Vaarallisten aineiden kuljetusten tilapäisen säilytyksen sääntelyn uudistaminen....30
4.1.8 Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonta....32
4.1.9 Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvissä tehtävissä annettava koulutuksen hyväksynnän uudistaminen....33
4.1.10 Turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle....34
4.1.11 Velvollisuus ilmoittaa paineastiasta ja säiliöstä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle....34
4.1.12 Tiekuljetusten reittirajoitusten yksinkertaistaminen....34
4.1.13 Kuljetustoimintaan osallistuvien henkilöiden luotettavuuden varmistamisen laajentaminen....35

4.1.14 Kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien täsmentäminen tiekuljetuksessa 36
4.1.15 ADR-ajolupakoulutusta antavan vaatimusten uudistaminen 37
4.1.16 Viranomaisten tehtävien ja toimivaltuuksien uudistaminen 37
4.1.17 Liikenne- ja viestintävirastosta valvontaa koordinoiva viranomainen ja valvonnan uudistaminen 37
4.1.18 Sanktiointien uudistaminen 40
4.2 Pääasialliset vaikutukset 41
4.2.1 Yleistä 41
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan 42
4.2.3 Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastoon 42
4.2.3.1 Liikenne- ja viestintävirastosta valvontaa koordinoiva viranomainen ja vaarallisten aineiden valvonnan kehittäminen kaikissa kuljetusmuodoissa 42
4.2.3.2 Määräystenantotehtävän laajeneminen 43
4.2.3.3 Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen 44
4.2.3.4 Turvallisuusneuvonantajan kokeen sähköistäminen sekä koe- ja todistusmallin uudistaminen 44
4.2.3.5 Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uusiminen 44
4.2.3.6 Uudistuvat koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävät 45
4.2.3.7 Muita uusia tehtäviä 45
4.2.3.8 Yhteenveto Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvista taloudellisista vaikutuksista 45
4.2.4 Vaikutukset muihin viranomaisiin 46
4.2.5 Vaikutukset yritysten toimintaan 47
4.2.5.1 Johdanto 47
4.2.5.2 Sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoite tilapäisissä kuljetuksissa 47
4.2.5.3 Turvallisuusneuvonantajan ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle 48
4.2.5.4 Velvollisuus ilmoittaa paineastiasta ja säiliöstä toimivaltaiselle viranomaiselle 48
4.2.6 Vaikutukset kuntien toimintaan 48
4.2.7 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta 49
4.2.8 Vaikutukset ympäristöön 49
4.2.9 Sanktiointien uudistaminen 50
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset 51
5.1 Tilapäinen säilytys 51
5.1.1 Johdanto 51
5.1.2 Vaihtoehto 1. 52
5.1.3 Vaihtoehto 2. 52
5.1.4 Vaihtoehto 3. 52
5.1.5 Kansainvälistä vertailua 53
5.2 Säiliökuljetusta koskevien tietojen saatavuuden parantaminen tiekuljetuksissa 55
5.3 Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen 57
5.3.1 Tausta 57
5.3.2 Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä eräissä maissa 57
5.3.3 Tietojärjestelmän muodostamisen vaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten arviointia 57

5.3.3.1 Vaihtoehto 1. ... 58
5.3.3.2 Vaihtoehto 2. ... 59
5.3.3.3 Vaihtoehto 3 ... 59
6 Lausuntopalaute ... 60
7 Säännöskohtaiset perustelut ... 73
7.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta ... 73
7.2 Ajokorttilaki ... 187
7.3 Ampuma-aselaki ... 188
7.4 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta ... 188
7.5 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa ... 188
7.6 Laki kasvinsuojeluaineista ... 188
7.7 Kemikaalilaki ... 188
7.8 Konttilaki ... 188
7.9 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä ... 188
7.10 Lannoitevalmistelaki ... 189
7.11 Painelaitelaki ... 189
7.12 Laki pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta ... 189
7.13 Rautatiekuljetuslaki ... 190
7.14 Rikoslaki ... 190
7.15 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä ... 190
7.16 Säteilylaki ... 190
7.17 Tieliikennelaki ... 190
7.18 Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta ... 191
7.19 Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta ... 191
7.20 Turvallisuusselvityslaki ... 191
7.21 Laki sakon täytäntöönpanosta ... 191
8 Lakia alemman asteinen sääntely ... 191
9 Voimaantulo ... 197
10 Toimeenpano ja seuranta ... 197
11 Suhde muihin esityksiin ... 197
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä ... 197
11.2 Suhde talousarvioesitykseen ... 198
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys ... 198
12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta ... 198
12.2 Perusoikeuksien rajoittaminen ... 198
12.3 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen ... 201
12.4 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ... 202
12.5 Valtiosopimuksen tekovallan siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastolle ... 204
12.6 Esitettävän sanktiojärjestelmän perustuslainmukaisuudesta ... 205
12.7 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisjärjestykseen ... 207
LAKIEHDOTUKSET ... 208
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta ... 208
Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta ... 273
Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta ... 274
Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta ... 275

Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta 276
Laki kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta 277
Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta 278
Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta 279
Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta 280
Laki lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta 283
Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta 284
Laki pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 285
Laki rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta 286
Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta 287
Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta 288
säteilylain muuttamisesta 289
Laki tieliikennelain muuttamisesta 290
Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 291
Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 292
Laki turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta 293
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 294
RINNAKKAISTEKSTIT 296
Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta 296
Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta 297
Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta 298
Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta 299
Laki kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta 300
Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta 301
Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta 302
Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta 303
Laki lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta 307
Laki pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 309
Laki rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta 310
Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta 311
Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta 312
Laki säteilylain muuttamisesta 313
Laki tieliikennelain muuttamisesta 315
Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 317
Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 318
Laki turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta 320
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 321
ASETUSLUONNOS 323
Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta 323

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994), jäljempänä *VAK-laki*, on tullut voimaan vuonna 1994. VAK-laissa säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä, ilma-aluksessa sekä kappaletavaran kuljetuksesta Suomen vesialueilla ja Suomen vesialueiden ulkopuolella. Lain tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki sisältää säännökset eri kuljetusosapuolten vastuista sekä viranomaisten tehtävistä ja toimivaltuuksista.

VAK-lain säätämisen tarkoituksena oli yhtenäistää eri kuljetusmuotojen normikäytäntöä ja antaa tarpeelliset valtuudet alemman asteiseen norminantoon (HE 74/1994 vp). Taustalla oli myös liittyminen Euroopan unionin jäseneksi. Lain voimaan tulon jälkeen siihen on lisätty erityisesti kansainvälisiin sopimuksiin ja EU:n lainsäädäntöön liittyviä velvoitteita. VAK-laki on luonteeltaan puitelaki. Yksityiskohtaisemmat säännökset annetaan valtioneuvoston asetuksilla sekä Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia teknisluonteisia määräyksiä. Vaarallisten aineiden kuljetusten sääntely on luonteeltaan teknistä ja yksityiskohtaista.

Voimassa oleva VAK-laki ja sen nojalla annetut säädökset ja määräykset ovat sisällöllisesti asianmukainen kokonaisuus. Tämä johtuu siitä, että kansallista liikkumavaraa on varsin vähän sääntelyn kansainvälisyydestä johtuen. VAK-lain säätämisestä on kuitenkin kulunut lähes 30 vuotta, joten toimintaympäristö ja olosuhteet ovat muuttuneet tässä ajassa huomattavasti. Lisäksi lakia on muutettu sen voimaantulon jälkeen useaan kertaan, joka on tehnyt laista pirstaleisen kokonaisuuden. Tämän vuoksi on ilmennyt tarve uudistaa lakia siten, että lain rakenne, sääntelykokonaisuudet sekä alemman asteisten säädösten ja määräysten valtuussäännökset olisivat nykyistä selkeämmät, tarkkarajaisemmat sekä johdonmukaisemmat. Eri kuljetusmuotoja koskevaa sääntelyä on ilmennyt myös tarve yhtenäistää. Asetustasoisia säännöksiä tulisi siirtää lain tasolle perustuslain edellyttämällä tavalla. Lisäksi laissa olisi tarve ottaa kattavammin huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö.

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen lainsäädäntöohjelmassa hallituksen esitys on liitetty ”Muut keskeiset lainsäädäntöhankkeet” –kokonaisuuteen. Esitys toteuttaa pääministeri Marinin hallitusohjelman ”Elinvoimainen Suomi” (Liikenneverkon kehittäminen, Toimiva infrastruktuuri) strategista kokonaisuutta.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Hankkeen lähtökohtien arvioimiseksi liikenne- ja viestintäministeriö laati arviomuistion ”Vaarallisen aineiden kuljetukset – Lainsäädännön uudistaminen”. Arviomuistiossa kartoitettiin vaarallisten aineiden kuljetuksien yleistä sääntelyä Suomessa, viranomaisten tehtäviä, valvontaa ja seuraamuksia, sääntelytasoa, toimintaympäristön muutoksia sekä mahdollisia muutostarpeita uudistettavan lainsäädännön kannalta. Arviomuistiosta pyydettiin 19.12.2018 – 8.2.2019 välisenä aikana lausuntoja yhteensä 196 viranomaiselta, yritykseltä ja muulta toimijalta lausuntopalvelu.fi-palvelua hyödyntäen. Lausunnon antoi yhteensä 38 tahoa. Lausuntoyhteenveto on

saatavilla valtioneuvoston hankeikkunan osoitteesta https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018.

Hallituksen esityksen valmistelua on tukenut laaja liikenne- ja viestintäministeriön asettama ohjausryhmä. Ohjausryhmän toimikausi oli 1.4.2019 – 31.12.2020. Sen toimikautta jatkettiin liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä 30.6.2021 saakka. Ohjausryhmä kokoontui 11 kertaa. Ohjausryhmän kokouspöytäkirjat ovat saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta[1].

Hallituksen esitysluonnoksesta on saatu lausunto lainsäädännön arviointineuvostosta 8.10.2021. Lausunto on saatavilla valtioneuvoston hankeikkunan osoitteesta https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018.

Hallituksen esitysluonnosta on käsitelty Kuntatalouden ja –hallinnon neuvottelukunnassa 19.10.2021.

Hallituksen esitysluonnos on ollut tarkastettavana oikeusministeriön lainsäädännön kehittäminen- ja laintarkastusyksikössä. Tarkastuksessa saadut ehdotukset on otettu huomioon hallituksen esityksessä.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Yleistä

Vaarallisten aineiden kuljetukset palvelevat päivittäin Suomen teollisuutta ja kuluttajia. Tällaisia kuljetuksia ovat monet kemikaalien tuotanto- ja varastointilaitosten raaka-aine- ja valmistekuljetukset sekä polttonesteiden ja kaasujen kuljetukset. Erilaisia tuotteita kuljetetaan muun teollisuuden ja tuotannon käyttöön sekä vähittäismyyntiin. Tavallisten kulutustuotteiden, kuten aerosolien ja maalien, lisäksi vaarallisia aineita kuljetetaan myös maa- ja metsätalouden tarpeisiin (lannoitteita ja torjunta-aineita). Jätteitä kuljetetaan vaarallisten aineiden kuljetussäännösten mukaisesti, jos niillä on kuljetuksessa vaaralliseksi luokiteltuja ominaisuuksia. Suurin osa kuljetettavista aineista on polttoöljyjä ja liikenteen polttoaineita. Vaarallisten aineiden kuljetuksilla on tärkeä rooli yhteiskunnan jokapäiväisen toiminnan kannalta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvä toimijakenttä on moniulotteinen. Tavanomainen kuljetusketju muodostuu lähettäjästä, kuljetuksen suorittajasta ja vastaanottajasta. Alalla toimii myös huolinta- ja logistiikkapalveluita tarjoavia yrityksiä sekä kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja kuljetusyksiköiden valmistajia ja jälleenmyyjiä. Viranomaisten tunnustamat tarkastuslaitokset arvioivat pakkausten ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta, tarkastavat niitä sekä myöntävät niille hyväksyntöjä. Lisäksi viranomaisten hyväksymissä organisaatioissa tehdään vuosittain VAK-määräaikaiskatsastuksia ajoneuvoille ja perävaunuille sekä myönnetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntöjä.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen osallistuvien henkilöiden on oltava koulutettuja ja päteviä. Tieliikenteessä vaarallisten aineiden kuljettajalta edellytetään pääsääntöisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttavaa ajolupaa. Organisaatiossa on pääsääntöisesti oltava turvallisuusneuvonantaja, jos se kuljettaa vaarallisia aineita tiellä tai rautatiellä, taikka jos sen toiminta vaikuttaa tällaiseen kuljetukseen. Oma roolinsa kuljetusketjussa

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

on myös esimerkiksi rahtiasiakirjojen laatijoilla, pakkaajilla, kuormaajilla, täyttäjillä, ahtaajilla, pakkauksen tai säiliön haltijoilla sekä sataman- tai lentopaikanpitäjillä ja rataverkonhaltijoilla.

Tieliikenteessä ja ilmailussa vaarallisten aineiden kuljetettuja määriä ja kuljetusluokkia selvitettiin vuonna 2017 yrityksille kohdistetulla kyselyllä. Alusliikenteessä ja raideliikenteessä kuljetettuja määriä selvitettiin hyödyntämällä viranomaisten tietoaineistoja.

Vaarallisia aineita kuljetettiin eri liikennemuodoissa yhteensä noin 60 miljoonaa tonnia vuonna 2017. Kokonaismäärä kasvoi vuodesta 2012 noin seitsemän prosenttiyksikköä. Tämä määrä sisältää aluskuljetusten osalta irtolastialusten sekä neste- ja kaasusäiliöalusten kuljetukset, jotka eivät kuulu VAK-lain soveltamisalaan ja jotka kattavat tonnimäärältään suurimman osan aluskuljetuksista. Kokonaismäärästä aluskuljetuksia oli noin 70 prosenttia, tiekuljetuksia yli 20 prosenttia ja rautatiekuljetuksia alle 10 prosenttia. Ilmakuljetusten osuus oli varsin vähäinen. Koska tyypillisesti aineita kuljetaan eri kuljetusmuodoissa samassa kuljetusketjussa, selvityksen tiedoissa on otettava huomioon se, että kokonaismäärä sisältää päällekkäisyyttä eri liikennemuotojen välillä.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana aluskuljetusten osuus kuljetuksissa on pysynyt lähes samalla tasolla. Tiekuljetusten osuus on kasvanut noin kolme prosenttiyksikköä ja rautatiekuljetusten osuus on laskenut noin kolme prosenttiyksikköä.

Lisätietoa kuljetetuista määristä on saatavilla Liikenne- ja viestintäviraston julkaisusta ”Vaarallisten aineiden kuljetukset vuonna 2017” [2].

Vaarallisia aineita kuljettavista yrityksistä ei ole saatavilla tarkkaa tietoa, koska pääsäännön mukaan kuljetusyritys ei tarvitse vaarallisten aineiden kuljettamiseen erityistä lupaa tai hyväksyntää. Esimerkiksi tieliikenteessä vaarallisten aineiden kuljettamiseen tarvittavia ajolupia oli voimassa vuoden 2020 alkupuolella noin 33 200 kappaletta.

Rautatieliikenteessä vaarallisia aineita kuljettaa 18 yritystä, joista varsinaisesti liikennöiviä yrityksiä on 15. Raideliikenteen kuljetuksia ja siihen liittyviä tehtäviä hoitavat useat yritykset. Meriliikenteessä vaarallisten aineiden kappaletavaran aluskuljetuksia suorittavia yrityksiä, jotka kuljettavat vaarillisia aineita Suomen satamiin, on noin 80. Ilmaliikenteessä on neljä Suomessa hyväksyttyä yritystä, jotka suorittavat vaarallisten aineiden kuljetuksia (Finnair, Norra, Jetflite, Scanwings). Myös helikopteriliikenteessä on kaksi yritystä, joilla on rajoitettu hyväksyntä.

2.2 Kansallinen lainsäädäntö

2.2.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

2.2.1.1 Soveltamisala

Voimassa olevan VAK-lain 3 §:n 1 kohdan mukaan vaarallisella aineella tarkoitetaan ainetta, joka räjähdys-, palo-, tartunta- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä taikka muun sellaisen ominaisuuden vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. VAK-lakiin sisältyvää vaarallisia aineita koskevaa sääntelyä sovelletaan myös

[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)

vaarallisiin seoksiin, esineisiin, välineisiin, tavaroihin, tyhjiin pakkauksiin, muuntogeenisiin organismeihin ja mikro-organismeihin.

Vaarallisten aineiden kuljetuksella tarkoitetaan VAK-lain 3 §:n 2 kohdan mukaan vaarallisen aineen ja vaarallista ainetta sisältävän kollin ja säiliön varsinaista kuljetusta, kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä. Laki sisältää varsinaisen kuljetuksen lisäksi vaatimuksia kuljetuksen valmistelusta.

VAK-lakia sovelletaan tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä. Sitä sovelletaan myös ilma-aluksessa ja suomalaisessa ilma-aluksessa Suomen ulkopuolella, jos EU:n lainsäädännöstä kaupallisen lentoliikenteen osalta ei muuta johdu. Lisäksi lakia sovelletaan suomalaisessa ja ulkomaisessa aluksessa Suomen vesialueella ja suomalaisessa aluksessa Suomen vesialueen ulkopuolella. Lakia sovelletaan varsinaisen kuljettamisen lisäksi tilapäiseen säilytykseen satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin, säiliöihin ja ajoneuvoihin.

VAK-laki ei kuitenkaan koske vaarallisten aineiden meri- ja sisävesikuljetusta irtolastina eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetusta, tehdas- ja varastoalueella tapahtuvaa vaarallisten aineiden varastointia, siirtoa tai muuta käsittelyä silloin, kun toimenpide ei kiinteästi liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen, eikä vaarallisten aineiden kuljetusta huvialuksella, jonka pituus on alle 45 metriä.

Vaarallisten aineiden tiekuljetukseksi katsotaan maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitetussa maastossa tapahtuva kuljetus. Tällaisesta kuljetuksesta säädetään tarkemmin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (194/2002) 1 §:ssä. Pykälän mukaan maastoliikennelaissa tarkoitetussa maastossa ja moottorikelkkailureitillä tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tiekuljetusta koskevia säännöksiä, jollei Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä toisin määrätä.

2.2.1.2 Pääasiallinen sisältö

VAK-laki on puitelaki ja sen sisältö on sen luonteesta huolimatta yksityiskohtaista. Tarkemmat säännökset kuljetuksista säädetään valtioneuvoston asetuksilla ja määrätään Liikenne- ja viestintäministeriön määräyksillä.

Voimassa oleva VAK-laki koostuu 10 luvusta. Lain 1 luvussa on yleiset säännökset, jotka sisältävät lain tarkoituksen ja soveltamisalan ja määritelmät. Lisäksi luvussa säädetään vaarallisten aineiden kuljetusluokista ja lain suhteesta eräisiin muihin säädöksiin.

VAK-lain 2 luvussa säädetään viranomaisista ja niiden tehtävistä. Lisäksi säädetään ulkomaisen tai Ahvenanmaan maankunnan toimivaltaisen viranomaisen toimenpiteiden tunnustamisesta.

Lain 3 luvussa säädetään velvollisuuksista ja vaatimuksista, esimerkiksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista, VAK-hyväksynnän myöntäjästä ja katsastuksen suorittajan vaatimuksista sekä lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksista, turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä, VAK-kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen liittyvän henkilöstön pätevyydestä, tiekuljetuksiin liittyvistä ajoluvista sekä asiakirja-, selvitys- ja ilmoitusvaatimuksista. Säännöksiä on myös turvatoimista ja niihin liittyvistä velvoitteista ja kuljetukseen liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä.

Lain 3 a luku käsittelee pakkauksen ja säiliön turvallisuutta, esimerkiksi niiden vaatimustenmukaisuutta, talouden toimijan velvollisuuksia, pakkauksia ja säiliöitä tarkastavia tarkastuslaitoksia sekä niiden tehtäviä, tunnustamista ja valvontaa. Lain 4 luku sisältää säännökset kuljetuskielloista ja kuljetusrajoituksista.

Lain 5 luku käsittelee valvontaa ja 6 luku sisältää hallinnolliset pakkokeinot ja rangaistussäännökset. Muutoksenhaku ja täytäntöönpano on sisällytetty 7 lukuun.

Lain 8 luku sisältää erinäisiä säännöksiä esimerkiksi salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta, viranomaisen myöntämästä poikkeusluvasta sekä viranomaisten oikeudesta saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Luvussa säädetään myös puolustusvoimien valvonnassa tapahtuvista vaarallisten aineiden tie-, ilma-, meri- ja sisävesikuljetuksista, joista voidaan antaa puolustusministeriön säännöksiä tai pääesikunnan määräyksiä. Rajavartiolaitoksella on lisäksi oikeus antaa poikkeavia määräyksiä, kun on kyse Rajavartiolaitoksen aluksella tai ilma-aluksella tapahtuvista vaarallisten aineiden kuljetuksista.

VAK-lain 9 luvussa säädetään muun muassa lain voimaantulosta ja siirtymäsäännöksistä.

2.2.2 Valtioneuvoston asetukset ja Liikenne- ja viestintäviraston määräykset

VAK-lain nojalla on annettu useita vaarallisten aineiden kuljettamista koskevia asetuksia ja kaksi Liikenne- ja viestintäviraston laajaa määräystä.

Tieliikennettä koskevia valtioneuvoston asetuksia ovat vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annettu asetus (194/2002), ajoneuvojen VAK-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta annettu asetus (444/2014) ja vaarallisten aineiden kuljettajien ajoluvasta annettu asetus (401/2011).

Tie- ja rautatiekuljetuksia koskee vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta annettu valtioneuvoston asetus (274/2002). Rautatieliikenteestä säädetään VAK-lain nojalla myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (195/2002).

Merenkulkua koskevia valtioneuvoston asetuksia ovat vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa annettu asetus (666/1998), vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella annettu asetus (251/2005) ja vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta annettu asetus (346/2014).

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta ilmailussa säädetään vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (210/1997).

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja tähän liittyviä tehtäviä suorittavista tarkastuslaitoksista säädetään niitä koskevassa valtioneuvoston asetuksessa (124/2015).

Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksista säädetään myös useissa asetuksissa. Näitä ovat vaarallisten aineiden kuljetuksesta puolustusvoimien valvonnassa annettu puolustusministeriön asetus (632/2001), puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista annettu puolustusministeriön asetus (23/2013) sekä sotilasajoneuvojen katsastustoiminnasta ja liikennekelpoisuuden valvonnasta puolustusvoimissa annettu puolustusministeriön asetus (65/2015).

Liikenne- ja viestintäviraston VAK-lain nojalla antamat määräykset ovat vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (TRAFICOM/443227/03.04.03.00/2020) ja vaarallisten aineiden kuljetus rautatiellä (TRAFICOM/443235/03.04.02.00/2020).

2.2.3 Muu lainsäädäntö

Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lainsäädännön lisäksi säteilylakia (859/2018) sekä ydinaineiden ja ydinjätteiden kuljetukseen sovelletaan ydinenergialakia (1987/1990). Radioaktiivisen aineen kuljetus on säteilylain perusteella säteilytoimintaa ja säteilyn käyttöä. Säteilylain nojalla korkea-aktiivisten umpilähteiden maantie- ja raidekuljetuksiin tarvitaan Säteilyturvakeskuksen myöntämä turvallisuuslupa. Tällaisia luvan haltijoita ovat sellaiset säteilyn käyttäjät, jotka kuljettavat itse korkea-aktiivisia lähteitä omassa toiminnassaan, ja kuljetusyritykset. Turvallisuuslupaa edellyttävässä toiminnassa toiminnanharjoittajan on tehtävä säteilytoiminnan turvallisuusarvio. Säteilylaissa säädetyissä tapauksissa toiminnanharjoittajan on turvallisuuslupaa edellyttävässä toiminnassa käytettävä säteilyturvallisuusasiantuntijaa työntekijöiden ja väestön säteilysuojelun suunnittelussa, toteutuksessa ja seurannassa lukuun ottamatta sellaisia säteilytoimintoja, joista ei aiheudu työperäistä altistusta, väestön altistusta eikä potentiaalista altistusta. Lisäksi turvallisuuslupaa edellyttävässä toiminnassa toiminnanharjoittajan on nimettävä säteilyturvallisuusvastaava, jonka tehtävänä on huolehtia toiminnanharjoittajan apuna säteilysuojelun toteuttamisesta. Ydinenergialain mukaan ydinenergian käyttöön oikeuttavan luvan haltijalla on oltava nimettynä vastuullinen johtaja näiden aineiden kuljetukselle ja turvahenkilöitä turvaamaan kuljetuksia ydin- tai säteilyturvallisuutta vaarantavalta toiminnalta.

Vaarallisten kemikaalien teollisesta käsittelystä ja varastoinnista, siirrosta sekä säilytyksestä säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005), jäljempänä *kemikaaliturvallisuuslaki*. Lain tarkoituksena on ehkäistä ja torjua vaarallisten kemikaalien sekä räjähteiden valmistuksesta, käytöstä, siirrosta, varastoinnista, säilytyksestä ja muusta käsittelystä aiheutuvia henkilö-, ympäristö- ja omaisuusvahinkoja. Lakia ei kuitenkaan sovelleta tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan, VAK-laissa tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin (VAK-laissa tarkoitettu tilapäinen säilytys). Kuljetukset on siten rajattu kemikaaliturvallisuuslain soveltamisen ulkopuolelle. VAK-lain ja kemikaaliturvallisuuslain rajapinta on tärkeä alue kummankin lain soveltamisen suhteen, erityisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvan tilapäisen säilytyksen ja kemikaaliturvallisuuslain tarkoittaman varastoinnin määrittämisen osalta. Tämä rajapinta määrittää myös valvontaviranomaisen toimivallan, ja osaltaan korostaa valvontaviranomaisten yhteistyön tärkeyttä kokonaisturvallisuuden varmistamisessa.

Valtioneuvosto päättää valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, joissa linjataan maamme alueidenkäyttöä. Alueidenkäyttötavoitteiden valmistelusta vastaa ympäristöministeriö. Kestävän alueidenkäytön yhtenä tehtävänä on ennalta ehkäistä merkittäviä terveys- ja ympäristöhaittoja. Liikennejärjestelmän toimivuus, toimintavarmuus ja turvallisuus on koko maan kehityksen perusedellytys. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa [3] mainitaan, että suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista. Yhdyskuntasuunnittelulla ja kaavoituksella on merkittävä rooli suur-

[3] Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017.

onnettomuusriskin hallinnassa. Onnettomuuden mahdollisuus on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa kaikilla kaavatasoilla ja maankäyttösuunnitelmien tulee perustua riittäviin selvityksiin.

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön sekä mahdollisuudet liikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla. Lain 54 §:n mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Asemakaava voi koskea kokonaista asuntoaluetta asuin-, työ- ja virkistysalueineen tai joskus jopa vain yhtä tonttia.

Markkinavalvontaa koskeva sääntely on Suomessa varsin heterogeenista, koska eri hallinnonaloilla ja eri tuotesektoreilla säädetään erikseen markkinavalvonnasta. Poikkeuksena hajautuneeseen sääntelyyn on eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettu laki (1137/2016), jäljempänä *markkinavalvontalaki*, jossa säädetään sen soveltamisalaan kuuluvien tuotesektorien osalta markkinavalvonnasta.

Markkinavalvontalaki tuli voimaan 1.1.2017 ja se on horisontaalinen ja tiettyjä sektoreita koskeva valvonnan yleislaki. Markkinavalvontalailla on pantu täytäntöön EU-tuotesäädösten markkinavalvontaa, unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastusta sekä unionin suojamenettelyä koskevaa sääntelyä. Lain soveltamisalaa on laajennettu sen voimaantulon jälkeen koskemaan eri tuoteryhmiä sekä eri hallinnonalojen lainsäädäntöä. Markkinavalvontalain tavoitteena on yhdenmukaistaa markkinavalvontasääntelyä kansallisella tasolla hyödyntämällä horisontaalista lakia. Sääntelyn yhdenmukaistamisen voidaan arvioida olevan lähtökohtaisesti hyödyllistä kaikkien toimijoiden kannalta.

Markkinavalvontalailla on pantu täytäntöön markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetuksen (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1020, jäljempänä *markkinavalvonta-asetus,* sekä annetaan kansallista täydentävää sääntelyä sen soveltamisen tueksi. Markkinavalvonta-asetus on soveltamisalaltaan laaja ja horisontaalinen eri tuoteryhmien markkinavalvontaa koskeva säädös. Lisäksi asetuksessa säädetään ulkorajavalvonnasta sekä asetetaan joitain velvoitteita talouden toimijoille. Markkinavalvonta-asetuksen soveltamisalaan kuuluu 70 eri EU:n tuotesäädöstä. Näihin kuuluu myös kaasujen kuljetukseen liittyvä kuljetettavia painelaitteita koskeva sääntely. Markkinavalvonta-asetuksen tavoitteena on parantaa sisämarkkinoiden toimintaa tehostamalla asetuksen soveltamisalaan kuuluvan unionin yhdenmukaistamislainsäädännön markkinavalvontaa. Tällä pyritään varmistamaan, että unionin markkinoilla asetetaan saataville ainoastaan vaatimustenmukaisia tuotteita ja varmistetaan siten muun muassa terveyden ja turvallisuuden suojelun, kuluttajansuojan ja ympäristönsuojelun korkea taso. Markkinavalvonta-asetus on tullut voimaan 15.7.2019, ja sen soveltamisen alkamisajankohta on pääosin 16.7.2021.

Konttilaissa (762/1998) ja sen nojalla säädetään kansainväliseen liikenteeseen käytettävien konttien hyväksymisestä, merkitsemisestä, tarkastuksista ja kontin omistajan huolehtimisvelvollisuudesta. Lain mukaan kontin omistaja on vastuussa siitä, että kontti pidetään kunnoltaan turvallisena. Kontin turvallisen kunnon toteamiseksi ja sen säilymisen varmistamiseksi on olemassa laissa tarkoitettu konttien hyväksytä- ja valvontajärjestelmä. Konttilailla on saatettu Suomen lainsäädäntö vastaamaan turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 111/1999; Convention for Safe Containers, CSC) määräyksiä. Yleissopimuksen tarkoi-

tuksena on määrätä kontin rakenteesta siten, että taataan tietty turvallisuustaso kontteja käsitteleville henkilöille, aluksille ja ajoneuvoille sekä niiden henkilöstölle ja kontin sisällölle kontin tavanomaisessa käsittelyssä, kiinnityksessä, kuljetuksessa ja pinoamisessa. Konttilaissa ja yleissopimuksessa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, mitä tavaraa kontti sisältää tai mitä vaaraa sisältö voi aiheuttaa.

Työturvallisuuslain (738/2002) mukaan työnantaja on tarpeellisilla toimenpiteillä velvollinen huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä työssä. Tässä tarkoituksessa työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. Työnantajan on myös työn ja toiminnan luonne huomioon ottaen riittävän järjestelmällisesti selvitettävä ja tunnistettava työstä, työajoista, työtilasta, muusta työympäristöstä ja työolosuhteista aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät sekä, jos niitä ei voida poistaa, arvioitava niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle. Valtioneuvoston asetuksessa kemiallisista tekijöistä työssä (715/2001) säädetään työntekijöiden suojelemisesta työssä esiintyvien kemiallisten tekijöiden aiheuttamilta vaaroilta ja haitoilta, ja sitä sovelletaan työhön, jossa esiintyy tai saattaa esiintyä vaarallisia kemiallisia tekijöitä. Valtioneuvoston asetusta työntekijöiden suojelemiseksi biologisista tekijöistä aiheutuvilta vaaroilta (933/2017) sovelletaan työhön, jossa työntekijät altistuvat tai voivat altistua biologisille tekijöille.

Merkittävien ympäristövahinkojen korjaaminen perustuu erityisesti eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annettuun lakiin (383/2009), mutta myös substanssilakeihin, esimerkiksi ympäristönsuojelulain (527/2014), vesilain (587/2011), luonnonsuojelulain (1096/1996) ja geenitekniikkalain (377/1995) asianomaisiin säännöksiin.

VAK-laissa ei ole korvaus- tai vakuutusvaatimuksia ympäristövahinkojen varalta. Vaarallisten aineiden kuljetuksiin sovelletaan yleisiä, kyseiseen kuljetusmuotoon sovellettavia vastuusäännöksiä, joista useat pohjautuvat kansainvälisiin määräyksiin tai EU:n lainsäädäntöön. Korvausasioissa tärkeä merkitys on myös liikennemuotokohtaisella vakuutusjärjestelmällä.

Voimassa olevan VAK-lain 23 d §:ssä viitataan ympäristövahingon korvaamiseen muun lainsäädännön nojalla. Pykälän mukaan kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan, mitä ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ssä ja 176 §:n 2 momentissa säädetään. Vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetuksiin sovelletaan myös lakia eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta (383/2009).

Tieliikennettä koskevassa liikennevakuutuslaissa (460/2016) säädetään pakollisesta, laissa tarkoitettujen ajoneuvojen liikennevakuuttamisesta. Raideliikennelain (1302/2018) mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva ja riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta se on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Arvioitaessa vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyyttä on huomioitava harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Lisäksi raideliikennevastuulaissa (113/1999) säädetään korvausvelvollisuuksista. Lain soveltamisalan mukaisesti sitä sovelletaan raideliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamiseen, siltä osin kuin Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta ei muuta johdu. Ydinaineen kuljetuksen aikana sattuneesta ydintapahtumasta aiheutuneen ydinvahingon korvaamisesta säädetään ydinturvallisuuslaissa (484/1972).

VAK-lakia ei sovelleta vaarallisten aineiden merellä ja sisävesillä tapahtuviin irtolastikuljetuksiin eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetuksiin. Merilaissa (686/2008) säädetään öljysäiliöaluksia

koskevasta vastuusta ja vakuutuksesta. Merilaki tulee täydentymään vastuiden ja vahingonkorvauksen osalta Suomen liittyessä kansainväliseen vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (*Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) vuoden 2010 pöytäkirjaan. Pöytäkirjalla määrätään vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetuksissa.

Kuten muissa kuljetusmuodoissa, myös vaarallisten aineiden ilmakuljetuksessa nojaudutaan yleisiin ilmailua koskevaa lainsäädäntöön. Ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuuseen sovelletaan vahingonkorvauslakia (1974/412) ilmailulaissa (864/2014) säädetyt poikkeukset huomioon ottaen.

Ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta vakuutuksista säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 sekä ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/373. Lisäksi vakuuttamisessa otetaan huomioon ilmailulain kansalliset säännökset siltä osin kuin asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista.

Ympäristövahinkojen tilannetta Suomessa on selvitetty Suomen ympäristökeskuksen julkaisemassa raportissa Ympäristövahingot Suomessa vuosina 2013–2019 [4]. Lisäksi valtionneuvoston julkaisemassa "TOVARAMA – Toissijaisen ympäristövahinkovastuun rahoitusmallien vertailu" -julkaisun[5] liitteessä 2 on kuvattu liikenne- ja kuljetustoiminnan vastuu- ja vakuutusjärjestelmien toimivuutta ympäristövahingon aiheuttajan ollessa konkurssissa tai maksukyvytön taikka aiheuttajan ollessa tuntematon tai tavoittamattomissa, sekä tarvetta uusille vastuu- ja korvausjärjestelmille.

2.3 Kansainväliset sopimukset

Eri kuljetusmuotoja koskevat kansainväliset vaarallisten aineiden tie-, rautatie-, alus- ja ilmakuljetusten määräykset ovat vuosien aikana harmonisoituneet, mutta edelleen kuljetusmuotokohtaisissa määräyksissä esiintyy vain kullekin kuljetusmuodolle tyypillisiä vaatimuksia. Harmonisointityö eri kuljetusmuodoissa sisällytetään Yhdistyneiden kansakuntien (YK) vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeviin suosituksiin (*United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*). YK:n talous- ja sosiaalineuvoston vaarallisten aineiden kuljetusta käsittelevä asiantuntijakomitea on laatinut nämä suositukset teknisen kehityksen, uusien aineiden ja materiaalien syntymisen, nykyaikaisten liikennejärjestelmien ja ennen kaikkea ihmisten, omaisuuden ja ympäristön turvallisuuden varmistamista koskevien vaatimusten mukaisesti. Suositusten liitteenä ovat mallisäännöt vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Mallisääntöjen lisäksi asiantuntijakomitean työn tuloksena YK julkaisee kokeista ja kriteereistä käsikirjaa (*Ma-*

[4] Ympäristövahingot Suomessa vuosina 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

nual of Tests and Criteria), joka sisältää vaarallisten aineiden arviointiperusteita, testausmenetelmiä ja menettelyjä, joita käytetään vaarallisten aineiden luokituksessa mallisääntöjen mukaisesti.

Perustana eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevissa sopimuksissa ovat edellä mainitut YK:n mallisäännöt, kokeiden ja kriteerien käsikirja sekä radioaktiivisten aineiden kuljetusta koskevat Kansainvälisen atomienergiajärjestön (IAEA) säännöt ja turvallisuusstandardit. Tämän YK:n järjestelmän avulla varmistetaan eri kuljetusmuodoissa tapahtuvien kuljetusten yhteensopivuus, jotta lähetys ja kuorma voidaan kuljettaa useammalla kuin yhdellä tavalla samassa, eri kuljetusmuotoja sisältävässä kuljetusketjussa ilman välillä tapahtuvaa aineen luokitusta ja uudelleenpakkaamista.

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskee vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista vuonna 1957 tehty sopimus (*Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*, SopS 23/1979, jäljempänä ADR-sopimus). Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (*Convention concerning International Carriage by Rail*, SopS 52/2006, jäljempänä *COTIF*-yleissopimus), liitteessä C määrätään vaarallisten aineiden kansainvälisistä rautatiekuljetuksista (jäljempänä *RID-määräykset*). ADR-sopimuksen määräykset ja RID-määräykset ovat yhteneväiset ottaen huomioon kuitenkin kuljetusmuodon erot esimerkiksi ajoneuvo- ja vaunuvaatimuksissa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä on tehty sopimus (SopS 77/2014). Tämän sopimuksen nojalla on lisäksi tehty liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välinen hallinnollinen sopimus, jonka liitteessä ovat yksityiskohtaiset tekniset vaarallisten aineiden rautatiekuljetusta koskevat määräykset (Sopimus Suomen tasavallan liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välillä vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta; SopS 96/2014). Hallinnollisen sopimuksen määräykset vastaavat pitkälti RID-määräyksiä.

VAK-lain 6 §:n nojalla on myös tehty eräitä teknisiä ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin liittyviä, vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskevia erillissopimuksia, joilla voidaan poiketa ADR-sopimuksen määräyksistä ja RID-määräyksistä. Erillissopimusta saa noudattaa vaarallisten aineiden kuljetuksissa niiden maiden välillä, jotka ovat allekirjoittaneet kyseisen sopimuksen. Erillissopimukset ovat määräaikaisia, ja niiden on tarkoitus olla aina voimassa siihen saakka, kunnes sopimuksen määräykset sisällytetään ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin. Tyypillisesti erillissopimukset ovat voimassa enintään viisi vuotta.

Vaarallisten aineiden merikuljetuksia koskeva sääntely perustuu YK:n alaisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön (*International Maritime Organization*, jäljempänä *IMO*) yleissopimuksiin. Niistä kansainvälistä meriturvallisuutta sääntelee vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (SopS 11/1981, jäljempänä *SOLAS*-yleissopimus).

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa määrätään SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä tarkoitetussa yleissopimukseen liittyvässä kansainvälisessä säännöstössä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa (*International Maritime Dangerous Goods Code*, jäljempänä *IMDG*-säännöstö).

Pakatun käytetyn säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja runsasaktiivisen ydinpolttoaineen jätteen merikuljetuksesta määrätään puolestaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII lu-

vun D osan 14 säännössä tarkoitetussa kansainvälisessä säännöstössä pakatun säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja runsasaktiivisen ydinjätteen merikuljetuksesta (*International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships*; jäljempänä *INF*-säännöstö).

Lisäksi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimuksen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (*Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973, SopS 51/1983, jäljempänä *MARPOL*-yleissopimus) liitteessä III on määräyksiä pakattujen meriympäristölle vahingollisten aineiden kuljetuksesta.

VAK-lain 6 §:n nojalla on tehty aluskuljetuksia koskeva sopimus, jonka mukaisesti eräitä ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä voidaan soveltaa kuljetettaessa vaarallisia aineita ro-ro-aluksissa Itämerellä: Yhteisymmärryspöytäkirja pakattujen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ro-ro-aluksissa Itämerellä (*Memorandum of Understanding for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic Sea*, SopS 4/2018). Yhteisymmärryspöytäkirjan määräyksiä saa noudattaa sopimuksen osapuolien välisessä aluskuljetuksessa. Sopimuspuolina sopimuksessa ovat Itämeren rannikkovaltiot Venäjää lukuun ottamatta.

Vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä sisävesikuljetuksista on tehty Genevessä 26 päivänä toukokuuta 2000 sopimus (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways,* jäljempänä *ADN*-sopimus), jonka sopimuspuoli Suomi ei ole.

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (*Convention on International Civil Aviation*, SopS 11/1949, jäljempänä Chicagon yleissopimus) liitteessä 18 määrätään vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta. Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (*International Civil Aviation Organization*, ICAO) on laadittu Chicagon yleissopimuksen nojalla standardeina julkaistut vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevat tekniset määräykset (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, jäljempänä *ICAO-TI*).

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien sopimusten liitteet uudistetaan kahden vuoden välein. Nämä muutokset saatetaan voimaan kansalliseen lainsäädäntöön samassa aikataulussa. Aikataulu asettaa haasteita säädösten toimeenpanolle ja valvonnalle sekä säädöksiä soveltaville ja tulkitseville tahoille.

2.4 EU:n lainsäädäntö

Vaarallisten aineiden tie-, rautatie- ja sisävesikuljetuksista säädetään vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY (jäljempänä *VAK-direktiivi*). VAK-direktiivillä sisämaankuljetuksia koskevien kansainvälisten sopimusten määräykset (ADN-sopimus, ADR-sopimus ja RID-määräykset) on säädetty velvoittaviksi Euroopan unionin jäsenvaltioissa ja niiden välillä. Tätä direktiiviä sovelletaan vaarallisten aineiden tie-, rautatie- ja sisävesikuljetuksiin jäsenvaltioissa tai niiden välillä, mukaan luettuina kuormaaminen ja purkaminen, siirtäminen toisesta kuljetusmuodosta tai toiseen kuljetusmuotoon sekä kuljetusolosuhteiden edellyttämät pysähdykset. Sitä ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetuksiin, joihin käytetään asevoimille kuuluvia tai niiden vastuulla olevia ajoneuvoja, vaunuja tai aluksia. VAK-direktiiviä uudistetaan kahden vuoden välein vastaavasti kuin kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia liitteitä.

Suomessa sovelletaan VAK-direktiivin tie- ja rautatiekuljetuksia koskevia liitteitä. Suomi on ilmoittanut EU:n komissiolle direktiivin edellyttämällä tavalla, että Suomessa ei sovelleta sisävesikuljetuksia koskevaa liitettä. VAK-direktiivissä esitettyjen ehtojen mukaisesti jäsenvaltio voi alueensa osalta pitää voimassa ja antaa säännöksiä vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksista, joiden lähtö- tai määräpaikkana on rautateiden yhteistyöelimen (OSJD) sopimuspuoli. Suomi on tehnyt edellä mainitun vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevan sopimuksen Venäjän kanssa.

VAK-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltiot voivat soveltaa tiettyjä poikkeuksia alueellaan tapahtuville vaarallisten aineiden kuljetuksille erityisehdoin. Poikkeuksia on sovellettava ketään syrjimättä. Euroopan komissio tutkii kussakin tapauksessa, onko ehdot täytetty, ja päättää, sallitaanko kyseinen poikkeus. Jos jäsenvaltio pyytää poikkeusluvan pidentämistä, komissio tarkastelee kyseistä poikkeusta uudelleen. Komissio antaa näistä täytäntöönpanopäätöksiä, joissa luetteloidaan jäsenvaltioiden kansalliset poikkeukset. Näistä viimeisin on komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/1436 vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY muuttamisesta tiettyjen kansallisten poikkeusten sallimiseksi.

Komissio on antanut asetuksen (EU) 2016/403 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelemiseksi, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta. Asetuksessa esitetään myös vaarallisten aineiden tiekuljetusten rikkomukset, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen ja siten tavaraliikenneluvan menettämiseen. Tieliikenteen tavarankuljetuksen tavaraliikenneluvasta ja luvan myöntämisen edellytyksistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017). Tavaraliikennelupia ovat tavaraliikenteen yhteisölupa ja kotimaan tavaraliikennelupa. Yksi luvan myöntämisen edellytyksistä on hyvämaineisuus.

Pyrkimyksenään parantaa painelaitekuljetusten turvallisuutta ja samalla varmistaa kuljetettavien painelaitteiden vapaa liikkuvuus kuljetusalan yhtenäismarkkinoilla EU on antanut Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU kuljetettavista painelaitteista (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta). Direktiivin tavoitteena on kuljetettavien painelaitteiden vapaan liikkuvuuden ohella taata kuljetettavien painelaitteiden markkinoille saattaminen, toistuva käyttöönotto sekä yhdenmukaiset tarkastuslaitosten tunnustamiset ja laitteiden arviointi- ja uudelleenarviointimenettelyt EU:n alueella. Kuljetettavat painelaitteet ovat VAK-direktiivissä tarkoitettuja lähinnä kaasujen kuljetukseen tarkoitettuja painelaitteita: paineastioita kuten kaasupulloja sekä säiliöitä. Kuljetettavissa painelaitteissa tulee olla direktiivissä tarkoitettu pii-merkintä osoituksena siitä, että laite täyttää sitä koskevat vaatimukset. Nämä vaatimukset annetaan vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskevissa määräyksissä. Yhdessä maassa suoritettu hyväksyntä ja tarkastus hyväksytään vastavuoroisesti kaikissa EU- ja ETA-valtioissa. Kuljetettavien painelaitteiden turvallisuus ja vaatimustenmukaisuus varmistetaan menettelyillä, joita suorittavat ilmoitetut laitokset. Ilmoitettujen laitosten tunnustamiselle on asetettu laitoksen luotettavuutta, asiantuntemusta ja riippumattomuutta koskevia edellytyksiä.

Vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastusten riittävän tason varmistamiseksi on annettu neuvoston direktiivi 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa. Jäsenvaltiot raportoivat direktiivin mukaan suoritetuista tarkastuksista komissiolle vuosittain.

Perinteisesti kansallinen rautatiesääntely on myös viime aikoina eurooppalaistunut. Nykyisin rautatiejärjestelmä on EU-lainsäädännön piiriin kuuluva järjestelmä. Eurooppalaisen rautatieliikenteen toimintaedellytysten parantamisen lisäksi EU:n tavoitteena on kansallisen sääntelyn väheneminen. Vuodesta 2006 lähtien Euroopan unionin rautatieviraston (ERA) tehtävänä on ollut edistää Euroopan rautatiejärjestelmien yhtenäistämistä.

Viime vuosina Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntö on annettu direktiivien sijaan suoraan sovellettavina EU:n asetuksina. Tällä on pyritty varmistamaan se, että ilmailualan lainsäädäntöä sovelletaan jäsenvaltioissa mahdollisimman yhdenmukaisella tavalla. EU-lainsäädännön vaatimuksilla ja sen täytäntöön panemiseksi hyväksytyillä säännöillä varmistetaan, että jäsenvaltiot täyttävät kansainvälisten sopimusten velvoitteet. Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA*)* perustettiin vuonna 2002. Sen keskeisin tavoite on yhtenäisen ja korkean lentoturvallisuustason luominen ja ylläpitäminen Euroopassa. EASA:n perustamisen jälkeen kansallisten viranomaisten toimivaltaa on pääosin siirretty virastolle, joka julkaisee useimmat lentokelpoisuuteen, huoltotoimintaan, lentotoimintaan ja lupakirjoihin liittyvät normit.

Vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia koskevia vaatimuksia on otettu osaksi EU:n lainsäädäntöä. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (jäljempänä *EASA*-asetus*)*, sisältää laaja-alaisesti ilmailua koskevia vaatimuksia. EASA-asetuksen mukaan esineitä tai aineita, jotka voivat aiheuttaa merkittävän riskin terveydelle, turvallisuudelle, omaisuudelle tai ympäristölle, kuten vaarallisia aineita, aseita tai ammuksia, ei saa kuljettaa missään ilma-aluksessa, ellei noudateta erityisiä turvallisuusmenettelyjä ja -ohjeita niiden aiheuttamien riskien rajoittamiseksi.

Varsinaiset vaatimukset vaarallisten aineiden kuljetuksesta lentoliikenteessä sisältyvät EU:n komission asetukseen (EU) N:o 965/2012 lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti. Komission asetuksessa (EU) N:o 139/2014 lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti määritellään vaaralliset aineet ja viitataan ICAO-TI:hin. Samoin vaarallisten aineiden määritelmät ja viittaukset ICAO-TI:hin ovat komission asetuksessa (EU) 2018/395 ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti sekä komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/1976 purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla. Lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvia riskejä on huomioitu EU:n miehittämättömillä ilmaalusjärjestelmillä harjoitettavasta toiminnasta sekä tällaiseen toimintaan osallistuvasta henkilöstöstä annetuissa vaatimuksissa, jotka sisältyvät komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä.

2.5 Kuljetusten turvallisuustilanne

Liikenne- ja viestintäviraston selvityksen[6] mukaan vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa Suomessa tapahtuu vuosittain noin 30 onnettomuutta. Vuosilta 2013-2018 tehty selvitys osoittaa, että eniten onnettomuuksia tapahtuu niiden aineiden kuljetuksissa, joita muutenkin kuljetetaan paljon eli palavien nesteiden ja syövyttävien aineiden kuljetuksissa. Selvityksen mukaan yli 60 prosenttia tapauksista oli vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon ajautumisia ulos tieltä tai kaatumisia tiellä siten, että onnettomuudessa ei ollut muita ajoneuvoja osallisena. Lähes puolessa näistä onnettomuuksista oli taustatekijänä mainittu liukas tie tai voimassa oli ollut ajokelivaroitus.

Tyypillinen vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksessa tapahtuva poikkeama jää seurauksiltaan vähäiseksi. Vaunun suistuminen ei yleensä aiheuta vuotoja, ja jos aiheuttaa, vuototapaukset ovat pääosin pieniä venttiilivuotoja. Vuosittain Suomessa on kuitenkin yksittäisiä tilanteita, joista joko aiheutuu vakava onnettomuus tai vakavan onnettomuuden vaara. Viimeisein vakava rautatieliikenteessä tapahtunut onnettomuus tapahtui 7.4.2018 Mäntyharjun Kinnissä. Onnettomuudesta aiheutui maaperään suuri vuoto bensiinin lisäaineena käytettävää metyyli-tert-butyylieetteriä (MTBE).

Rautatieliikenteen onnettomuuksissa ja vaaratilanteissa[7] yleisimmin mukana olevat vaaralliset aineet ovat pääsääntöisesti samoja, kuin rataverkolla eniten kuljetetut vaaralliset aineet. Näitä ovat palavat nesteet, syövyttävät aineet ja kaasut. Vaarallisten aineiden kuljetuksessa rautateillä on viime vuosina tapahtunut noin 15 onnettomuutta tai vaaratilannetta. Tilastoitujen poikkeusten vuosittaisessa määrässä ei ole nähtävissä selvää kehityssuuntaa. Valtaosa vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksiin liittyvistä poikkeamista tapahtuu vaihtotyössä ja tyypillisimpiä vaihtotyössä tapahtuvista poikkeamista ovat suistumiset ja vuodot.

Aluskuljetuksissa tapahtuu harvoin onnettomuuksia. Vuosina 2014-2018 ilmoitetuissa 207 meriliikenteen onnettomuudessa 12 onnettomuudessa oli mukana vaarallisia aineita kappaletavaraa. Tyypillisessä onnettomuudessa ei aiheudu vuotoja tai ympäristövahinkoja. Aiheutuneet vahingot kohdistuvat pääasiassa kuljetusvälineeseen, ei lastiin tai sen osaan.[8]

Vuosien 2013-2018 välisenä aikana ilmakuljetuksessa ei ole tapahtunut vaarallisten aineiden onnettomuuksia tai vakavia vaaratilanteita.[9]

---

[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-Trafin_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 Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta

2.6.1 Yleistä

Vaarallisten aineiden kuljetuksia valvotaan monella hallinnonalalla. Valvontatoiminta on erittäin tärkeää kuljetusten yleisvaarallisen luonteen vuoksi. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on VAK-lain 5 §:n mukaan valvonnan yleinen ohjaus ja kehittäminen.

VAK-lain 6 §:n mukaan lakia ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvovat Liikenne- ja viestintävirasto, Tulli, poliisi, Rajavartiolaitos, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Säteilyturvakeskus ja työsuojeluviranomaiset. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä muun muassa kyseisten viranomaisten vaarallisten aineiden kuljetuksen valvontaan liittyvistä tehtävistä ja myös muille viranomaisille kuuluvista niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuus.

Saman pykälän mukaan Puolustusvoimien valvonnassa tapahtuvaa vaarallisten aineiden tie-, ilma-, meri- ja sisävesikuljetusta ja Puolustusvoimien ajoneuvoilla, aluksilla tai ilma-aluksilla tapahtuvaa vaarallisten aineiden kuljetusta valvovat puolestaan sotilasviranomaiset. Valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa säätää muun muassa muusta Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnasta.

2.6.2 Operatiivinen valvontatoiminta

Tiekuljetukset. Vaarallisten aineiden tiekuljetusten valvonta on osa poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen raskaan liikenteen valvontaa. Valvonnassa noudatetaan Euroopan unionin yhteistä valvontamenettelyä. Valvonnassa tarkastetaan laajasti vaarallisten aineiden kuljetusten säännösten noudattamista. Tarkastettavia asioita ovat yleisesti tarkastettavien ajo- ja lepoaikojen, kuorman varmistamisen, ajoneuvoyhdistelmän teknisen kunnon tai ajolupien lisäksi muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät ajoluvat, ajoneuvojen hyväksymistodistukset, vaadittavat merkinnät, kuljetuksessa vaadittavat varusteet, rahtikirjat, kirjalliset turvallisuusohjeet ja kuormausmääräysten noudattaminen.

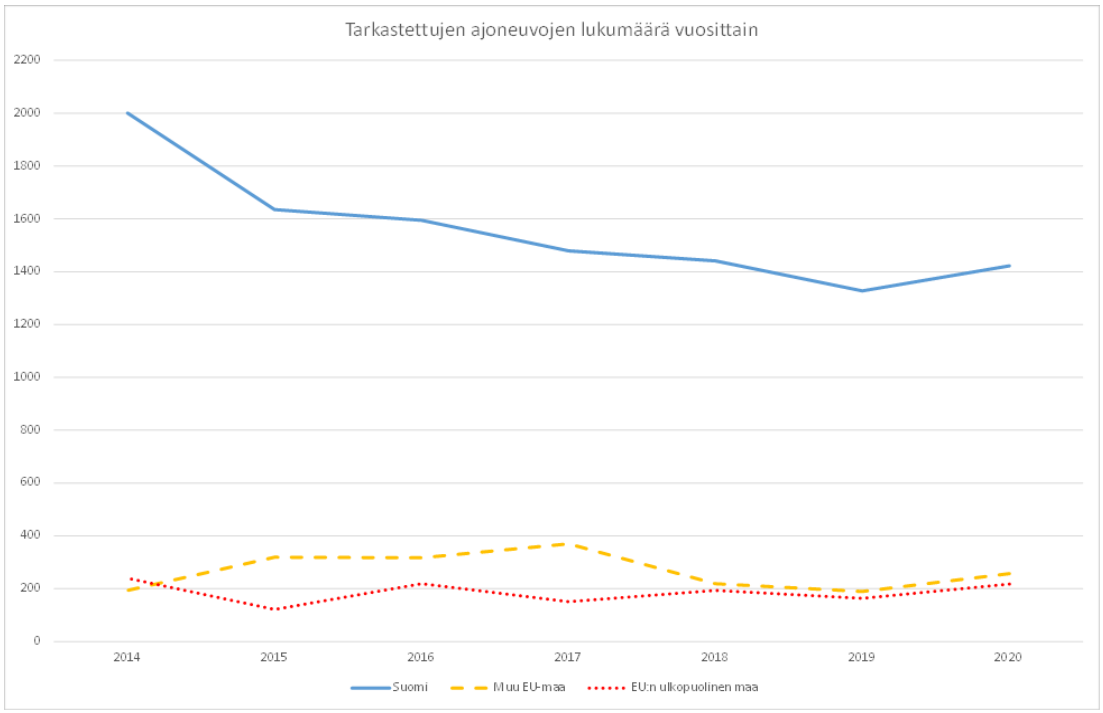
Valvontaviranomaiset tarkastavat vuosittain noin 2 000 vaarallisten aineiden kuljetusta. Vuoden 2020 tarkastuksissa yli kolmannes kuljetuksista todettiin olleen ADR-määräyksen vastaisia.

Tiekuljetuksiin kohdistettuja tarkastuksia[10] on kuvattu tarkemmin seuraavissa taulukossa ja kaavioissa:

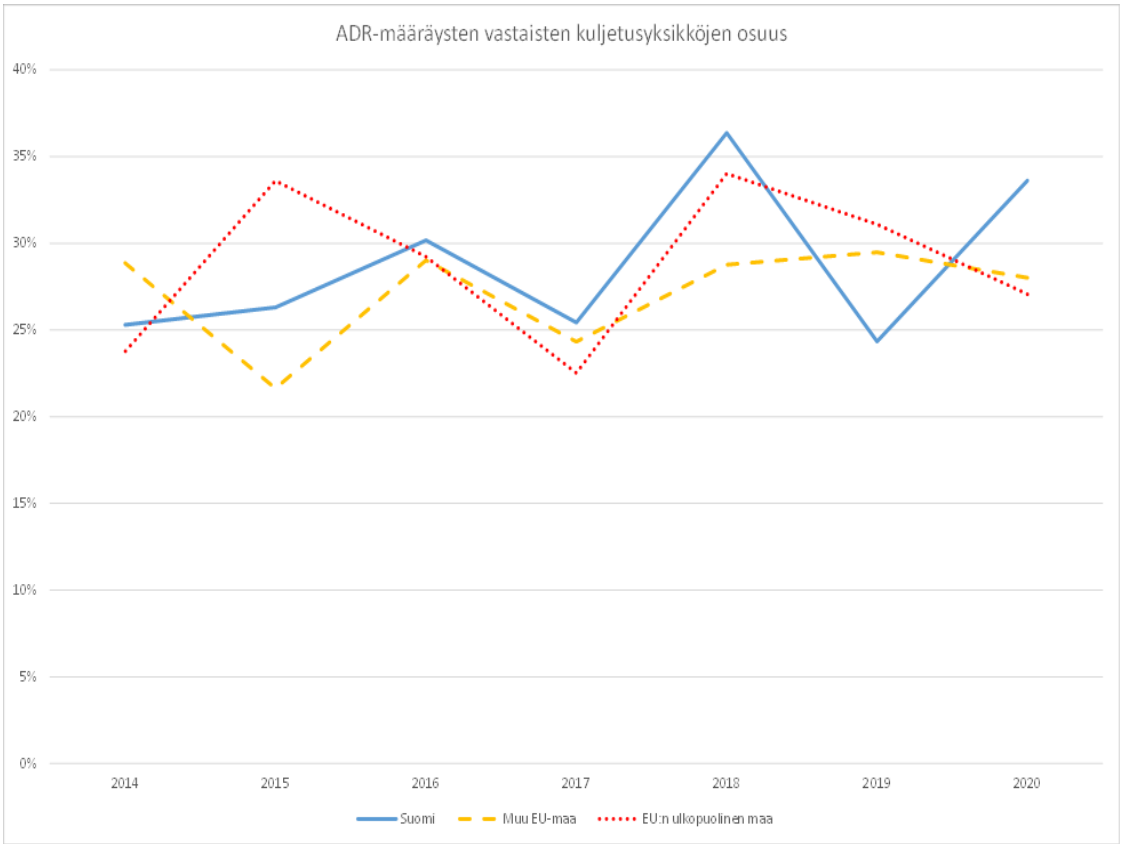
[10] Taulukon ja kaavioiden tiedot pohjautuvat Poliisihallituksen, Rajavartiolaitoksen ja Tullin toimittamiin tietoihin liikenne- ja viestintäministeriöön.

	Suomi	Muu EU-maa	EU:n ulkopuolinen maa	Kokonaismäärä
Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä vuosittain				
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
ADR-määräysten vastaisten kuljetusyksikköjen määrä				
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
Ajokieltoon asetettujen kuljetusyksikköjen määrä				
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

Taulukko 1. VAK-tievalvonnassa tarkastettujen ajoneuvojen määrät sekä ADR-määräysten vastaisten ja ajokieltoon asetettujen kuljetusyksiköiden määrät vuosina 2014 – 2020 rekisteröintivaltioittain.



Kaavio 1 Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä vuosina 2014 – 2020 rekisteröintivaltioittain.



Kaavio 2. ADR-määräysten vastaisten kuljetusyksikköjen %-osuus tarkastetuista ajoneuvoista vuosina 2014 – 2020.

Rautatiekuljetukset. Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta sisältää muun muassa ratapihatarkastukset, joita suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston nimeämille ratapihoille kolmen vuoden välein. Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa noin neljä tarkastusta vuodessa. Lisäksi ratapihojen toimintoja tarkastetaan Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän auditoinneissa.

Ratapihoihin kohdistuvat tarkastukset ovat luonteeltaan teknisiä ja toiminnallisia ratapihatarkastuksia sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmien menettelyiden toteutumisen auditointia.

Aluskuljetukset. VAK-lain ja sen nojalla annettujen asetusten mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetuksia kappaletavarana aluksessa sekä kuljetuksia ja tilapäistä säilytystä satama-alueilla valvovat Liikenne- ja viestintävirasto, poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Pakattujen vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta on osa Liikenne- ja viestintäviraston suorittamaa satamien ja alusten valvontaa.

Satamissa suoritettavien vaarallisten aineiden kuljetusten ja sidonnan tarkastuksien valvonnassa sovelletaan IMO:n ohjeita (MSC.1/Circ.1442 muutoksineen). Tarkastettavia kohteita ovat lastinkuljetusyksikön ja pakkausten merkinnät, laatu ja kunto sekä erottelu lastinkuljetusyksikön sisällä, kuljetusasiakirjat, säiliöiden ja konttien kunto sekä lastin sidonta. Vuonna 2019 valvon-

taviranomaiset tekivät 183 lastinkuljetusyksikön tarkastusta. Näistä puutteita löydettiin 48 lastinkuljetusyksikössä, tavallisin puute oli pakkausten ja tavaroiden riittämätön tai olematon sidonta tai tuenta. Satamissa tehtyjen tarkastusten tulokset raportoidaan vuosittain IMO:lle ja Itämeren yhteisymmärryspöytäkirjaa soveltaville valtioille.

Alusliikennepalvelulain (623/2005) sekä VAK-lain ja niiden nojalla annettujen asetusten mukaisesti Suomen satamaan ensimmäisenä määräsatamanaan tai ankkuripaikkanaan Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta saapuvan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa pakattua ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava Suomen tulliviranomaiselle sähköisesti merenkulun sähköistä ilmoitusjärjestelmää käyttämällä ennen lastaussatamasta lähtöä saapumisilmoituksen lisäksi aluksella kuljetettaviksi tarkoitetuista vaarallisista aineista. Tulliviranomainen varmistaa, että annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

Satamavaltiotarkastus (*Port State Control*) muodostaa kansainvälisen valvontajärjestelmän, jonka piirissä ovat satamavaltioiden satamissa tai ankkuripaikoilla käyvät ulkomaalaiset alukset. Suomi on satamavaltiotarkastuksista tehdyn Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan (*Paris MoU*) allekirjoittajavaltio ja suorittaa tarkastuksia kyseisessä yhteisymmärryspöytäkirjassa sovittujen toimintatapojen ja valvontajärjestelmän mukaisesti.

Suomessa on 14 vaarallisten aineiden kappaletavaraa käsittelevää satama-aluetta, joiden vaarallisten aineiden tuonti ja –vienti ylittää 10 000 tonnia. Sataman on tehtävä turvallisuusselvitys, ja selvitykseen tulee liittää erillinen satama-alueen sisäinen pelastussuunnitelma. Liikenne- ja viestintävirasto tarkastaa järjestelmällisesti, että sataman toiminta vastaa turvallisuusselvityksessä kuvattua toimintaa. Tarkastuksiin kutsutaan tarvittaessa mukaan pelastusviranomainen, alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä aluehallintovirasto.

Ilmakuljetukset. Liikenne- ja viestintävirasto toteuttaa valvontaa tarvittaessa yhteistyössä muiden suomalaisten viranomaisten kanssa. Valvontayhteistyötä tehdään myös ulkomaisten ilmailuviranomaisten kanssa (*Joint Audits*).

Valvontaa tehdään suomalaisille lentotoimintaa harjoittaville yrityksille, joihin luetaan kaupallista ilmakuljetusta ja muuta kaupallista lentotoimintaa harjoittavat tai lentotyötä tekevät yritykset. Myös yksityisiin lentotoiminnanharjoittajiin kohdistetaan valvontaa, mikäli ne kuljettavat vaarallisia aineita. Lisäksi valvontaa kohdistetaan lentotoiminnan alihankkijoihin ja huolitsijoihin sekä lentokenttätoimijoihin ja niiden alihankkijoihin, esimerkiksi turvapalveluihin. Valvonnan piiriin kuuluvat myös lähettäjät ja postitoimintaa harjoittavat yritykset sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää koulutusta antavat yritykset. Valvontaa tehdään myös ulkomaisiin lentoyhtiöihin ja ulkomaisiin postioperaattoreihin, joilla on toimipiste Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo luvanvaraista lentotoimintaa ja siihen liittyviä tarkastuksia tehdään joko erillisinä vaarallisten aineiden kuljetukseen kohdistuvina tarkastuksina tai osana lentotoiminnan tai lentokenttätoimintojen vuosittaisia tarkastuksia. Postioperaattoreiden ja kouluttajien tarkastuksia tehdään pääsääntöisesti luvan uusinnan yhteydessä. Lähettäjiin tarkastuksia pyritään kohdistamaan joko turvatoimintojen tarkastuksien yhteydessä tai erillisinä tarkastuksina. Tunnistettuja lähettäjiä on noin 200. Satunnaistarkastuksia tehdään pääsääntöisesti lentotoiminnan harjoittajiin.

Pakkausten ja säiliöiden valvonta. Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden valvonta on osa Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontatehtävää. Vastaavasti Säteilyturvakeskus vastaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten vaatimustenmukaisuuden valvonnasta. Valvontatoimet kohdistuvat markkinoille saatettaviin ja

käytössä oleviin pakkauksiin ja säiliöihin. Valvonnan tarkoituksena on tukea pakkauksien ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta ja turvallista käyttöä koko niiden elinkaaren ajan. Säiliöiden ja pakkauksien markkinoille saattamisessa tarkastuslaitoksilla on keskeinen asema.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto tekee valvontaa muun muassa markkinavalvontana (kenttä- ja asiakirjavalvontana) ja käytönaikaisena tiekuljetusten valvontana yhteistyössä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen kanssa. Pakkausten ja säiliöiden vaatimusten valvontaa kohdennetaan tarkastuslaitoksilta, palo- ja pelastusviranomaisilta, poliisilta, kuluttajilta ja onnettomuusilmoituksista saatujen tietojen perusteella sekä kansainvälisen tiedonvaihdon avulla. Valvonnan kohteena ovat muun muassa kuljetussäiliöiden valmistajat, maahantuojat ja alihankkijat, kuljetussäiliöiden korjaamot, pakkauksien valmistajat ja maahantuojat sekä jälleenmyyjät, kaasujen täyttölaitokset, ja paineastioiden maahantuojat, kuljetuspakkauksien pesu- ja kierrätysyritykset, teollisuus- sekä kuljetusyritykset.

Liikenne- ja viestintävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus vastaavat hyväksymiensä tarkastuslaitosten valvonnasta.

2.7 Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset ja -rikokset

Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvistä rikoksista ja rikkomuksista säädetään VAK-lain 19 §:ssä (vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus), rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §:ssä (vaarallisten aineiden kuljetusrikos) sekä rikoslain 48 luvun 1−4 §:ssä (ympäristön turmeleminen, törkeä ympäristön turmeleminen, ympäristörikkomus ja tuottamuksellinen ympäristön turmeleminen).

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen ja –rikoksen tunnusmerkistöt on lainsäädännössä toteutettu niin sanotun blanko-sääntelymallin mukaisesti. Tällä tarkoitetaan sitä, että mikä tahansa VAK-lain tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastainen toiminta tai laiminlyönti on joko VAK-lain rikkomussäännöksen tai rikoslain mukaan rangaistavaa. Tällainen malli on ongelmallinen rangaistavaksi säädetyn teon hahmottamisen ja ylimalkaan ymmärtämisen kannalta. Perustuslain 8 §:ssä ja rikoslain 3 luvun 1 §:ssä säädetty rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttävät, että laista tulee täsmällisesti ja tarkkarajaisesti ilmetä, millainen vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvä tekeminen tai laiminlyönti on rangaistavaa.

Poliisihallituksen mukaan VAK-rikkomuksia ja –rikoksia on ilmoitettu vuosina 2013−2020 poliisille seuraavasti:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VAK-rikkomus	552	515	501	374	419	421	325	374
VAK-rikos	7	7	6	6	6	15	3	4

Taulukko 2 Ilmoitetut VAK-rikkomukset ja VAK-rikokset vuosina 2013 – 2020.

Annettujen huomautusten määrästä lievimmissä rikkomuksissa ei ole saatavilla tietoa. Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksissa on usein kyse kuljetustenvälineiden varusteisiin, kuormaamiseen tai ajoneuvojen merkintään liittyvistä puutteista.

2.8 Nykytilan arviointi

VAK-lain voimaantulosta on kulunut lähes 30 vuotta. Kuluneiden vuosien aikana vaarallisten aineiden kuljetusten toimintaympäristö on muuttunut huomattavasti. Tähän kehitystilanteeseen on vastattu tekemällä VAK-lakiin ja sen nojalla annettuihin asetuksiin useita muutoksia. Muutosten runsas määrä on osaltaan johtanut siihen, että lain rakenne ei ole säilynyt johdonmukaisena. Laki ei yksittäisistä muutoksista huolimatta myöskään vastaa parhaalla mahdollisella tavalla muuttuneisiin vaatimuksiin. Vaarallisten aineiden kuljettamista koskeva lainsäädäntö edellyttää ajantasaistamista ja rakenteellista päivittämistä.

Voimassa oleva VAK-lainsäädäntö ja sen nojalla annettu lainsäädäntö on palvellut asianmukaisesti aikaansa. Laille asetettu tavoite, vaarallisten aineiden kuljetusten hyvä turvallisuustaso, on kerrotulla tavalla pääosin saavutettu, koska onnettomuuksia tai niiden vaaratilanteita tapahtuu melko harvoin. Merkille pantavaa on kuitenkin myös se, että vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa havaitaan säännönmukaisesti puutteita ja piittaamattomuutta lain säännösten ja määräysten velvoitteista.

Voimassa olevan VAK-lain haasteina esille ovat erityisesti nousseet lain rakenteen sekavuus sekä säädöshierarkiaan ja muutenkin perustuslainmukaisuuteen liittyvät teemat. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan viranomaiset ovat arvioineet, että viranomaisten tehtävien asianmukaisen hoitamisen sekä muutenkin lain vaatimusten vaikuttavuuden kannalta on uudessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lainsäädännössä tärkeää pyrkiä selkeyttämään viranomaisten velvollisuuksia, tehtäviä ja toimivallan rajoja. Voimassa olevassa VAK-laissa ei säädetä viranomaisten tehtävistä riittävällä tarkkuudella. Myös lain soveltamisalaan liittyvien keskeisten määritelmien puutteellisuudet aiheuttavat soveltamis- ja tulkintaongelmia sekä kuljetusalalla toimiville yrityksille että viranomaisille. Myös lain sanktioinnit on tärkeä säätää tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi.

Nykytilaa arvioitaessa on tärkeä mainita vaarallisten aineiden kuljetukseen kiinteästi sisältyvä tilapäisen säilytyksen käsitteellinen tulkinnanvaraisuus ja siihen liittyvät muutostarpeet, jotka ovat olleet esillä koko VAK-lain voimassaolon ja lakiehdotuksen valmistelun ajan. Tilapäisen säilytyksen määritelmän, joka sisältyy VAK-lakiin ja eräisiin kansainvälisiin sopimuksiin, ja varastoinnin määritelmän, joka sisältyy kemikaaliturvallisuuslakiin, välistä eroa ei ole pidetty lainsäädännössä selkeänä. Varastoinnin ja tilapäisen säilytyksen välistä aikarajaa ei ole määritelty lainsäädännössä, mitä on joillakin tahoilla pidetty puutteena. Vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen haaste kuljetuksessa on myös se, että Euroopan unionin rautatieviraston mukaan VAK-laissa edellytettävä ratapihojen turvallisuusselvitys on ongelmallinen yleisen raideliikenteen sääntelyn kannalta.

Nykytilaa arvioitaessa voidaan pitää selvänä, että vaarallisten aineiden kuljetuksessa ja sitä sääntelevässä lainsäädäntökokonaisuudessa on tapahtunut lain voimassaoloaikana sellaisia muutoksia, joihin on käsillä olevasta hallituksen esityksestä ilmenevällä tavalla tarve reagoida lainsäädäntöä kehittämällä. Lakiehdotuksen valmistelussa on tullut esille myös uusia tarpeita,, esimerkiksi tarve hyödyntää digitalisaatiota ja automaatiota vaarallisia aineita kuljetettaessa liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi ja liikenteen sujuvuuden edistämiseksi.

3 Tavoitteet

Ehdotettavan lainsäädännön tavoitteena on sujuvoittaa sääntelyä, poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Näin toimien ylläpidetään liikenneturvallisuutta, vaikutetaan ympäristön tilaan myönteisesti ja mahdollistetaan liiketoimintaa. Myös mahdollisuutta hyödyntää automaatiota ja

digitalisaatiota vaarallisten aineiden kuljetuksissa pyritään edistämään. Lainsäädäntökokonaisuus saatettaisiin erityisesti vastaamaan paremmin perustuslain asettamia vaatimuksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Johdanto

Hallituksen esitys perustuu pääosin voimassa olevaan VAK-lakiin, kuitenkin niin, että lain rakenne ja systematiikka, sääntelykokonaisuudet, kirjoitusasu, terminologia ja valtuussäännökset olisivat nykyistä selkeämmät, tarkkarajaisemmat sekä johdonmukaisemmat. Esityksessä otetaan kokonaisvaltaisesti huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö. Perustuslain edellyttämällä tavalla esityksessä on nostettu huomattava määrä säännöksiä lain tasolle, tällä hetkellä säännökset ovat monilta osin asetustasolla.

4.1.2 Uusi sääntelymalli

Esitys uudeksi laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta kokoaisi edelleen yhteen vaarallisten aineiden kuljetuksen vaatimukset neljässä eri liikennemuodossa. Esityksen tarkoitus on harmonisoida kaikkien kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeva sääntely yhdeksi lainsäädäntökokonaisuudeksi.

Ehdotetun lain systematiikka perustuisi pääosin kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien kansainvälisten sopimusten systematiikkaan: laissa olisi ensin säädetty vaatimuksista ja velvollisuuksista yleisemmin, minkä jälkeen olisi kuljetusten osapuolten velvollisuudet siten kuin kansainvälisissä sopimuksissa on määrätty. Kansallisessa lainsäädännössä ei ole tarkoituksenmukaista muodostaa lähtökohdiltaan erilaista järjestelmää.

Sääntelyteknisesti uudet säännökset on mainittu esityksen perusteluissa. Jos voimassa olevassa VAK-laissa säädetään asiasta, niin tämä on myös pyritty mainitsemaan perustelussa. Jos ehdotettava säännös on voimassa olevassa asetuksessa tai sisältyy voimassa olevaan määräykseen, näitä ei ole aina mainittu säännöksen yksityiskohtaisessa perustelussa.

Ehdotettu uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta on jaettu25 lukuun. Luvun otsikko antaa kuvan sen sisällöstä. Luvut on sisällytetty lakiesitykseen johdonmukaisesti. Uudessa laissa olisi 167 pykälää.

Uusi vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva laki ja sen nojalla annetut alemman asteiset säännökset ja useat määräykset vastaisivat perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Uudessa laissa säädettäisiin useista sellaisista vaarallisten aineiden kuljettamiseen sisältyvistä asioista, joista tällä hetkellä säädetään asetuksella. Myös lain nojalla annettavia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä kehitettäisiin uuden lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

4.1.3 Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusten rajaaminen lain soveltamisalasta

Sotilaalliseen toimintaan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvän erityismateriaalin kuljetukset esitetään jätettäväksi lain soveltamisalan ulkopuolelle. Näin tehtäisiin, koska näissä tehtävissä vaarallisten aineiden kuljetusta ei ole sisällytetty EU:n lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimusjärjestelmiin. Tämä johtuu kuljetettavan materiaalin erityispiirteistä. Soveltamisalan rajaus koskisi myös tällaisia Suomessa tapahtuvia kansainvälisiä kuljetuksia.

Voimassa olevan VAK-lain mukaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lain soveltamisalaan, jos niiden toiminta ei ole erikseen säädetty lain soveltamisen ulkopuolelle tai annettu valtuutta säätää toiminnosta asetuksella tai hallinnonalan viranomaisen määräyksellä. Sotilaallisen erityismateriaalin ja sotilaallisten kuljetusten vuoksi ei kuitenkaan ole perusteltua, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljettamaa erityismateriaalia, koska kuljetuksiin liittyy esimerkiksi niiden suorituskykyyn liittyvää tietoa. Siviiliviranomaisilta ei ole perusteltua nykyisessä toimintaympäristössä edellyttää osaamista, joita sotilaallinen materiaali edellyttää.

Ehdotetun lain soveltamisalaan jäisi edelleen sellainen sotilas- ja turvallisuusviranomaisten toimintoja palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija ja jota valvoo siviiliviranomainen.

4.1.4 Yleiset turvallisuusperiaatteet vaarallisia aineita kuljetettaessa

Vaarallisten aineiden kuljetusten yleisistä turvallisuusperiaatteista säädettäisiin lain 2 luvussa. Periaatteet olisivat: selvilläolovelvollisuus, huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus sekä kuljetuskielto. Periaatteet ohjaisivat kaikkia kuljetuksen osapuolia ja toiminnanharjoittajia toimimaan esitettävän lain mukaisesti ja ne ilmentäisivät järjestelmän keskeisimpiä arvoja, tavoitteita ja päämääriä. Yleisiä turvallisuusperiaatteita tarvittaisiin luomaan yleisempiä toimintasääntöjä turvallisen ja sujuvan vaarallisten aineiden kuljetuksen takaamiseksi. Ne ohjaisivat yksittäistä kuljetuksen suorittajaa tai kuljetukseen muutoin osallistuvaa toimimaan huolellisesti niin, että onnettomuuksia ei tapahtuisi. Periaatteet vaikuttaisivat myös siihen, miten lakia soveltavan voidaan olettaa tulkitsevan lain tai sen nojalla annettua säännöstä tai määräystä. Esitettävät periaatteet sisältyvät myös voimassa olevaan VAK-lakiin.

Turvallisuusperiaatteita koskevien säännösten yleispiirteisyydestä johtuen niitä ei sellaisenaan voitaisi katsoa riittäväksi perusteeksi sanktion määräämiselle, vaan viranomaisvalvonnassa periaatteita sovellettaisiin yhdessä yksityiskohtaisten aineellisten säännösten kanssa. Periaate voisi kuitenkin olla laintulkintatilanteessa ratkaisun perusta tilanteessa, jos lainsäädännössä olisi aukko.

Yleiset turvallisuusperiaatteet muodostaisivat uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kehikon, jossa vaarallisten aineiden kuljetusjärjestelmä toimii. Periaatteet toimisivat apuna velvoitteiden soveltamisessa ja tulkinnassa sekä sallitun kuljetuksen määrittämisessä. Periaatteiden taustalla vaikuttaisivat pyrkimys kuljetusten turvallisuuteen, mutta niillä voitaisiin sanoa olevan myös kriminaalipoliittisia tavoitteita, joiden taustalla puolestaan vaikuttavat koko oikeusjärjestyksen perustana olevat perus- ja ihmisoikeudet. Turvallisuusperiaatteet olisivat oikeudelliselta luonteeltaan yleisempiä normeja kuin laissa säädetty toimintavelvoite tai -määräys olisi.

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat yksityiskohtaisemmat säännökset ja periaatteet, molemmat, ovat osa voimassa olevaa oikeusjärjestelmää, mutta ne ovat oikeudelliselta luonteeltaan hieman erilaisia. Periaatteet toimivat apuna esitettävän lain soveltamisessa ja oikeudellisessa ratkaisutoiminnassa. Ne ohjaisivat säännösten ja määräysten soveltamista, tulkintaa tai täydentäisivät muita säännöksiä ja määräyksiä.

Raja oikeussääntöjen ja -periaatteiden välillä ei ole yksiselitteinen. Kaikki periaatteet eivät välttämättä ole myöskään yksittäisessä soveltamis- tai tulkintatilanteessa samanarvoisia. Usean periaatteen soveltuessa samaan tapaukseen niitä on tapauskohtaisesti punnittava keskenään ja tarvittaessa niitä on sovitettava yhteen.

4.1.5 Vaarallisten aineiden ilmakuljetusten vaatimukset ja EU:n lainsäädäntö

Vaikka suuri osa vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevista ICAO-TI-määräyksistä on otettu osaksi EU:n lainsäädäntöä suoraan sovellettavilla asetuksilla, ilmakuljetusta koskevia kansallisia säännöksiä tarvitaan edelleen. Vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevat EU:n säädösten vaatimukset kohdistuvat kuljetusketjun osapuolista kuljetuksen suorittajaan. ICAO-TI sisältää suuren joukon vaatimuksia myös muille kuin kuljetuksen suorittajalle, kuten vaarallisen aineen lähettäjälle, ja näitä lähettäjän vaatimuksia EU-sääntely ei kata. Lisäksi EU-sääntelyn soveltamista on rajattu: se ei koske kaikkia ilmakuljetuksen suorittajia, vaan jättää soveltamisalan ulkopuolelle tiettyjen ilma-alusten käytön. Esimerkiksi EASA-asetuksen soveltamisrajauksen mukaan asetusta ei sovelleta 2 artiklan 3 kohdan d alakohdassa mainittujen ilma-alusten (esimerkiksi historialliset ilma-alukset) käyttöön sekä henkilöstöön ja organisaatioihin, jotka osallistuvat tällaiseen toimintaan.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen on katsottu liittyvän aina tavanomaista lentotoimintaa suurempi riski kaiken tyyppisillä ilma-aluksilla, ja voimassa oleva VAK-laki koskeekin ilma-aluksen tyypistä riippumatta kaikkea vaarallisten aineiden ilmakuljetusta. Siten lakiin esitetään ilmakuljetusta koskevaa sääntelyä samalla tavalla kuin muissakin kuljetusmuodoissa, eikä vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevista säännöksistä ole esityksessä luovuttu ilmailun EU-sääntelyn perusteella, eikä lain soveltamisalaa rajattaisi siten kuin ilmailun EU-sääntelyssä.

4.1.6 Kansallisista rautatieturvallisuutta koskevista oikeussäännöistä luopuminen

Raideliikennelaissa (1302/2018) säädetään, millaisia kansallisia rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjä voidaan antaa ja miten niistä on ilmoitettava EU:n komissiolle ja EU:n rautatievirastolle. Raideliikennelain määritelmän mukaan kansallisilla oikeussäännöillä tarkoitetaan rautateiden turvallisuutta tai teknisiä vaatimuksia koskevia kansallisesti vahvistettuja sitovia oikeussääntöjä, jotka ovat muita kuin unionin tai kansainvälisissä oikeussäännöissä asetetut vaatimukset, ja joita sovelletaan rautatieliikenteen harjoittajiin, rataverkon haltijoihin tai kolmansiin osapuoliin. Kansallisia oikeussääntöjä tulisi myös kumota sitä mukaa, kuin näistä on annettu EU-tasolla esimerkiksi sitovia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä tai yhteisiä turvallisuusmenetelmiä. Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii voimassaolevassa VAK-laissa ja sen nojalla säädettyjen kansallisten oikeussääntöjen ilmoittamisesta raideliikennelaissa tarkoitetulla tavalla. Ilmoituksiin saaduissa vastauksissa on todettu, että voimassaolevan VAK-lain sisältämät vaatimukset ratapihojen turvallisuusselvityksistä ovat kiellettyjä kansallisia oikeussääntöjä, joista on luovuttava.

Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevien kansallisten oikeussääntöjen poistaminen vahvistaisi sitä, että vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksen on yhä suuremmissa määrin nojauduttava turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja turvallisuuden hallintajärjestelmään perustu-

vaan järjestelmään raideliikennelaissa ja raideliikennettä koskevassa EU:n lainsäädännössä tarkoitetulla tavalla. Rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla tulee olla vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen riskien tunnistamista ja riskienhallintaa koskevat, toimintaan nähden riittävät menettelyt kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi. Menettelyjen riittävyyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Siten vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuudesta huolehtiminen olisi osa rautatiejärjestelmän eri toimijoiden velvollisuutta samalla tavalla kuin kuljetusturvallisuudesta huolehtiminen muutenkin, kuitenkin siten, että vaarallisiin aineisiin liittyvät erityisvaatimukset sekä suuronnettomuuksien riski on erityisesti huomioitava kuljetustoimintaa suunnitellessa, kehitettäessä ja toteutettaessa. Ratapihan toiminnan luonnetta ja laatua arvioitaessa olisi otettava kohteen kaikki toiminnot huomioon ja myös sen kautta kuljetettavat tai siellä tilapäisesti säilytettävät aineet ja ainemäärät. Lisäksi on merkittävää, että raideliikennelain edellyttämissä riskienhallintatoimenpiteitä toteutettaessa tarkoitus olisi myös, että riskinhallintamenettelyitä on myöhemmin tarkistettava, jos toiminnan laatu tai laajuus muuttuu merkittävästi, tai jos uuden tietämyksen perusteella olisi syytä epäillä, että riskien arviointi tai menettelyt eivät ole enää asianmukaisia.

Edellä esitetyn perusteella lakiin ei sisällytettäisi voimassaolevan VAK-lain säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston nimeämistä ratapihoista ja vaatimuksia ratapihojen turvallisuusselvityksestä. Turvallisuusselvitysvelvollisuuden poistuminen tarkoittaisi sitä, että samaa turvallisuustasoa edellytetään jatkossakin vaatimatta erillistä dokumentaatiota vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien säännösten nojalla. Käytännössä ei olisi tarkoitus keventää turvallisuusvaatimuksia, vaan enneminkin johdonmukaistaa yrityksissä hallintajärjestelmiä siten, että vaarallisten aineiden kuljetus ei ole yrityksessä erillinen osa rautatieliikenteen turvallisuuden hallinnassa, vaan se edellyttää tavoitteellista, suunnitelmallista ja kokonaisvaltaista toimintaa koko harjoitettavan toiminnan osalta.

Lakiin ei sisällytettäisi valtuuksia säätää erikseen ilmoituksista pelastuslaitokselle tilapäisesti säilytettävistä vaunuista, vaan pelastusviranomaisten kanssa tehtävän yhteistyön olisi sisällyttävä rautatiesääntelyn velvollisuuksiin yhteistyöstä eri toimijoiden kanssa. Näitä ovat raideliikennelaissa edellytetyt ja raideliikennettä koskevassa Euroopan unionin lainsäädännössä tarkoitetut hätä- ja poikkeustilannemenettelyt, hätätilamenettelyjen yhteensovittaminen pelastustoimen kanssa sekä yhteistyömenettelyt muiden kyseessä olevaan raiteistoon liittyvien rautatiejärjestelmän toimijoiden kanssa.

Lakiin kuitenkin sisällytettäisiin voimassaolevan VAK-lain vaatimus ratapihojen sisäisestä pelastussuunnitelmasta, ja tätä vaatimusta laajennettaisiin. Vaatimukset sisäisestä pelastussuunnitelmasta perustuvat RID-määräyksiin ja vastaavaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan EU-sääntelyyn. Sisäinen pelastussuunnitelma vaadittaisiin kaikilta rataverkolla olevilta alueilta, joissa kuormataan tai puretaan vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja, täytetään tai tyhjennetään vaarallisten aineiden kuljetussäiliöitä taikka tilapäisesti säilytetään vaarallisia aineita sisältäviä rautatievaunuja, kun taas voimassaolevan VAK-lain vaatimusten mukaan se vaaditaan vain niille ratapihoille, joilta vaaditaan turvallisuusselvitys.

4.1.7 Vaarallisten aineiden kuljetusten tilapäisen säilytyksen sääntelyn uudistaminen

Voimassaolevan VAK-lain mukaan tilapäisellä säilytyksellä tarkoitetaan ajoneuvossa, rautatievaunussa, kontissa, kuljetussäiliössä ja terminaalissa tapahtuvaa tilapäistä säilytystä, joka liittyy kiinteästi kuljetustapahtumaan. Kemikaaliturvallisuuslaissa säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden varastoinnista ja säilytyksestä. Näiden lakien soveltamisala, määritelmät ja sovel-

tamisalan rajaukset määrittelevät säilytykseen liittyvän toiminnan pääasiassa VAK-laissa tarkoitetuksi kuljetukseen liittyväksi tilapäiseksi säilytykseksi tai kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitetuksi varastoinniksi.

Rajaus kuljetukseen liittyväksi tilapäiseksi säilytykseksi tai kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitetuksi varastoinniksi perustuu myös direktiivin 2012/18/EU (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta sekä neuvoston direktiivin 96/82/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta, jäljempänä *Seveso III -direktiivi*) soveltamisalaan. Direktiivin 2 artiklan mukaan sitä ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen ja siihen suoraan liittyvään väliaikaiseen varastointiin maantie-, rautatie-, sisävesi-, meri- ja ilmakuljetuksessa, mukaan lukien purku ja lastaus sekä siirto kuljetusmuodosta toiseen kuljetusmuotoon satama-altaissa, laitureilla tai ratapihoilla, direktiivissä tarkoitettujen tuotantolaitosten ulkopuolella.

Rajanveto kuljetukseen liittyvän tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välillä on koettu epäselväksi. Puutteena on pidetty yhtäältä sitä, että varastoinnin ja tilapäisen säilytyksen välistä aikarajaa ei ole määritelty lainsäädännössä. Toisaalta kuljetusalalla toimivat ovat korostaneet nimenomaisesti sen tärkeyttä, että tilapäinen säilytys säilyy joustavana, jotta väistämättömätkin kuljetustilanteet kyetään jatkossa ottamaan huomioon asianmukaisesti.

Työ- ja elinkeinoministeriö, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä pelastusviranomaiset ovat käytännön tilanteissa esittäneet tapauksia, joiden suhteen on ollut epävarmuutta, vaatiiko toiminta kemikaaliturvallisuuslain mukaisen luvan Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, onko toiminnasta tehtävä kemikaaliturvallisuuslain mukainen ilmoitus pelastusviranomaiselle vai onko toiminta voimassa olevassa VAK-laissa tarkoitettua kuljetukseen liittyvää tilapäistä säilytystä.

VAK-lain sisältämän tilapäisen säilytyksen määritelmästä luovuttaisiin lakiehdotuksessa, koska määritelmästä on tullut käytännössä säännöksenomainen. Tämän vuoksi esitetään uutta säännöstä tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Keskeinen muutos olisi myös se, että perusteluissa pyritään selkeyttämään ja laajemmin kuvaamaan sääntelyn kohteena olevaa tilapäistä säilytystä. Lakiin otettaisiin myös säännöksiä, joilla voimassa olevia satamassa tapahtuvaa tilapäistä säilytystä koskevia vaatimuksia laajennettaisiin osittain myös muihin tilapäisen säilytyksen paikkoihin, ja tilapäiseen säilytykseen liittyvää sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevaa velvollisuutta laajennettaisiin koskeman kaikkia tilapäisen säilytyksen paikkoja. Tallaisella paikalla olisi oltava myös vastuuhenkilö.

Hallituksen esityksen valmistelussa tärkeänä lähtökohtana on ollut tilapäisen säilytyksen erottaminen kemikaaliturvallisuuslain tarkoittamasta varastoinnista. Tämän vuoksi myös tilapäistä säilytystä koskevien säännösten perusteluihin on kiinnitetty esityksessä erityistä huomiota. Perusteluissa on pyritty kuvaamaan toimintaa selvästi siten, että säännösten moniselitteisyydet poistuisivat. Esityksessä ei esitetä muutoksia kemikaaliturvallisuuslain määritelmiin, vaan keskitytään kuljetustapahtumaan liittyvän tilapäisen säilytykseen ja sitä koskevien säännösten perusteluihin.

Perusteluihin on sisällytetty esimerkkejä tilanteista, joissa on kyse tilapäisestä säilyttämisestä ja joihin sovellettaisiin ehdotettavan lain säännöksiä. Täsmentäminen ja perusteluiden selkeyttäminen edistävät myös toiminnanharjoittajien tasapuolista kohtelua. Selkeyttäminen voi myös osoittaa tilanteita, joissa säilytys onkin vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännön soveltamisalaan kuulumatonta varastoinnin kaltaista toimintaa. Se voi tuoda kemikaaliturvallisuuslain vaatimuksia valvoville viranomaisille lisää valvontakohteita. Toiminnanharjoittajalle muutos voi mahdollisesti aiheuttaa suuriakin kustannuksia, mikäli toiminnan turvallisuustaso on kaukana kemikaaliturvallisuuslaissa vaaditusta tasosta. Voimassa olevan VAK-lain aikana toiminta on

voinut olla varastointia ja siten sellaista toimintaa, jossa toiminnanharjoittaja ilman kemikaaliturvallisuuslain edellyttämää lupaa on saanut etua muihin varastointia harjoittaviin nähden.

Rautatiekuljetuksen suorittajalle ja rataverkon haltijalle sekä muulle toimijalle edellä mainittu voi tarkoittaa suurtakin muutosta toiminnassa, jos rataverkolla nykyisin harjoitettu rautatievaunujen säilytys tai muualla säiliökonttien ja muiden yksiköiden säilytys osoittautuu varastoinniksi, joka edellyttää kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitettua lupaa. Paikka voi myös osoittautua sellaiseksi, ettei sille voida myöntää lupaa. Lisäksi rautatievaunut, jotka eivät rataverkolla säilytettyinä liity kuljetustapahtumaan, voidaan vaatia siirrettäväksi varastointialueelle, jolloin ne siirtyvät varastointia koskevan lainsäädännön piiriin. Tämä voi taas lisätä olemassa olevan varaston ainemääriä, ja voisi edellyttää varastolta uutta kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitettua lupamenettelyä, tai kokonaan uuden varaston ja varastointialueen perustamista. Mahdollisesti koko logistinen ketju olisi suunniteltava uudestaan.

Tarkoitus on jo voimassa olevan VAK-lain säännöksissä se, että kuljetuksella vastataan puhtaaseen kuljetustarpeeseen eikä varastointitarpeeseen. Kuljetuksiin liittyvän toiminnan on oltava suunnitelmallista kuljetusyrityksen lisäksi myös vaarallisia aineita lähettävien ja vastaanottavien yritysten toimesta. Vaarallisia aineita ei saa antaa kuljetukseen oman varastointikapasiteetin ylittymisen ehkäisemiksi, eikä vastaanottaja saa tilata aineita yli vastaanottokapasiteetin. Jossain tapauksissa on vaikuttanut siltä, että varastointi ja sen riskit on voitu siirtää kuljetusketjussa toiselle osapuolelle, tavallisesti kuljetuksen suorittajalle. Tällöin kuljetuksen suorittaja on velvollinen huolehtimaan varastointia koskevan lainsäädännön velvoitteista. Varastoinnin velvoitteita ei pidä pystyä laiminlyömään tai varastointikapasiteetin mitoituksen puutteita paikkaamaan sillä, että vaaralliset aineet siirretään kuljetusvälineeseen tai lastikuljetusyksikköön, vaan varastoinnissa tällöinkään ne eivät siirry kuljetuslainsäädännön piiriin ilman todellista kuljetustapahtumaa.

Tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista, ja se ei perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn, raideliikenteen sisäistä pelastussuunnitelmaa lukuun ottamatta. Tarkoitus on, että lain nojalla annettavaan asetukseen sisällytettäisiin säännökset, jotka ovat teknisiä määräyksiä laajakantoisempia ja periaatteellisesti tärkeämpiä asioita. Tämän vuoksi tilapäisestä säilytyksestä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

4.1.8 Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonta

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnan perusteista säädettäisiin markkinavalvontalaissa. Markkinavalvontalain soveltamisesta otettaisiin säännös ehdotettavan lain markkinavalvontaa koskeviin säännöksiin. Jatkossa markkinavalvontaa koskevat säännökset kattaisivat kaikki vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävät pakkaukset, säiliöt ja irtotavarakontit. Tällä yhdenmukaistettaisiin eri viranomaisten ja sektoreiden markkinavalvontatoimintaa.

Kuljetettavien painelaitteiden osalta sovellettaisiin lisäksi markkinavalvonta-asetusta. Markkinavalvonta-asetuksen markkinavalvontaa koskevat vaatimukset kattavat tuotteet, joihin sovelletaan asetuksen liitteessä I lueteltua unionin yhdenmukaistamislainsäädäntöä. Liitteessä mainitaan kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi, joten se kuuluu markkinavalvonta-asetuksen soveltamisalaan. Markkinavalvonta-asetuksen vaatimuksilla on tarkoitus varmistaa, että näiden tuotteiden EU-tason markkinavalvonnalle on yhtenäiset puitteet, ja auttaa lisäämään kuluttajien ja muiden loppukäyttäjien luottamusta unionin markkinoille saatettuihin tuotteisiin.

Viranomaiset valvovat vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien turvallisuutta ja vaatimustenmukaisuutta. Ehdotukseen otettaisiin selkeämmät säännökset Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen roolista valvovina viranomaisina. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi myös markkinavalvontaviranomainen markkinavalvonta-asteuksen soveltamisalaan kuuluvien kuljetettavien painelaitteiden osalta. Säteilyturvakeskus olisi siten radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden (pakkaukset ja säiliöt) markkinavalvontaviranomainen, ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto vastaisi kaikkien muiden vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden (pakkaukset, säiliöt ja irtotavarakontit) markkinavalvonnasta.

4.1.9 Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvissä tehtävissä annettava koulutuksen hyväksynnän uudistaminen

Voimassaolevan VAK-lain mukaan ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittaville annettavan koulutuksen on oltava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, ja tätä koulutusta varten tulee olla koulutusohjelma. Hyväksyntää hakee kouluttaja. Tästä vaatimuksesta luovuttaisiin. Nykyisin työnantajaa rajoitetaan hakemaan koulutusta tällaiselta hyväksytyltä kouluttajalta. Nyt säännökset koulutuksesta ja koulutusohjelmasta muutettaisiin vastaamaan paremmin ICAO-TI:n määräyksiä. Siten vastuu henkilöstön koulutusohjelmasta selkeämmin pysyisi työnantajalla.

Lakiehdotuksen mukaan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä hoitavalla työnantajalla olisi oltava vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvä koulutusohjelma, mikä vastaa nykykäytäntöä. Kuitenkin koulutuksen hyväksyntää koskevia vaatimuksia muutettaisiin. Kuljetuksen suorittajalle ja postiyritykselle koulutusohjelman hyväksyminen ei toisi muutoksia nykykäytäntöön, tämän koulutusohjelman hyväksyisi edelleen Liikenne- ja viestintävirasto. Uutta olisi sen sijaan se, että muuta vaarallisten aineiden ilmakuljetusturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittavan työnantajan olisi kouluttajaa valitessaan itse arvioitava kouluttajan pätevyys siten, että henkilöstö saa parasta mahdollista koulutusta. Tällaisia muita työnantajia olisivat vaarallisten aineiden lähettämistä, lehtorahdin, lentopostin ja matkatavaran vastaanottamista ja käsittelyä sekä ilmailun maahuolintapalveluja, matkustajapalveluja ja turvatarkastuksia sekä vastaavia tehtäviä hoitavien henkilöiden työnantajat. Tälle koulutusohjelmalle ei viranomainen kuitenkaan antaisi erikseen hyväksyntää, vaikka se valvoisikin toimintaa ja sitä, että koulutusohjelma on laadittu ja sitä ylläpidetään.

Koulutusohjelmaa koskevat säännökset eivät käytännössä muuta voimassaolevaa koulutusvelvollisuutta, mutta edellyttäisivät työnantajaa paremmin tunnistamaan ne kuljetusketjussa olevat työtehtävät, joilla on vaikutusta kuljetusturvallisuuteen, ja kuvaamaan ne koulutusohjelmassaan. Koulutusohjelmassa olisivat tiedot siitä, miten koulutettavien oppimistavoitteet ja tehtävien edellyttämät osaaminen ja pätevyys saavutetaan sekä tiedot käytettävän kouluttajan pätevyydestä. Siten työnantaja itse määrittelee, millaisen koulutuksen se katsoo asianmukaiseksi ja tarpeelliseksi henkilöstölleen, ja sen mukaisesti se voi valita haluamansa parhaan kouluttajan koulutustarpeitaan vastaavasti uusille työntekijöille, työntekijöiden uusille työtehtäville sekä ylläpidettävälle ammattitaidolle. Toisaalta työnantajalle tulisi samalla suurempi vastuu valita pätevä koulutuksen antaja: työnantajan koulutusohjelmassa olisi kuvattava se, miten kyseistä koulutusta antavan kouluttajan pätevyys osoitetaan tai arvioidaan.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin tämä toisi muutoksen siten, että virasto myöntää koulutukseen liittyviä hyväksyntöjä vähemmän, mutta samalla muutos edellyttäisi valvonnan lisäämistä samassa suhteessa.

4.1.10 Turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle

Voimassa olevan VAK-lain mukaan vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta sekä näihin kuljetuksiin liittyvää muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittavan on nimettävä turvallisuusneuvonantaja seuraamaan ja ohjaamaan tätä toimintaa sekä selvittämään keinoja, joiden avulla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät suoritetaan mahdollisimman turvallisesti. Tämä vaatimus säilytettäisiin esitettävässä laissa. Nyt lakiin otettaisiin myös säännökset siitä, että nimeämisvelvollisen olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä. Turvallisuusneuvonantajan nimeä tai muita henkilötietoja ei ilmoitettaisi. ADR-sopimuksen määräysten, RID-määräysten ja VAK-direktiivin mukaan turvallisuusneuvonantaja on ilmoitettava viranomaiselle pyydettäessä. Suomessa ei ole aiemmin ollut käytössä ilmoitusvelvollisuutta. Ilmoitettavia tietoja käytettäisiin jatkossa viranomaisen lakisääteisten tehtävien hoitamiseen, muun muassa sen valvomiseen, onko yritys täyttänyt lakisääteisen velvollisuuden nimetä turvallisuusneuvonantaja. Laissa velvoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitämään tietoja yrityksistä, joihin turvallisuusneuvonantaja on nimetty.

4.1.11 Velvollisuus ilmoittaa paineastiasta ja säiliöstä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle

Voimassa olevassa VAK-laissa ja sen nojalla säädetään velvollisuudesta rekisteröidä kuljetettava painelaite tai säiliö, joka voi aiheuttaa merkittävää vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston pitämään rekisteriin. Rekisteröitäviä tietoja käytetään markkinavalvontaan ja muuhun viranomaistehtävien hoitamiseen.

Lakiin ehdotettaisiin nykyistä vastaavaa säännöstä ilmoittaa tietoja paineastioista ja säiliöistä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, joka pitäisi niistä rekisteriä. Ilmoitusvelvollisuudesta huolehtisivat edelleen samat tahot eli paineastioiden ja säiliöiden omistajat ja haltijat sekä tarkastuslaitokset. Kuitenkin ilmoitusvelvollisuutta laajennettaisiin suuremmalle joukolle uusia, maahantuotuja käytettyjä tai oleellisesti muutettuja paineastioista ja säiliöitä. Säännöksen laajentamista lukuun ottamatta vaatimus ei olisi uusi, joten nykykäytäntö ei muuttuisi.

Rekisteröinti mahdollistaa säiliökannan elinkaaren seurannan esimerkiksi rakennemuutosten ja merkittävien korjausten osalta ja tukee Turvallisuus- ja kemikaaliviraston työtä markkinavalvontaviranomaisena. Lisäksi se mahdollistaa valvonnan kohdentamisen erityisesti riskikohteisiin. Säiliöiden rekisteröinnistä on hyötyä myös arvioitaessa teknisten vaatimusten muutosten vaikutusta käytettävään kuljetuskalustoon sekä vaikutusta kuljetustoimintaa harjoittavien yritysten talouteen tilanteissa, joissa säiliöitä koskevia määräyksiä muutetaan. Merkittävää vaaraa aiheuttavien säiliöiden kalustokannasta Suomessa ei ole tällä hetkellä mahdollista muodostaa luotettavaa kokonaiskuvaa, koska merkittävä osa säiliöistä on rekisteröintivelvoitteen ulkopuolella, vaikka kaikilla kuljetussäiliöillä on jo kuitenkin yhtäläinen tarkastusvelvoite.

4.1.12 Tiekuljetusten reittirajoitusten yksinkertaistaminen

Voimassaolevan VAK-lain perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voi rajoittaa vaarallisten aineiden tiekuljetusta tietyllä alueella, tiellä tai tien osalla, jos vaarallisten aineiden kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle. Tällaisia rajoituksia on Suomessa 20 kunnassa. Vastaavat säännökset säilytettäisiin laissa. Kuitenkin rajoituksia koskevia määräyksiä ja rajoitusmerkkejä koskevia säännöksiä yksinkertaistettaisiin.

Voimassaolevan VAK-lain säännösten tarkoittamia vaarallisten aineiden tiekuljetusten reittirajoituksia on kahdenlaisia: täyskielto ja läpiajokielto. Nämä kuljetusrajoitukset kohdistuvat aineiden kuljetuksiin riippuen kuljetustavasta (kappaletavarakuljetus tai säiliökuljetus) ja aineen

vaarallisuudesta (aineen vaarallisuusluokitus). Eri tyyppisten reittirajoituksen soveltamiseksi ja valvomiseksi on perehdyttävä lain nojalla annettujen määräysten taulukoihin: riippuen kuormatusta ainemäärästä, aineen luokituksesta, kuljetustavasta sekä muista teknisistä yksityiskohdista rajoitusalueella sovelletaan joko täyskieltoa tai läpiajokieltoa. Jotta reittirajoitusten vaatimukset olisivat helpommin ymmärrettäviä ja sovellettavissa ja jotta käyttäjät voisivat tiedostaa paremmin vastuunsa ja valvovat viranomaiset voisivat myös tehokkaammin valvoa sovellettavia rajoituksia, on perusteltua yksinkertaistaa reittirajoituksia koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Tieliikennelain (729/2018) liitteen 3.3 mukaan liikennemerkillä C8 (vaarallisten aineiden kuljetus kielletty) kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisten vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. Reittirajoituksessa merkin yhteydessä käytetään tieliikennelain liitteessä 3.8 esitettyjä lisäkilpiä H14 ja H15.

Kieltomerkin lisäkilvellä H14 (kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetusta. Lisäkilvellä H15 (kielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle) osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetusten läpiajoa. Kuljetus on sallittu, jos aineen kuormaus- tai purkamispaikka sijaitsee sanotuin merkein rajoitetulla alueella. Kuormaus- tai purkamispaikalle on ajettava lyhintä reittiä, ja ajoneuvo on viipymättä kuormauksen jälkeen siirrettävä pois merkein rajoitetulta alueelta.

Reittirajoitusmerkin yhteydessä voidaan käyttää myös rajoituksen voimassaoloaikaa osoittavia lisäkilpiä osoittamaan esimerkiksi arkipäivien ruuhka-aikoina sovellettavaa rajoitusta.

Reittirajoituksia koskevia vaatimuksia esitetään yksinkertaistettavaksi siten, että VAK-lain nojalla annetuissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä luovuttaisiin reittirajoituksen jaottelusta ryhmän A ja B vaarallisten aineiden kuljetuksiin. Samalla vastaavista tieliikennelain reittirajoitusten lisäkilvistä H14 ja H15 luovuttaisiin. Jatkossa reittirajoituksen soveltaminen perustuisi ajoneuvon merkintään: jos ajoneuvo on merkittävä vaarallista ainetta osoittavalla oranssikilvellä, olisi reittirajoituksia sovellettava. Esitys vastaisi tällöin kansainväliseen liikennemerkkejä ja –opasteita koskevan yleissopimuksen (SopS 81/1986) määräyksiä. Sopimuksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksen kieltoa osoittavaa merkkiä on käytettävä ilman lisäkilpiä osoittamaan kuljetusrajoitusta ajoneuvoille, jotka ADR-sopimuksen mukaisesti vaaditaan merkittäviksi oranssikilvillä. Kuitenkin lisäkilpiä voitaisiin käyttää tarkentamaan rajoituksen soveltaminen tiettyinä aikoina kuten ruuhka-aikoina, tai soveltaminen kautta- tai läpikulkuun tietyllä alueella.

4.1.13 Kuljetustoimintaan osallistuvien henkilöiden luotettavuuden varmistamisen laajentaminen

Lakiin esitetään otettavaksi voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla annetut säännökset vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä turvatoimista ja -velvoitteista, joiden tarkoituksena on estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö, mikä voisi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Turvauhkiin varautumisessa keskeisessä asemassa on myös yritysten omaehtoiset menettelyt vaarallisten aineiden tahallisen väärinkäytön ehkäisemiseksi. Kuljetuksia suorittavan yrityksen ja kuljetustehtäviin liittyvien yritysten omaehtoisena varautumismenetelmänä olisi tarkoituksenmukaista sallia suppean henkilöturvallisuusselvityksen tekeminen.

Henkilöiden luotettavuuden varmistamiseksi käytettävistä menettelyistä säädetään turvallisuusselvityslaissa (726/2014). Lain tavoitteena on ehkäistä yhteiskunnan haavoittuvuutta ja suojata yleisiä etuja, kuten valtion turvallisuutta, maanpuolustuksen etua sekä yleistä turvallisuutta, samoin kuin estää merkittäviä yksityisiä taloudellisia vahinkoja. Laissa säädetään tehtävistä, joissa toimivista henkilöturvallisuusselvitys on mahdollista laatia. Henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia perusmuotoisena, laajana tai suppeana. Lain mukaan henkilöturvallisuusselvitystä voi pääsääntöisesti hakea selvityksen kohteen työnantaja tai se, jonka antamaa toimeksiantoa tai siihen kuuluvaa tehtävää selvityksen kohteen on tarkoitus hoitaa tai jota hän hoitaa. Laki ei velvoita työnantajaa hankkimaan turvallisuusselvitystä, mutta mahdollistaa sen.

Henkilöstön luotettavuuden selvittäminen vaarallisten aineiden kuljetuksessa on tärkeää turvallisuuden kannalta, minkä vuoksi toiminnanharjoittajalle olisi perusteltua mahdollistaa henkilöturvallisuuden teettäminen. Täten toiminnanharjoittajalle annettaisiin mahdollisuus suppean turvallisuusselvityksen tekemiseen henkilöille, jotka työskentelevät vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien tehtävien parissa. Tällä hetkellä turvallisuusselvityslaki ei mahdollista selvityksen laatimista vaarallisten kuljetusten liittyvissä tehtävissä työskentelevien osalta kaikissa tilanteissa.

Turvallisuusselvityslain 21 §:ssä säädetään suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvista tehtävistä. Esimerkiksi turvallisuusselvitys voidaan tehdä sellaisesta, joka voi saada haltuunsa merkittäviä määriä aineita, joita voidaan käyttää biologisena, kemiallisena taikka toksiiniaseena. Pykälässä kuljetus on erityisesti mainittu ydinaseiden ja räjähteiden kuljetusten yhteydessä. Merkittävää vaaraa yleiselle turvallisuudelle voidaan kuitenkin aiheuttaa myös kuljetukseen liittyvissä muissa tehtävissä ja vaarallisilla aineilla, joita laissa ei ole mainittu. Henkilöistä, joilla on mahdollisuus saada haltuunsa tällaisia aineita kuljetuksen aikana tai kuljetukseen liittyvissä muissa tehtävissä, voitaisiin ehdotuksen mukaan tehdä suppea henkilöturvallisuusselvitys.

Yleisenä ohjeena yrityksille voitaisiin pitää sitä, että turvallisuusselvitysmenettelyn käyttöä harkittaisiin ainakin vaarallisempien aineiden ajoneuvon kuljetustehtävissä työskentelevien henkilöiden kohdalla. Menettely voisi olla osa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettua yrityksen turvasuunnitelmaa turvauhkien vähentämiseen tähtäävänä toimenpiteenä.

4.1.14 Kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien täsmentäminen tiekuljetuksessa

ADR-sopimuksen määräykset sisältävät tiekuljetuksen eri osapuolten velvollisuudet, mutta määräyksissä ei ole eritelty erikseen kuljettajan velvollisuuksia. Voimassa oleva VAK-laki ja sen nojalla annetut säädökset kuitenkin sisältävät tiekuljetuksia koskevia säännöksiä ajoneuvon kuljettajan velvollisuuksista, joista osa on yhteisiä kuljetuksen suorittajan kanssa. Voimassa oleva vastuuoppi on joltain osin tieliikennelaissa säädetyn kuljettajaa koskevan vastuun kaltainen. Esityksen mukaan osapuolten velvollisuuksista säädettäisiin jatkossa ADR-sopimuksen määräyksiä vastaavalla tavalla, ja kuljettajan velvollisuuksien erittelemisestä omassa pykälässään luovuttaisiin. Tieliikennelaissa säädetyt ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset velvoitteet ajoneuvonsa käyttämisestä ja esimerkiksi liikennesääntöjen noudattamisessa ja kuorman varmistamisesta jäisivät voimaan.

Uuden sääntelymallin mukaan kuljettajan katsottaisiin jatkossa edustavan kuljetuksen suorittajaa ja velvollisuudet kohdistuvat myös häneen samalla tavalla kuin muihin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaviin. Kaikkien kuljetuksen suorittajan palveluksessa olevien olisi suoritettava tehtävänsä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja heihin kohdistuisivat lainsäädännön ja määräysten vaatimukset tehtäviensä mukaisesti. Sovellettavan lainsäädännön ja määräysten kannalta ei olisi merkitystä sillä, onko kuljetuksen

suorittaja esimerkiksi itsenäinen ammatinharjoittaja, työnantaja, työntekijä vai muu oikeushenkilö.

4.1.15 ADR-ajolupakoulutusta antavan vaatimusten uudistaminen

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa (ADR-ajolupa), kun kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo tätä edellyttää. ADR-ajolupaa varten annettava koulutus sisältää teoriaopetusta ja käytännön harjoittelua. Koulutusta saa antaa vain se, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä koulutuslupa. Myönnettyjä koulutuslupia on tällä hetkellä 96. Koulutuksen järjestäminen edellyttää riittäviä opetuksellisia, ammatillisia ja taloudellisia edellytyksiä. Taloudellisten edellytysten vaatimus olisi laissa uusi. Lisäksi lakiin otettaisiin uusi säännös siitä, että koulutuksesta vastaavan johtajan on tosiasiallisesti johdettava, ohjattava, valvottava ja kehitettävä koulutusta ja muutoinkin toimittava tosiasiallisesti koulutusta vastaavan johtajan tehtävissä. Opettajalta edellytettäisiin jatkossa ADR-ajolupaa. Tämä uusi vaatimus olisi perusteltua opettajan ammattitaidon varmistamiseksi vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien tietojen sekä kuljettamiseen liittyvän kokonaisnäkemyksen vahvistamiseksi. Uusilla säännöksillä halutaan varmistaa se, että koulutusta voidaan järjestää asianmukaisesti.

4.1.16 Viranomaisten tehtävien ja toimivaltuuksien uudistaminen

Voimassa olevan VAK-lain 6 §:ssä annetaan valtuudet säätää viranomaisen tehtävistä. VAK-lain nojalla on asetuksella säädetty viranomaisten vaarallisten aineiden kuljetuksen valvontaan liittyvistä tehtävistä ja myös muille viranomaisille kuuluvista niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuus. Esitettävässä laissa valvontaviranomaiset olisivat edelleen samat kuin voimassa olevassa VAK-laissa.

Perustuslain 119 §:n 2 momentin mukaan valtionhallinnon toimielinten yleisistä perusteista on säädettävä lailla, jos niiden tehtäviin kuuluu julkisen vallan käyttöä. Esitettävään lakiin otettaisiin nykyistä selkeämmät ja tarkkarajaisemmat säännökset viranomaisista ja viranomaisten toiminnasta sekä viranomaistehtävien hoitamisesta.

Voimassa olevan VAK-lain mukaan työsuojeluviranomaiset ovat valvontaviranomaisia omalla toimialallaan, mutta lain nojalla annettujen säännösten mukaan aluehallintovirasto on valvova viranomainen vain satamissa tapahtuvien kuljetusten, sisäisten siirtojen ja tilapäisen säilytyksen osalta. Työturvallisuuslain (738/2002) mukaan työsuojelulain noudattamista valvovat työsuojeluviranomaiset. Erityisesti työturvallisuuslain soveltamista koskevissa säännöksissä mainitaan, että työturvallisuuslakia sovelletaan sataman haltijaan. Siten esitettyyn lakiin ei ole tarvetta ottaa erityistä säännöstä työsuojeluviranomaisen (aluehallintoviraston) roolista sataman valvontaviranomaisena. Työsuojeluviranomaisen toimivalta työsuojeluun liittyvissä asioissa voidaan johtaa suoraan työturvallisuuslaista.

4.1.17 Liikenne- ja viestintävirastosta valvontaa koordinoiva viranomainen ja valvonnan uudistaminen

Vaarallisten aineiden kuljetuksen vaatimustenmukaisuutta valvovat monet viranomaiset valvonnan kohteesta riippuen. Varsinaisen kuljetuksen pääasiallinen valvoja rautatie-, ilma- ja aluskuljetuksissa on Liikenne- ja viestintävirasto. Poliisi valvoo pääosin vaarallisten aineiden tiekuljetuksia. Suomesta lähteviä ja Suomeen tulevia vaarallisten aineiden kuljetuksia valvovat myös Tulli ja Rajavartiolaitos.

Lain valmistelun aikana valvovat viranomaiset ovat pitäneet erittäin tärkeänä, että valvontaa koordinoisi, ohjaisi ja yhtenäistäisi jokin viranomainen. Voimassa olevassa VAK-laissa Liikenne- ja viestintävirastolle on säädetty valvontatehtäviä muissa kuljetusmuodoissa, mutta ei tieliikenteessä. Tätä on pidettävä huomattavana puutteena.

Liikenne- ja viestintäministeriön VAK-strategian vuoden 2008 [11] seurantaraportissa ehdotettiin valvonnan kehittämistä ja sitä, että valvonnan osalta tulisi selvittää, miten valvontaa voidaan tehokkaasti kohdentaa kuljetusketjussa myös lähettäviin yrityksiin. Kuljetusten turvallisuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että lähetettävä aine on oikein luokiteltu, pakattu ja merkitty sekä oikeat asiakirjat on hyvissä ajoin toimitettu kuljetuksen suorittajalle. Raportin mukaan turvallisuusmääräysten noudattamisen parantamiseksi vaarallisten aineiden kuljetuksissa tuli selvittää, miten erityisesti lähettäviin yrityksiin suunnattua valvontaa ja ennaltaehkäiseviä tarkastuksia voidaan lisätä. Tavoite oli jo tuolloin, että kuljetukset saatettaisiin ennen niiden lähtöä yrityksestä asianmukaiseen kuntoon.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2009[12] tekemässä selvityksessä vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnan kehittämistarpeista todettiin, että suurimmat valvonnan käytännön parannustarpeet ovat edelleen lähettäjien ja vastaanottajien valvonnassa. Valtakunnan rajoilla tapahtuva valvonta, infrastruktuurin valvonta sekä kuljetusmuotokohtainen ja yleinen liikenteen valvonta todettiin suhteellisen toimiviksi. Selvityksen mukaan valvonnan kehittämisessä ylivoimaisesti suurimmaksi tarpeeksi nousi kuitenkin valvonnan koordinointi. Yksittäisistä tunnistetuista turvallisuuden parantamiseen tähtäävistä kehittämistarpeista turvallisuusneuvonantajan työn tukeminen sekä yritysten omavalvonnan kehittäminen nähtiin tärkeimpinä.

Nyt esitettävien säännösten mukaisesti valvontaa olisi suoritettava siten, että se kohdistuu asianmukaisesti koko kuljetusketjuun, kuljetusten valmisteluun ja varmistamiseen siten, että valvonnan kohteena ei ole vain kuljetuksen suorittajan toiminta. Valvonnan on kohdistuttava eri kuljetusosapuoliin, eri kuljetuksen vaiheisiin ja koko lain soveltamisalan velvollisuuksien valvontaan.

Vaarallisten aineiden aluskuljetusten ja näihin kuljetuksiin liittyvien lastinsidonnan tarkastuksien valvonnassa sovelletaan IMO:n ohjeita tarkastusten suorittamiseksi turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Valvonnassa korostuvat lastikuljetusyksiköiden ja niiden sisällön tekniset vaatimukset ja havaittujen puutteiden edellyttämät menettelytavat. Aluskuljetuksiin liittyvää valvontaa suoritetaan perinteisesti satamissa. Aluskuljetusten valvontaa olisi nykyistä enemmän kohdennettava mahdollisten sellaisten yksiköiden löytämiseen, joissa kuljetetaan vaarallisia aineita ilmoittamatta asianmukaisia tietoja. Tällaisista niin sanotuista pimeistä kuljetuksista on raportoitu maailmalla aiheutuneen merkittäviä alus- ja ympäristövahinkoja, sekä jopa ihmishenkien menetyksiä. IMO:ssa tehtävässä valvonnan kehittämistyössä on yleisesti kannatettu tarkastustoiminnan laajentamista. Lisäksi merkittävää on, että kuljetuksista löydettäisiin entistä paremmin sellaiset tukahtumisen ja myrkytyksen vaaraa sisältävät lastiyksiköt, joiden sisältämistä desinfiointikaasuista tai muista torjunta-aineista ei ole ilmoitusta tai merkintää yksikössä.

[11] Liikenne- ja viestintäministeriö 18/2008: VAK-strategia 2006–2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Seurantaraportti (http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-201-731-4).
[12] Liikenne- ja viestintäministeriö 42/2009: VAK-valvonta kuljetusketjussa - kehittämistarpeet vaarallisia aineita lähettävien ja vastaanottavien yritysten valvonnassa sekä valvonnan koordinoinnissa (http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016110428101).

Vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvässä valvonnassa on ehdotetun lain hyväksymisen yhteydessä tarkoitus varmistaa aluskuljetusten valvontaa vastaavasti, että se koskee koko kuljetuksen varmistamiseen liittyvää toimintaa. Ilmakuljetuksiin liittyvää valvontaa suoritetaan perinteisesti pääsiassa kuljetuksen suorittajan valvontana. Ilmailun Chicagon yleissopimuksen 18 liitteen määräykset kuitenkin edellyttävät, että valvontajärjestelmä kohdistuu kaikkiin kuljetuksen turvallisuuden kannalta olennaisiin osapuoliin.

Raideliikenteen valvontaa koskevalla komission delegoidulla asetuksella (EU) 2018/761 (asetus kansallisten turvallisuusviranomaisten turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan myöntämisen jälkeen suorittamaa valvontaa koskevien yhtenäisten turvallisuusmenetelmien vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 1077/2012 kumoamisesta) vahvistetaan ne yhteiset turvallisuusmenetelmät, joilla kansalliset turvallisuusviranomaiset valvovat rautatieyritysten turvallisuusjohtamista sen jälkeen, kun niille on annettu yhtenäinen turvallisuustodistus, ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamista sen jälkeen, kun niille on annettu turvallisuuslupa. Täten rautatiekuljetuksiin liittyvää valvontaa suoritetaan perinteisesti pääsiassa kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan valvontana eli valvonta kohdistuu mainitun asetuksen mukaisesti todistusten ja lupien haltijoihin.

Ehdotetun lain säännökset vastaavat IMO:n valvonnan kehitystyötä ja koko kuljetusketjun vaatimusten huomioon ottamista, jolloin aluskuljetusten valvonta olisi nykyistä laaja-alaisempaa. Samoin valvontasäännöksillä on tarkoitus vaikuttaa siihen, että turvallisuutta varmistavaa ilma- ja rautatiekuljetusten valvontaa suoritettaisiin siten, että se kohdistuu koko lain soveltamisalalle: kuljetuksen valmisteluun ja toteuttamiseen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamiseen.

Valvonnan kehittämisen tavoite koskee kaikkia kuljetusmuotoja. Uudet valvontasäännökset vaikuttavat Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin. Voimassa olevan VAK-lain mukaan tiekuljetuksessa virasto ei ole valvontaviranomainen, joten tiekuljetusten osalta tehtävä olisi täysin uusi.

Nyt esitetään, että Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi valvontaviranomainen myös tiekuljetuksessa. Uusi tehtävä toteutettaisiin siten, että valvontaa ei tehtäisi poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimialueella varsinaisessa operatiivisessa tieliikenteen valvonnassa, koska tienvarsitarkastuksena suoritettava valvonta ja sen vastuunjako on toimiva ja tehokas järjestelmä. Myöskään poliisin Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtäviin ja toimivaltuuksiin ei ole tässä yhteydessä tarve puuttua. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään kuuluvaksi sellaiset valvontatehtävät, joita ei tällä hetkellä tehdä, kuten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden ja esimerkiksi lähettävien yritysten valvonta. Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävien sisältö ja laajuus olisi laissa yksilöity mahdollisimman tarkasti ja täsmällisesti.

Liikenne- ja viestintävirastosta esitetään myös tehtäväksi viranomaisvalvontaa koordinoiva viranomainen. Tarkoitus olisi, että virasto perustaisi eri viranomaisten välisen yhteistyöryhmän, joka voisi kehittää yhteistä valvontaa. Näin toimitaan tällä hetkellä satamissa suoritettavassa vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa. Esimerkiksi vaarallisia aineita lähettävien yritysten ja tilapäisen säilytyksen valvontaa voitaisiin tällöin suorittaa yhteistyöryhmänä, johon kutsuttaisiin toimivaltaiset valvontaviranomiset sekä työsuojeluviranomaiset, sekä tarvittaessa myös muita viranomaisia. Näitä viranomaisia voisivat olla esimerkiksi kemikaalilaitoksia valvovat Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja pelastusviranomaiset.

4.1.18 Sanktiointien uudistaminen

Voimassa olevan VAK-lain vaarallisten aineiden kuljetusrikkomussäännöksen on todettu olevan ongelmallinen rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta, koska säännöksessä on käytetty niin sanottua blanko-sääntelymallia. Tämän vuoksi vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusta koskeva tunnusmerkistö esitetään uudistettavaksi.

Laissa säädettäisiin jatkossa tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksena. Sanktioinnit olisivat edelleen välttämättömät lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät – liikenneturvallisuus ja ympäristön suojeleminen - huomioon ottaen. Tunnusmerkistöt olisi jaoteltu säännöksiksi 1. lakiehdotuksen lukujaottelun mukaisesti. Lain rikkominen olisi sanktioitu sekä rikosoikeudellisesti sakonuhkaisesti että hallinnollisin maksuseuraamuksin. Pääosa rikkomustunnusmerkistöistä olisi edelleen rikosoikeudellisia.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ei esitetä muutoksia kriminalisointien perusteisiin. Vaarallisten aineiden kuljetusten ja niihin liittyvän toiminnan yleisvaarallisen luonteen vuoksi rikkomukset olisi edelleen rangaistavia sekä tahallisesti että tuottamuksellisesti.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädettäisiin edelleen rikoslain 44 luvun 13 §:ssä. Sen lisäksi lakiesityksen laiminlyönnistä tai rikkomisesta johtuvasta ympäristön turmelemisesta säädettäisiin rikoslain 48 luvun 1−4 §:ssä. Laissa olisi edelleen viittaus rikoslain soveltamisesta.

Esitettävä uusi hallinnollinen sanktio lain rikkomisen seuraamuksena olisi *liikennevirhemaksu*, jolla sanktioitaisiin tiekuljetusten asiakirjarikkomukset. Sääntelymalli olisi ajoneuvolaissa, liikenteen paleluista annetussa laissa ja ajokorttilaissa säädetyn mallin mukainen. Tiekuljetusten vähäiset asiakirjarikkomukset sovitettaisiin yhteen tieliikenteen yleiseen rikkomusjärjestelmään. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen hallintomenettelyyn, päätöksen tiedoksiantoon ja sen täytäntöönpanoon sovellettaisiin tieliikennelain 6 luvun säännöksiä ja siten esimerkiksi täytäntöönpanon osalta sakon täytäntöönpanosta annetun lain säännöksiä.

Liikennevirhemaksua tieliikenteen vähäisimpien rikkomusten seuraamuksena ja sen järjestelmää on käsitelty laajasti uutta tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE 180/2017 vp) sekä eduskunnan lakivaliokunnan ja perustuslakivaliokunnan lausunnoissa (LaVL 9/2018 vp, PeVL 9/2018 vp).

Hallinnollisella *seuraamusmaksulla* olisi sanktioitu pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen. Markkinavalvonta-asetuksen 41 artiklan mukaan asetuksen ja sen liitteessä II luetellun EU:n yhdenmukaistamislainsäädännön rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista on säädettävä kansallisesti. Kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi sisältyy markkinavalvonta-asetuksen liitteeseen II. Lakiehdotukseen on sisällytetty markkinavalvonta-asetuksen edellyttämät kuljetettaviin painelaitteisiin liittyvät säännökset seuraamuksista sekä säännökset myös muihin tuotteisiin kuin kuljettaviin painelaitteisiin sovellettavien säännösten rikkomiseen liittyvistä seuraamuksista. Seuraamusmaksuun valittu sääntelymalli vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädettyä ajoneuvojen markkinavalvonnassa käytössä olevaa mallia. Seuraamusmaksu oli säädetty tarkkarajaisesti ja täsmällisesti ja maksun rahamäärä olisi suhteellisuusperiaatteen mukainen erityisesti huomioon ottaen luonnolliselle henkilölle määrättävä maksu.

Uusi hallinnollinen sanktio vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä olisi ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssi osallistua uudelleen kokeeseen. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan koesuorituksissa on havaittu vuosittain yksittäisiä vilppitapauksia ja siksi olisi tärkeää säätää laissa niistä menettelyistä, joihin vilpillinen menettely voisi johtaa. Uusi sääntely vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä, joka tuli voimaan 1.5.2021. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään (LiVM 8/2021 vp) tarpeellisena ja oikeasuhtaisena, että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen.

Esityksen mukaan ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpillisesti toimineen koesoritus olisi ensinnäkin keskeytettävä ja hylättävä. Myös koesuorituksen jälkeen havaittu vilppi voisi johtaa koesuorituksen hylkäämiseen. Vilpillisen menettelyn seuraamuksesi säädettäisiin kuuden kuukauden karenssi kokeeseen osallistumiseen, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä vilpilliseen toimintaan osallistuneelle. Vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautuminen kokeessa. Vilppiä olisi muun muassa lunttaus, kokeeseen kuulumaton keskustelu, muu kuin etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen, toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritys.

Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin lisäksi määräystenantovaltuus vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä

Ehdotetulla lainsäädännöllä olisi yhteiskunnallisia vaikutuksia, kuten taloudellisia vaikutuksia. Pääosin vaikutukset kohdistuisivat viranomaisten toimintaan, mutta myös yrityksiin kohdistuisi jossain määrin taloudellisia vaikutuksia. Esitettävällä uudella lainsäädännöllä ei olisi taloudellisia vaikutuksia kuluttajille.

Ehdotetun lainsäädännön yhteiskunnallisten vaikutusten kannalta on huomioon otettava myös se, että asianmukaisesti jäsennelty ja harmoninen lainsäädäntö on perusta vaarallisten aineiden kuljettamiselle ja toiminnasta aiheutuvan vastuun tiedostamiselle myös tulevaisuudessa. Hyvällä lainsäädännöllä on pedagogista merkitystä ja lainsäädännön omaksumista tehostava vaikutus. Lakiesitykseen valittu sääntelymalli, sen lakitekniset ratkaisut sekä lain jaottelu tukevat kokonaisuutta. Myös säännösten kirjoitusasua ja ymmärrettävyyttä olisi nykyaikaistettu, millä olisi vaikutusta lainsäädännön soveltamisen ja tulkinnan kannalta.

Ehdotetulla lainsäädännöllä olisi myös vaikutuksia lain nojalla annettavien useiden määräysten omaksumisen ja hallinnan kannalta. Lakiehdotukseen esitettävien velvollisuuksien käytännön toteutuksesta määrättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Uudistettavan lainsäädäntö on kuitenkin vain yksi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuskulttuurin osatekijä. Sen lisäksi edellytetään muiden ohjauskeinojen käyttämistä kuten asianmukaista viranomaisten neuvontaa, ohjausta, tutkimusta ja selvitystyötä. Vaarallisten aineiden kuljetuksia valvovien tai muuten toimintaan osallistuvien viranomaisten välisellä hyvällä yhteistoiminnalla on tässä näkökulmassa myös tärkeä merkitys. Tätä yhteistyötä esitetään tehostettavaksi esitettävin lain muutoksin.

Hyvän turvallisuuskulttuurin keskeinen osatekijä ovat lisäksi kuljetustoiminnassa mukana olevat yritykset. Erityisen tärkeää on niiden omat panostukset hyvän turvallisuustilanteen ylläpitämiseksi ja erityisesti asianmukaisen vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuskulttuurin luomiseksi.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa ja kehittää vaarallisten aineiden kuljetusten viranomaisvalvontaa. Vastuu valvonnasta esitetään kohdennettavaksi pääosin Liikenne- ja viestintävirastolle.

4.2.3 Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastoon

4.2.3.1 Liikenne- ja viestintävirastosta valvontaa koordinoiva viranomainen ja vaarallisten aineiden valvonnan kehittäminen kaikissa kuljetusmuodoissa

Alus-, ilma- ja rautatiekuljetusten tarkastusvelvoite täytettäisiin osittain osana nykyistä valvontaa, mutta tehokkaan valvonnan toteuttamiseksi esityksen mukainen ja laajentuva valvontavelvoite edellyttäisi valvonnan kohdentamista nykytilannetta laajemmin koko kuljetusketjuun ja kuljetuksen eri osa-alueisiin. Täysin uusi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle olisi tiekuljetusten valvontatehtävä. Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät lisääntyisivät esityksen mukaan merkittävästi. Uudet ja laajentuvat operatiiviset valvontatehtävät edellyttäisivät arvioinnin mukaan pysyvää 4,8 henkilötyövuoden lisäystä Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöön. Lisäresursointitarve jakautuisi tehdyn arvioin mukaan seuraavasti:

Uusi tehtävä aluskuljetusten lastiyksiköiden valvontaan edellyttäisi 0,5 henkilötyövuoden pysyvää lisäresursointia.

Esityksen valvontaa koskevista säännöksistä johtuen IMO:ssa tehdyn valvonnan kehittämistyön mukaisesti aluskuljetusten vaikuttava ja onnettomuuksia ennaltaehkäisevä valvonta edellyttäisi valvonnan kohdentamista sellaisten yksiköiden löytämiseen, joissa kuljetetaan vaarallisia aineita ilmoittamatta asianmukaisia tietoja. Uudet tehtävät tie-, rautatie- ja aluskuljetukseen liittyvään tilapäisen säilytyksen valvontaan sekä raideliikenteen valvontaan edellyttäisi 1,7 henkilötyövuoden pysyvää lisäresursointia.

- Tilapäisen säilytyksen paikkojen valvonta ja siihen liittyvä yhteistyö sekä valvonnan yhteensovittaminen muiden viranomaisten, kuten työsuojelun ja kemikaaliturvallisuuslain valvontatyön kanssa edellyttäisi virastolta pysyvää lisätyötä. Tätä uuden tyyppistä valvontatyötä tehtäisiin osittain nykyisissä valvontapaikoissa, kuten satamissa ja ratapihoilla, mutta uuden lainsäädännön myötä se laajennettaisiin myös muihin tilapäisen säilytyksen paikkoihin. Tähän työhän liittyisi myös laajentunut sisäisen pelastussuunnitelman vaatimus. Suunnitelmien käsittely päätösmenettelyineen vaatii lisätyötä.

- Esityksen mukaiset valvontatehtävät edellyttäisivät raideliikenteen asiantuntijaa tilapäisen säilytyksen paikkojen, kuljetusketjujen sekä vaarallisten aineiden kuljetuksessa raideliikennekaluston tekniseen valvontaan. Työhön kuuluisi myös valvontayhteistyötä raideliikenteen turvallisuustodistusten ja -lupien valvonnassa, sekä valvonnan koordinointi- ja yhteistyötehtäviä soveltuvien viranomaisten kanssa. Lisäksi edellytettäisiin turvasuunnitelmien (security) valvontaa.

Uusi tehtävä lähettäjän valvontaan sekä yritysvalvontaan edellyttäisi 2,1 henkilötyövuoden pysyvää lisäresursointia.

- Lähettäjän valvonta olisi tie-, rautatie- ja aluskuljetuksessa uusi Liikenne- ja viestintäviraston tehtävä. Tiekuljetusten valvontaroolia virastolla ei ole aikaisemmin ollut lainkaan. Yritysvalvontaan olisi kehitettävä malli, jolla varmistettaisiin kuljetusketjun turvallisuutta kuljetusketjun alkupäässä. Tähän liittyvät kuormaus, kuorman erottelu ja erilaiset lähettämisen toiminnot, kuten tavaran käsittely, säiliöiden täyttäminen, kuljetusasiakirjat ja merkinnät. Tehtävään kuuluisi myös toimijoiden (liikennöitsijät, rataverkon haltijat, huolintaliikkeet) valvonta ja opastaminen eri kuljetusmuodoissa sekä valvonnan koordinointi- ja yhteistyötehtäviä soveltuvien viranomaisten kanssa.

Uusi tehtävä turvallisuusneuvonantajan valvontaan edellyttäisi 0,1 henkilötyövuoden pysyvää lisäresursointia.

- Uusi tehtävä olisi tie- ja rautatiekuljetukseen liittyvän turvallisuusneuvonantajan nimeämisen ja neuvonantajan tehtävien valvonta.

Uusi tehtävä olisi sovittaa yhteen eri tavalla kohdentuvaa valvontaa, suunnitella valvontaa eri kuljetusmuodoissa ja eri valvontaviranomaisten kanssa sekä valvontasuunnitelma laatiminen edellyttäisi 0,4 henkilötyövuoden pysyvää lisäresursointia.

- Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi uusi tehtävä sovittaa yhteen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää valvontaa, jota suoritetaan yhteistyössä laissa mainittujen valvontaviranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto koordinoisi valvontaa, joka suoritetaan yhteistyössä eri valvontaviranomaisten kanssa. Tarkoitus olisi kehittää viranomaisten keskinäistä työtä niin sanottuna VAK-valvontaviranomaisryhmänä.

- Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta on esityksen mukaisesti oltava suunnitelmalista. Viraston olisi laadittava valvonnasta suunnitelma sekä tarvittaessa muutettava sitä. Suunnitelman toteutuminen olisi arvioitava vuosittain. Tällä ei arvioida olevan erillistä työllistävää vaikutusta, vaan se olisi mahdollista laskea valvontatyön kokonaisvaikutuksiin.

4.2.3.2 Määräystenantotehtävän laajeneminen

Esityksessä laajennettaisiin ja tarkennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväpiiriä lain nojalla annettavien määräysten antamisessa. Esityksen valtuussäännöksiä uudistettaisiin tarkkarajaisiksi ja laajennettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi laajempi vastuu eri kuljetusmuotoja koskevista määräyksistä. Esityksen mukaisesti virasto antaisi vaarallisten aineiden alus- ja ilmakuljetuksista määräyksiä samalla tavalla kuin nykyisin tie- ja rautatiekuljetuksista. Alus- ja ilmakuljetusmääräykset perustuisivat kansainvälisiin IMDG-säännöstön ja ICAO-TI:n määräyksiin. Nämä ovat erittäin laajoja teknisiä vaatimuksia sisältäviä kokonaisuuksia, jotka käsittävät kummassakin kuljetusmuodossa yli tuhat sivua asiakirja-, luokitus-, pakkaus-, ahtaus-, erottelu-, rakenne-, testaus-, tarkastus- ja käyttövaatimuksia.

Lisäksi esitetään, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantotehtävä vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon teknisiin tarkastuksiin liittyen. Tällaiset tekniset määräykset olisivat uusia vaarallisten aineiden tiekuljetusmääräyksessä. Ne liittyvät ajoneuvon hyväksynnän ja katsastuksen hyväksymisen edellytyksiin sekä hyväksynnän ja katsastuksen suorittamiseen.

Määräyshankkeet vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta ja kappaletavaran aluskuljetuksesta, niihin liittyvä käännökset sekä määräysten jatkuva uudistaminen kahden vuoden välein lisäisivät viraston tehtäviä pysyvästi 0,5 henkilötyövuodella.

4.2.3.3 Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen

Lakiin otettaisiin uusi vaatimus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle nimetystä turvallisuusneuvonantajasta. Ilmoitusjärjestelmän tavoitteena olisi valvoa yrityksille asetetun turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvoitteen noudattamista ja tukea lakiehdotuksen mukaisia viranomaistehtäviä. Uutta velvollisuutta on käsitelty edellä jaksossa ”4.1 Keskeiset ehdotukset”.

Turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisvelvollisuuden hallinnointi aiheuttaisi Liikenne- ja viestintävirastolle kertaluonteisen noin 30 000 euroa kustannuksen järjestelmän rakentamisesta. Sen lisäksi rakentamisvaihe edellyttäisi virastolta noin 0,5 henkilötyövuoden kertaluonteisen panostuksen. Tietojärjestelmän kertaluonteiset kustannukset olisivat siten arviolta yhteensä noin 95 000 euroa. Lisäksi järjestelmän jatkuvat ylläpitokustannukset olisivat noin 2000 euroa vuodessa, minkä lisäksi rekisteritiedon ylläpitoon liittyvä manuaalityö (muun ohella kirjaamon kautta tulevien ilmoitusten käsittely sekä henkilötietojen käsittelyyn liittyvät työt) olisivat arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta. Tietojärjestelmän jatkuvat ylläpitokustannukset olisivat siten yhteensä noin 67 000 € vuodessa.

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut järjestelmän toteutuksen mahdolliseksi alle 12 kuukauden aikana siitä, kun lakiehdotus on hyväksytty.

4.2.3.4 Turvallisuusneuvonantajan kokeen sähköistäminen sekä koe- ja todistusmallin uudistaminen

Ehdotetun uuden lainsäädännön myötä Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus toteuttaa turvallisuusneuvonantajan kokeen sähköistäminen sekä koe- ja todistusmallin uudistus. Uudistukset on tarkoituksenmukaista toteuttaa lainsäädännön uudistuessa, jotta lakimuutosten aikataulu vastaisi tarvittavia tietojärjestelmien kehitystöitä. Näiden muutosten parissa muiden töiden ohella työskentelee virastossa osa-aikaisesti neljä henkilöä, ja tämän lisäksi järjestelmämuutosten toteuttamiseen tarvitaan ulkoiset kehittäjäresurssit.

Uudistuksen kertaluontaiset kustannukset sisältävät viraston määrittely- ja testaustyön arvion kaksi henkilötyövuotta sekä ulkoisten kehittäjäresurssien kustannukset 75 000 euroa (kokeen sähköistäminen) ja 140 000 euroa (hakemus- ja todistuskokonaisuuden uudistus sekä koetietojen hallinta).

4.2.3.5 Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uusiminen

Tiekuljetuksiin liittyvien reittirajoitusten muuttaminen tuo Liikenne- ja viestintävirastolle lisätehtäviä 0,75 henkilötyövuoden verran siirtymäkauden aikana. Lakiesitys ja sen myötä kaikkien voimassa olevien tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uudistaminen tuo virastolle projektiluontoista työtä, jossa kaikki nykyiset reittirajoituspäätökset tulee kuntien hakemuksesta tarkastella siirtymäajan puitteissa. Nykyisiä reittirajoituspäätöksiä on noin 20, joista osa on suurimmilla kaupunkiseuduilla sekä osa muilla kaupunkialueilla ja muilla tie- ja katuosuuksilla. Työmääräarvio reittirajoituslupien käsittelyn osalta perustuu tehokkaaseen työajankäyttöön. Tämän lisäksi tulee huomioida reittirajoitusluvan käsittelyyn hankittavan resurssin hankinta (esimerkiksi määräaikainen virka), perehdytys sekä muut yleishallinnolliset toimenpiteet ja niihin liittyvä työajankäyttö.

Reittirajoitusten käsittelyyn työmäärä pysyvän resurssitarpeen osalta lisääntyy jatkuvana tehtävänä 0,2 henkilötyövuoden verran, koska reittirajoituspäätökset ovat voimassa määräaikaisesti. Rajoitukset on päivitettävä, kun reittirajoituksiin tai niitä koskevaan katu- tai tieverkkoon tulee reittirajoituksien osalta vaikuttavia muutoksia ja muuten vähintään kymmenen vuoden välein. Käsittelymenettely edellyttää reittirajoituspäätösten läpikäynnin yhteydessä uutena asiana reittirajoitushakemuksiin liittyvien liikenteenohjaussuunnitelmien käsittelyä, jota ei nykyisin ole.

4.2.3.6 Uudistuvat koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävät

Liikenne- ja viestintäviraston valvontaroolin muuttuessa ja koko lainsäädäntökehikon muuttuessa koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävien arvioidaan työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosittain pysyvästi arviolta 0,5 henkilötyövuotta.

Määräysten sisältämiin vaatimuksiin liittyvien tuki- ja neuvontatehtävien toteuttamiseksi kaikissa kuljetusmuodoissa virasto uudistaisi lainsäädännön uudistumisen yhteydessä VAK-hakupalvelua, joka on tärkeä väline vaarallisten aineiden määräyksiä käyttäville. VAK-hakupalvelu kokoaa yhteen tärkeimmät määräykset sähköisessä muodossa sekä helpottaa ja nopeuttaa vaarallisten aineiden erityismääräysten löytämistä. Tietojärjestelmien päivittämiseen liittyvät työt voidaan arvioida olevan noin 30 000 euroa ja joka toinen vuosi uusiutuvista määräyksistä aiheutuvat kustannukset 2 000 - 6 000 euroa kahden vuoden välein.

4.2.3.7 Muita uusia tehtäviä

Lisäksi lakiehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi säädettäisiin erinäisiä tehtäviä, kuten vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksia koskevien selvitysten, vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä koskevien ilmoitusten vastaanottaminen ja tietojen välittäminen kansainvälisille järjestöille, Euroopan unionille ja ulkomaan toimivaltaiselle viranomaiselle ja osallistumiskiellon määrääminen ADR-ajolupakokeeseen. Tällaisilla tehtävillä ei arvioida olevan merkittävää lisäystä viraston tehtäviin.

4.2.3.8 Yhteenveto Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvista taloudellisista vaikutuksista

Esityksen taloudelliset vaikutukset Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan kannalta on esitetty alla olevissa taulukoissa. Liikenne- ja viestintävirastossa keskimääräinen henkilötyövuoden hinta on viraston mukaan 130 000 euroa.

Pysyvät kustannukset:

	Henkilötyövuodet / euroa	**Ylläpitokustannukset euroa vuodessa**	
Valvonnan kehittäminen ja koordinaatio	4,8 / 624 000		
Määräystenantotehtävät	0,5 / 65 000		
Turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisjärjestelmän ylläpito	0,5 / 65 000	2000	
Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uusiminen	0,2 / 26 000		

Koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävät	0,5 / 65 000	1000 – 3000	
Yhteensä	**6,5 / 845 000**	**3000-5000**	

Kertaluonteiset kustannukset:

	Henkilötyövuodet / euroa	**Ulkoiset hankittavat palvelut euroa**	**Määrärahan tarve vuotta**
Turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisjärjestelmän muodostaminen	0,5	30 000	1
Turvallisuusneuvonantajan kokeen sähköistäminen	2,0 / 260 000	215 000	1
Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uusiminen	0,75 / 97 500		1
Yhteensä	**3,25 /422 500**	**245 000**	

4.2.4 Vaikutukset muihin viranomaisiin

Laissa tarkoitetuilta valvontaviranomaisilta edellytettävän valvontasuunnitelman laatiminen aiheuttaisi jonkin verran kustannuksia kaikille valvontaviranomaisille. Myös tehostuvan yhteistyön arvioidaan lisäävän tehtäviä.

Ehdotetuissa valvontasuunnitelmissa tulee ottaa huomioon muun muassa koulutuksen, ohjauksen, ohjeiden ja määräysten laadinnan, yksittäisten valvontasuunnitelmien, valvonnan johtamisen ja sen seurannan edellyttämä lisäresurssi. Henkilöresurssin lisäksi työn tueksi tarvittaisiin jo nyt käytössä olevien tietojärjestelmien ja niiden yhteyksien uusimista ja parantamista, joissain tapauksissa kokonaan uusien järjestelmien ja niiden välisten rajapintojen rakentamista eri viranomaisten välille. Näistä toimenpiteistä viranomaisille aiheutuvien kustannusvaikutusten arviointi on tässä vaiheessa mahdotonta.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitokselle, Ruokavirastolle ja Aluehallintovirastolle esitetään lakiehdotuksessa vähäistä päätösvaltaa, joka liittyy tartuntavaarallisten aineiden kuljetukseen. Tehtävät eivät olisi kuitenkaan uusia, sillä niiden toimivallasta on jo nyt säädetty voimassa olevan VAK-lain nojalla asetuksessa. Tehtävien eikä näiltä osin määrärahatarpeen ei arvioida lisääntyvän.

Sisäministeriö ja Poliisihallitus katsovat, että kokonaisuudistus aiheuttaa kustannusvaikutuksia. Seuraamusjärjestelmän muutokset tulee päivittää tietojärjestelmiin ja päivittää ohjeistukseen.

Pelastustoimen tehtävien osalta voidaan arvioida olevan jonkin verran vaikutuksia. Erityisesti paikalliset pelastusviranomaiset saisivat paremmin tiedon paikoista, joissa vaarallisia aineita säilytetään tilapäisesti, kun kaikilta tilapäisen säilytyksen paikoilta edellytetään sisäistä pelastussuunnitelmaa. Tällä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia vaaratilanteisiin varautumisen parantamisessa eri pelastusviranomaisten toimialueilla. Sisäisten pelastussuunnitelmien hallin-

noinnista aiheutusi pelastustoimelle kustannuksia uusista tehtävistä, jotka liittyvät sisäisten pelastussuunnitelmien käsittelyyn, lausuntoihin ja mahdollisesti tarvittavien järjestelmien luomiseen.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston tehtävät laajenisivat onnettomuusilmoitusten vastaanotossa sekä paineastioiden ja säiliöiden rekisteröinnissä rekisteröitävien tuotteiden määrän kasvaessa. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto kehittää rekisteriä ja uudistaa tätä järjestelmää. Järjestelmämuutokset eivät kuitenkaan johtuisi käsillä olevasta hallituksen esityksestä. Esitetyt rekisterinpitoon liittyvät viranomaistehtävät vaativat erityisesti valmistelu- ja siirtymäaikaan painottuvaa lisäresursointia viraston säiliörekisterin kehityksessä ja ylläpidossa. Valvonnan ja viranomaisten yhteistyön lisääntyessä on todennäköistä, että osassa nykyisistä tilapäisesti vaarallisia aineita säilyttävistä kohteista todetaankin todellisuudessa harjoitettavan varastointia, jolloin kemikaaliturvallisuuslain mukainen Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontavelvollisuus laajenee.

Oikeusrekisterikeskus on arvioinut esityksen ehdotettavien seuraamusmaksujen täytäntöönpanotavasta riippumatta, että jokainen uusi seuraamusmaksu lisää viraston henkilötyön tarvetta. Uuden seuraamusmaksun yhteydessä on tarve arvioida sen täytäntöönpanosta aiheutuvan lisähenkilötyön määrä, vaikka lisähenkilötyön määrä yhtä uutta seuraamuslajia kohti olisi vähäinen. Kun uusia seuraamuslajeja tulee jatkuvasti lisää, Oikeusrekisterikeskuksen lisähenkilötyön tarvetta on tarpeen arvioida pidemmällä aikajaksolla. Esitettävien uusien seuraamusmaksujen johdosta tarvittava lisähenkilöstön määrä Oikeusrekisterikeskukselle olisi 0,1 henkilötyövuotta. Seuraamusmaksun täytääntöönpanossa on kyse pysyväluonteisesta tehtävästä, jota toteutetaan henkilötyötä vaativalla tavalla manuaalisesti. Oikeusrekisterikeskukselle esitetyn seuraamusmaksun ja muiden vastaavien hallinnollisten seuraamusmaksujen aiheuttaman lisätyön kattamiseen tarvittavat lisämäärärahatarpeet käsitellään vuosittaisissa kehys- ja talousarviomenettelyissä.

4.2.5 Vaikutukset yritysten toimintaan

4.2.5.1 Johdanto

Vaarallisten aineiden kuljettaminen aiheuttaa lisäkustannuksia sekä yrityksille että kuluttajille tavanomaisiin kuljetuksiin verrattuna. Kuljetukseen tarvittavien ratkaisujen, esimerkiksi erityisten pakkausten ja säiliöiden vaatimusten edellyttämät valinnat ovat kalliimpia ja vaativimpia. Nämä vaatimukset eivät kuitenkaan ole uusia toimijoille eikä lisävaatimuksia kuljetusvaatimusten osalta merkittävästi esitetä. Esitettävät säännökset vaikuttaisivat yritysten toimintaa seuraavasti:

4.2.5.2 Sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoite tilapäisissä kuljetuksissa

Yrityksille, joiden tehtävät liittyvät vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen, voisi tulla uusia tehtävä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoitteen laajentamisesta. Useilla yrityksillä on jo sisäisiä pelastussuunnitelmia eikä pelastussuunnitelman laatimisvelvollisuudella olisi niille vaikutuksia.

Arvio sisäisen pelastussuunnitelman laatimisen kustannuksista yksittäiselle yritykselle voisi olla noin 10 000 - 15 000 euroa, jos kyseessä on laaja ja jo aloitettu toiminta. Tämä sisältäisi riskienarvioinnin, kaaviot, mahdolliset aineiden leviämisskenaariot ja kuvaukset. Suunnitelman päivittämisen kustannukset olisivat noin 5 000 euroa. Todelliset kustannukset riippuvat kohteesta ja toiminnan laajuudesta.

4.2.5.3 Turvallisuusneuvonantajan ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle

Yrityksille esitetään velvollisuutta ilmoittaa turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle. Tehtävä olisi uusi.

Turvallisuusneuvonantajaa koskevan sääntelyn voimaantullessa vuonna 2000 arvioitiin, että Suomessa suoritettaviin vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten tarpeeseen riittävä turvallisuusneuvonantajien määrä olisi noin tuhat henkilöä. Turvallisuusneuvonantajan kokeen Suomessa läpäisseiden määrä on vuosien saatossa laskenut jonkin verran, mutta määrä on kuitenkin vakiintunut viime vuosina noin tuhanteen henkilöön. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan maaliskuussa 2021 viraston myöntämiä, voimassaolevia turvallisuusneuvonantajan todistuksia oli 845. Näistä valtaosa on tiekuljetusten turvallisuusneuvonantajilla. Vain muutama todistus on myönnetty pelkästään rautatiekuljetuksiin.

Yrityksille aiheutuisi turvallisuusneuvonantajan nimeämisen ilmoittamisen velvollisuudesta vain vähän kustannuksia.

Ehdotettu ilmoitusvelvollisuus ohjaa toimijoita kuitenkin kiinnittämään huomiota vaarallisten aineiden kuljetuksen ja siihen liittyvien toimien järjestämiseen vaatimustenmukaisesti ja ryhtymään toimiin virheellisten toimintatapojen vähentämiseksi sekä turvallisempien ja ehkä myös kustannustehokkaampien toimintatapojen käyttöönottamiseksi ja kehittämiseksi.

4.2.5.4 Velvollisuus ilmoittaa paineastiasta ja säiliöstä toimivaltaiselle viranomaiselle

Esityksen mukaan yritysten tulisi ilmoittaa paineastiasta ja säiliöstä viranomaiselle. Tästä ei syntyisi merkittäviä lisäkustannuksia, koska myös voimassa olevassa VAK-laissa on ilmoitusvelvollisuus. Nyt esitetään ilmoitusvelvollisuuden laajentamista suuremmalle joukolle paineastioista ja säiliöitä.

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on rekisteri, johon kerätään myös muun lainsäädännön velvoittamana tietoja. Järjestelmämuutokset ja niiden vaikutukset yrityksiin eivät kuitenkaan johtuisi käsillä olevasta hallituksen esityksestä. Tarkastuslaitosten akkreditointivaatimusten laajeneminen

Esityksen mukaan tarkastuslaitosten akkreditointivelvollisuutta hieman laajenisi nykytilanteesta. Akkreditointivaatimus olisi uusi VAK-tarkastuslaitokselle sekä Säteilyturvakeskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle. Vaatimukseen sisältyisi siirtymäaika. Laajentuneella vaatimuksella voisi olla vähäisiä taloudellisia vaikutuksia niiden yritysten kannalta, joita uusi vaatimus koskisi. Kustannussäästöä tulisi kuitenkin siitä, että yritykset ovat hankkineet akkreditoinnin, vaikka vaatimus ei ole niihin aiemmin kohdistunut.

4.2.6 Vaikutukset kuntien toimintaan

Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uudistaminen edellyttäisi kunnilta uusien reittirajoituspäätösten hakemista. Edellä on todettu, että Suomessa on reittirajoituspäätöksiä tällä hetkellä 20. Päätöksen hakeminen aiheuttaisi kustannuksia, jotka olisivat riippuvaisia muun ohella reittirajoitushakemuksen laajuudesta.

Liikenne- ja viestintäviraston maksuasetuksen mukaan virasto perii hakemuksen käsittelystä 500 euron maksun. Tämän lisäksi kunnalle tulisi hakemuksen tekemisestä kertaluonteinen hallinnollinen kustannus, joka olisi Kuntaliiton arvion mukaan hakemuksen laajuudesta riippuen 10 000 - 20 000 euroa.

4.2.7 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta

Esityksellä on kiinteä yhteys perusoikeuksiin ja niiden suojelutavoitteeseen. Perustuslain 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä julkisen vallan velvollisuudesta turvata jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Esityksen tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa laajasti ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Uuden lainsäädännön myötä vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksien todennäköisyyden voidaan arvioida vähenevän täsmentyvien ja lisääntyvien velvollisuuksien, esimerkiksi sisäisten pelastussuunnitelmien vuoksi sekä tehokkaamman viranomaisvalvonnan myötä. Tällä on merkitystä kielteisten ympäristölle aiheutuvien vaikutusten ennalta estämisen kannalta vaarallisia aineita kuljetettaessa.

Liikenne- ja ympäristöturvallisuuden lisäksi tavoite on parantaa kuljetuksessa työskentelevien työturvallisuutta. Esitys vähentäisi kuljetuksessa työskentelevien henkilöiden altistusta vaarallisille aineille asettamalla henkilöstön koulutukselle sekä kuljetuskalustolle ja kuljetettaville pakkauksille ja säiliöille vaatimuksia, joita noudattamalla ehkäistään vuotoja, paloriskejä ja rajoitetaan onnettomuuksien seurauksia.

Vaikka esitettävät täsmennetyt säännökset eivät suoraan vähennä esimerkiksi onnettomuuksien määrää, on kansalaisten luottamuksen kannalta oleellista, että kuljetusvaatimukset ja niiden perusteet on selkeästi määritelty ja onnettomuuksien seuranta on järjestetty siten, että kuljetusturvallisuus voidaan seurantatulosten avulla selkeästi osoittaa.

Näiden oikeuksien toteutumiseksi esitetään nyt lainsäädäntöä, joka on perusta vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän vastuiden ja velvollisuuksien tiedostamiselle ja ymmärtämiselle pitkälle tulevaisuuteen. Myös esitettävä vaarallisten aineiden koulutusjärjestelmä edistää turvallisuuden toteutumista. Annettavan koulutuksen keskeinen sisältö muodostuu lainsäädännöstä ja sen nojalla annettavista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä. Kielellisesti ymmärrettävät säännökset mahdollistavat tehokkaan viranomaisvalvonnan ja ylimalkaan asianmukaisen lain soveltamisen viranomaisissa ja kuljetustoimintaa harjoittavissa yrityksissä.

Esitettävä lainsäädäntö on yhdenvertaisuus- ja sukupuolivaikutuksiltaan neutraali.

4.2.8 Vaikutukset ympäristöön

Lakiehdotuksen ympäristöturvallisuutta edistävät vaatimukset kuljetuksille sekä kuljetusvälineille ehkäisevät välittömästi mahdollisten onnettomuuksien riskiä, vaikutuksia ja vahinkojen laajuutta. Ehdotettava lainsäädäntö ja siihen esitettävät muutokset ovat myös kattava kokonaisuus, millä voidaan sanoa olevan myönteistä välillistä vaikutusta ympäristön tilan kannalta. Koska selkeää lainsäädäntöä on helpompi soveltaa ja noudattaa, se mahdollistaa paremmin kuljetusten osapuolia täyttämään velvollisuutensa. Lakia noudattamalla ympäristövahinkojen määrä pysyy Suomessa hyvällä tasolla. Lisääntyvä valvonta ja viranomaisyhteistyö parantavat myös lainsäädännön noudattamista ja sen vaikuttavuutta.

Vaarallisten aineiden kuljetus voi kuljetusmuodosta ja -tavasta ja ainemääristä riippuen aiheuttaa suuronnettomuuden vaaran. Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat kuolemantapauksia ja loukkaantumisia sekä omaisuusvahinkoja ja ympäristövahinkoja. Seuraukset voivat olla vakavammat, kun kyseessä ovat vaaralliset aineet, kuten polttoaine, kaasut, kemikaalit tai lannoitteet, ja kun vaaralliset seuraukset johtuvat vuodosta, räjähdyksestä, tulipalosta tai myrkyllisestä pilvestä. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva laki ja siihen pohjautuvat vakiintuneet turvalliset toimintatavat ovat keinoja ehkäisemään tällaisia onnettomuuksia ja vähentämään niiden

seurausten vakavuutta. Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät vaaratilanteet johtavat onneksi usein vain vähäisiin vuotoihin ja monissa tapauksissa merkittäviltä ympäristövahingoilta vältytään.

Valmiuksien kehittäminen ja koulutus ovat keskeisiä osatekijöitä ympäristöhaitoilta suojautumisessa. Lainsäädäntö sisältää vaarallisten aineiden kuljetuksiin osallistuvan henkilöstön koulutusta koskevia yksityiskohtaisia vaatimuksia heidän tehtäviensä ja velvollisuuksiensa mukaisesti. Tällaista henkilöstöä ovat esimerkiksi kuljettajat, muu miehistö ja turvallisuusneuvonantajat. Koulutusvaatimusten tarkoituksena on antaa heille mahdollisuus toimia turvallisesti tehtävissään ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin suojellakseen itseään, ja välttääkseen tai ehkäistäkseen ympäristölle aiheutuvia vahinkoja onnettomuuden tapahtuessa.

Lisäksi yhdenmukaistettu vaarojen ilmoittaminen, vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen asianmukainen merkitseminen ja kirjalliset turvallisuusohjeet auttavat varmistamaan nopean, tehokkaan ja asianmukaisen hätäavun onnettomuustapauksissa. Viivytyksetön ja asianmukainen pelastusviranomaisten työ ehkäisee vaikutuksia ympäristölle ja kuljetettavien aineiden vuotojen leviämistä ympäristöön.

4.2.9 Sanktiointien uudistaminen

Teon tai laiminlyönnin säätäminen rikoksena rangaistavaksi merkitsee usein puuttumista yksilöiden perusoikeuksiin. Perusoikeuden suojaaminen voi myös nimenomaisesti edellyttää rikosoikeudellista kriminalisointia eli perusoikeuden loukkauksen säätämistä rangaistavaksi. Rangaistuksella tarkoitetaan kielteistä tapahtumaa, joka tuomitaan tai määrätään rikokseksi lailla säädetyn teon tehneelle. Rangaistuksella pyritään moitteen ja paheksunnan sekä kohtuullisen kärsimyksen tai haitan aiheuttamiseen.

Kriminalisoinnilta edellytettävän yhteiskunnallisen tarpeen lisäksi kriminalisoinnilta tulee olla perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste Kriminalisointiperiaatteiden näkökulmasta muun muassa suhteellisuusvaatimus edellyttää tällöin sen arvioimista, onko kriminalisointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi ja onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla keinolla kuin kriminalisoinnilla. Myös rangaistuksen ankaruus on yhteydessä suhteellisuusvaatimukseen ja rangaistuksen ankaruuden tulee olla oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen.

Edellä jaksossa ”4.2 Keskeiset ehdotukset” on todettu, että esityksessä ei ehdoteta kriminalisointien perusteisiin muutoksia. Niille on vaarallisten aineiden kuljettamisen yleisvaarallisen luonteen ja suojeltavien oikeushyvien vuoksi edelleen vahvat perustelut. Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten tunnusmerkistöt kuitenkin uudistettaisiin rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla säätämälle ne tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi. Rikkomusten rangaistuksena olisi edelleen pääosin sakkorangaistus. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädettäisiin edelleen rikoslain 43 luvussa.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset olisivat rangaistavia sekä tahallisesti että tuottamuksellisesti. Tämä on siksi, että huolimattoman asenteen suosiminen voisi vaikuttaa haitallisesti ennalta estävyyden kannalta, mikä on erityisen tärkeää vaarallisia aineiden kuljetustoiminnassa. Korostamalla huolellisen toiminnan tärkeyttä sanktioinnein pyritään luomaan huolellisuutta edistäviä toimintamalleja. Sääntely vahvistaisi jatkossakin kuljetusturvallisuutta ylläpitävää asennetta yleisemmällä, moraalisemmalla tasolla. Jos sanktioinnit perustettaisiin yksinomaan vaarallisten aineiden kuljetuksen osapuolen tietoisuuden osoittamiseen, huomattava osa vakavistakin lain rikkomisista saattaisi jäädä rankaisematta. Tämä vaikuttaisi vaarallisten aineiden kuljetusten osapuolten käsityksiin siitä, onko sääntöjä ylipäätään tarpeen noudattaa – ja mikä

tärkeää, esitettävän sanktiojärjestelmän tarkoitusta ylläpitää sääntöjen noudattamista. Tätä tavoitetta tukevat tarkkarajaiset ja täsmälliset rikkomussäännökset.

Rikosoikeudellisten rikkomussäännösten lisäksi ehdotettavilla hallinnollisilla sanktioilla on rikosoikeudellisten rangaistusten kaltainen rankaisullinen luonne. Hallinnollisen sanktioissa on kyse seuraamusten lajityypistä, joiden käytön taustalla on joko viranomaisratkaisu tai lain säännökset. Rikkomuksia on siirretty rikosoikeusjärjestelmästä hallinnollisen seuraamusjärjestelmän piiriin erityisesti massarikkeiden osalta. Myös joillakin erityisaloilla käytettävä rahamaksu määrätään hallinnollisessa menettelyssä, esimerkiksi kilpailunrikkomismaksu, jolloin seuraamuksen suuruus on sidottu asian taloudelliseen intressiin. Erityisesti EU-lainsäädännön vaikutuksesta Suomenkin oikeusjärjestykseen on sisällytetty uusia ja rahamääräisesti ankariakin hallinnollisia sanktioita.

Rikosoikeudellista rangaistusta luonnehditaan sosiaalisesti leimaavaksi muun muassa sen rekisteröinnin vuoksi. On myös katsottu, että seuraamusjärjestelmän yleisestävän tehon varmistamiseksi seuraamusjärjestelmän tulee olla eriytynyt ja seuraamusten teon vakavuuden perusteella porrastettuja. Rikosoikeudellisten ja hallinnollisten sanktioiden tasapainoinen sisällyttäminen lainsäädäntöön voi parantaa rikos- ja hallinnollisen vastuun toteutumista ja parantaa valvontajärjestelmän tehoa. Sillä voi olla myös oikeusturvaa parantava vaikutus. Kuten 1. lakiehdotuksessa esitetään, kaikkein lievimpien vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten, vain vähän yhteiskunnalle haittaavien tekojen ei tulisi rasittaa rikosoikeusjärjestelmää lainkaan. Näiltä osin tieliikenteen asiakirjoihin liittyviä mukana pitovelvoitteet olisi sanktioitu hallinnollisella kiinteällä ja rahamäärältään lievällä maksuseuraamuksella.

Lakiesityksen mukaisiin hallinnollisiin maksuseuraamuksiin siirtyminen tietyiltä erityisiltä osin voisi tuottaa vähäisiä kustannussäästöjä ilman, että rangaistusjärjestelmän kokonaisuuden uskottavuus tästä kärsisi. Esitettävä lainsäädäntö mahdollistaisi sen, että joitakin asioita ratkaistaisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, eikä syyttäjällä olisi näissä asioissa lainkaan roolia. Tuomioistuimen tehtävänä olisi vain muutoksenhakuasioiden käsittely. Tästä voisi seurata vähäisiä kustannussäästöjä pidemmällä aikavälillä.

Uudet tarkkarajaiset ja täsmälliset rikkomussäännökset kokonaisuutena parantaisivat huomattavasti lainsäädännön ymmärrettävyyttä ja sovellettavuutta. Tällä voisi olla myös oikeusturvaa parantava vaikutus.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1 Tilapäinen säilytys

5.1.1 Johdanto

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että VAK-lain sisältämän tilapäisen säilytyksen määritelmästä luovuttaisiin, koska määritelmästä on tullut käytännössä säännöksenomainen. Tämän sijaan esitetään uutta säännöstä tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Keskeinen muutos olisi se, että säännösten perusteluissa selkeytettäisiin ja laajemmin kuvattaisiin sääntelyn kohteena olevaa tilapäistä säilytystä. Lisäksi tilapäistä säilytystä koskevia vaatimuksia laajennettaisiin ja tilapäiseen säilytykseen liittyvää sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevaa velvollisuutta laajennettaisiin. Myös vastuuhenkilö edellytettäisiin tilapäisen säilytyksen paikalla. Esitettävää mallia on käsitelty tarkemmin jaksossa ”4.1 Keskeiset ehdotukset”.

Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoja edellä mainitulle mallille. Vaihtoehtoina on arvioitu:

1) pitäytymistä nykyisessä mallissa, jossa sääntely perustuu tilapäisen säilytyksen määritelmään,
2) edellyttämällä tilapäiselle säilytykselle lupaa tai ilmoitusmenettelyä, sekä
3) säätämällä tilapäisen säilyttämisen enimmäisajasta säilyttämisen edellytyksenä.

5.1.2 Vaihtoehto 1.

Voimassa olevassa VAK-laissa tilapäinen säilytys perustuu tilapäisen säilytyksen määritelmään, jota on lainvalmistelussa pidetty riittämättömänä selkeyttämään eroa vaarallisten aineiden varastoinnin ja kuljetukseen liittyvän tilapäisen säilytyksen välillä. Pitäytymistä voimassa olevassa sääntelyssä ei ole tämän vuoksi pidetty lainkaan vaihtoehtona lainvalmistelussa.

5.1.3 Vaihtoehto 2.

Kemikaaliturvallisuuslain mukainen vaarallisen aineen varastointi on luvanvaraista tai edellyttää ilmoituksen tekemistä (ainemäärästä riippuen). Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä tilapäinen säilytys olisi myös mahdollista muodostaa myös luvanvaraisuuden tai ilmoitusvelvollisuuden varaan.

Tällaista yritysten hallinnollista taakkaa lisäävää vaihtoehtoa ei kuitenkaan ole arvioitu valmistelussa tarkoituksenmukaisimmaksi vaihtoehdoksi. Tällainen järjestelmä voisi johtaa tilanteisiin, joissa lupaa haettaisiin tai ilmoitus tehtäisiin kuljetukseen liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä, mutta jos lähemmin tarkasteltuna havaittaisiin, ettei toiminta olisikaan kuljetukseen liittyvää, pitäisi hakemus tai ilmoitus kuitenkin tehdä kemikaalisturvallisuuslainsäädännön mukaisesti. Lupahakemuksen käsittelyn aikana, erityisesti jos se olisi kuukausia kestävää kuten kemikaalilainsäädännön lupakäsittelyaika tyypillisesti on, voisi toiminnanharjoittajalle tulla edulliseksi kuljetukseen liittyvän toiminnan siirtäminen toiseen paikkaan, jolloin alkaisi uusi lupamenettely. Tällöin lupajärjestelmä voisi ohjata toimintaa ei-toivottuun suuntaan.

Uusia lupa- ja ilmoitusmenettelysäännöksiä voitaisiin pitää myös sellaisina kuljetuksen ja liikenteen säännöksinä, joita EU-lainsäädäntö ei salli. VAK-direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat säännellä vaarallisten aineiden kuljetusta alueellaan tai kieltää tällaiset kuljetukset vain muista kuin kuljetusturvallisuuteen liittyvistä syistä. EU:n raideliikennettä koskevan lainsäädännön mukaisesti kansallisista raideliikenteen oikeussäännöistä on luovuttava. Sopivana sääntelyn kehittämisen lähtökohtana on kuitenkin pidettävä sitä, että ilman lupasääntelyä säännökset perusteluineen ohjaisivat toimintaa haluttuun suuntaan poistaen lainsäädännön tulkinnanvaraisuuksia.

5.1.4 Vaihtoehto 3.

Lain valmistelun aikana on arvioitu tilapäisen säilytyksen toteuttamisvaihtoehtona sitä, että tilapäiselle säilytykselle asetettaisiin sallittu enimmäisaika. Tavoite on tällöin ollut, että onnettomuuksien ehkäisemiseksi vaarallisia aineita ja niitä sisältäviä lähetyksiä ja kuormia käsitellään ja siirretään mahdollisimman vähän. Koko kuljetusketjun toimivuus perustuu siihen, että tilattu tuote ja tavara saavuttavat asiakkaan ja vastaanottajan mahdollisimman nopeasti, joten kuljetusajan ja siihen liittyvän tilapäisen säilytyksen on oltava mahdollisimman lyhyt. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu tilapäiselle säilytykselle enimmäisaikaa, joka voisi ohjata toimintaa siihen suuntaa, että säilytysajat kuljetusketjussa eivät olisi pitkiä ja jopa lyhenisivät. Esityksen valmistelussa ei ole kuitenkaan löydetty vakuuttavia perusteluja sille, että määräaika lisäisi kuljetuksen turvallisuutta. Päinvastoin tällaiset määräajat saattavat aiheuttaa huomattavia käytännön vaikeuksia, ja pahimmillaan ohjata toimintaa ei-toivottuun suuntaan. Lähetystä tai

kuormaa voitaisiin siirtää vedoten siihen, että siirron jälkeen alkaa uusi säilytysaika. Esityksen valmistelussa on arvioitu 72 tunnin määräajan asettamista tilapäiselle säilytykselle.

Arvioidun aikarajan hyötyinä koettiin valmistelussa muun muassa sen tuovan selkeyttä tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välille sekä kannustavan toimijoita suunnittelemaan kuljetusketjut siten, että kuljetuksessa vältettäisiin tarpeetonta tilapäistä säilytystä.

Valmistelun aikana tuli kuitenkin esille huomattavia aikarajaan liittyviä ongelmia kuljetusten osapuolille. Eräät alan toimijat toivat esille, että 72 tunnin aikaraja olisi hyvin hankala monestakin syystä kotimaiselle kappaletavarajärjestelmälle. Tällä hetkellä terminaaleissa ei ole järjestelmää, jolla viipymäaika voitaisiin laskea. Ehdotettu 72 tuntia, tai jokin muu vastaava aikaraja, ei tarkoittaisi koko kuljetusaikaa, vaan sitä aikaa, kun tavara on pysähdyksissä terminaalissa. Noin kymmenesosalle lähetyksistä 72 tunnin aikaraja tai pidempikin aikaraja olisi haastava, erityisesti kun otetaan viikonloput huomioon. Tämä ylittyisi pienissä terminaaleissa, joissa käydään vain kerran tai kahdesti viikossa.

Odottamattomia viivästyksiä kuljetuksiin voi tulla useasta syystä, kuten esimerkiksi sääolosuhteiden, liikenneonnettomuuksien, laivavuorojen viivästyksien, uudelleen reititysten, lakkojen, kuljetuksen keskeyttämisten, puutteellisten pakkausmerkintöjen tai vastaavien muiden syiden vuoksi. Myös tietojärjestelmä ja tai tietoliikennehäiriöt voivat vaikuttaa kuljetusketjuun. Covid-19-pandemian aikana maiden väliset ja sisäiset sulkutilat ovat aiheuttaneet tavaran äkkipysähdyksiä.

Raideliikenteen osalta arvioitiin, että 72 tunnin aikaraja tilapäiselle säilytyksellä vaikuttaisi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden heikentymiseen. Se tarkoittaisi vaarallisten aineiden kuljetusten kustannusten nousua ja Suomen reitin kilpailukyvyn heikentymistä. Ratapihakapasiteetin vaatimukset voisivat kasvaa, mikä vaikuttaisi ympäristökuormituksen lisääntymiseen. Asetetun maksimiajan ylittämisen vuoksi tehtävät kaluston lajittelut ja siirrot ovat kaluston paikallaanoloa riskialttiimpia.

Muun muassa edellä mainittujen säilytysajan ongelmallisuuteen liittyvien seikkojen vuoksi hallituksen esityksessä ei esitetä aikarajan asettamista vaarallisten aineiden tilapäiselle säilyttämiselle. Sen sijaan tilapäisen säilyttämisen riskejä pyritään ennalta estämään kehittämällä lainsäädäntöä muulla tavalla. Keskeisessä asemassa on tällöin onnettomuuksiin ennakolta varautuminen suunnittelemalla ja harjoittelemalla. Näistä erityisistä edellytyksistä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 6 luvussa.

5.1.5 Kansainvälistä vertailua

Ruotsi. Vaarallisten aineiden kuljetuksiin osallistuvien toimijoiden on noudatettava kansainvälisissä sopimuksissa mainittuja määräyksiä ja täytettävä niissä mainitut velvollisuudet. Ruotsin kansallisessa vaarallisten aineiden kuljetusta koskevassa laissa määritellään vaarallisten aineiden kuljetukseksi ”vaarallisen aineen siirto kuljetusajoneuvolla sekä lastaus, purku, säilytys ja muu käsittely, mikä muodostaa yhden osan siirtämisen ketjua”. Asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksista säädetään kaikkia kuljetuksia, poikkeuksena puolustusvoimien suorittamat kuljetukset. Ruotsissa ei ole sellaisia ilmoitus- tai lupamenettelyjä, joita ei mainita ADR-sopimuksessa. Ruotsissa edellytetään, että tilapäistä säilytystä harjoittavien terminaalien tulee olla hyvin valaistuja ja suojattuja. Rautateillä on annettu erotteluvaatimuksia luokan 1 aineille. Myös Ruotsissa on turvallisuusneuvonantajavaatimus ja -koe. Samoin kuin Suomessa, tilapäiselle säilytykselle ei ole asetettu tarkkaa aikarajaa. Tilapäisen säilytyksen tulee olla selkeästi yksi osa kuljetusketjua, jonka päämäärä on määritelty ja jolle odotetaan jatkokuljetusta.

Vaarallisten aineiden kuljetusten tilapäisestä säilytyksestä ei ilmoiteta erikseen viranomaisille muutoin kuin ongelmatilanteissa. Lääninhallitus voi antaa paikallisia liikennemääräyksiä vaarallisten aineiden kielletyistä kuljetusreiteistä ja määrätä soveliaita reittejä sekä parkkipaikkoja kuljetuksille. Terminaalit tai muuta säilytysalueiden toimijat voivat lisäksi asettaa omia ehtojaan niiden alueilla tehtävälle säilytykselle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksien hyväksyntä- ja ilmoitusvelvollisuuden osalta sovelletaan Ruotsissa ADR-sopimuksen määräyksiä.

Saksa. Saksassa tilapäinen säilytys, kuten myös tavaran vastaanotto ja luovutus, pakkaaminen ja lastaus sekä kuljetusmuodon vaihtuminen siirtokuormauksineen, on osa kuljetustapahtumaa. Saksa käyttää melko täsmällisesti Seveso III -direktiivin ja ADR-sopimuksen rajanvetoa kuljettamisen ja varastoinnin välillä. Järjestelyratapihojen on tehtävä riskianalyysiin perustuva sisäinen pelastussuunnitelma RID-määräysten mukaisesti. Saksassa ei ole lupa- tai ilmoitusmenettelyä tilapäiselle säilytykselle eikä vaarallisten aineiden määrään tai kuljetuksen yleisyyteen perustuvia määräyksiä valtion tasolla.

Kuten Suomessa, Saksassa tilapäiselle säilytykselle ei ole asetettu tarkkaa aikarajaa, mutta ADR-sopimuksen mukaisesti aineen täytyy olla matkalla määränpäähänsä ja rahtikirjojen oltava kunnossa, eikä pakkauksia, säiliöitä, kontteja ja säiliövaunuja saa avata tilapäisen säilytyksen yhteydessä. Säilytys ei myöskään ole osa kuljetusta, mikäli tavara sijaitsee esimerkiksi jakeluvarastossa eikä sillä ole enää matkan jatkumista todistavaa rahtikirjaa. Kuljetus päättyy myös, vaikka lähetystä ei vastaanottamisen jälkeen pureta kokonaan. Varastointi määritellään seuraavasti: ”säilytys myöhempää käyttöä varten sekä luovuttamiseksi toiselle”. Tilapäisesti säilytettävän vaarallisen aineen kuljetuksen osalta on aina pystyttävä selvittämään, että tavara on matkalla eikä lainsäädäntöä kierretä. Mikäli valvonnassa huomataan, että jossain seisotetaan vaarallisia aineita pidempään, esimerkiksi useita kuukausia, tavara määrätään siirrettäväksi varastointiin hyväksytylle alueelle. Viranomaisilla on myös valtuudet antaa rike- ja sakkomaksuja.

Aluetasolla voidaan kuitenkin säätää toisin. Esimerkki alueellisesta määräyksestä on Hampurin sataman määräys, jonka perusteella paikallisviranomaisille täytyy ilmoittaa vesiteitse kulkevien vaarallisten aineiden tuonnista alueelle ja lastaamisesta, vaarallisten aineiden kuljettamisesta rautateillä sekä tilapäisestä säilyttämisestä vesikulkuneuvossa tai teollisuuslaitoksen alueella. Lisäksi tilapäiselle säilytykselle on kyseisessä määräyksessä annettu muun muassa määrärajat, erityisiä turvallisuusvaatimuksia ja suojaetäisyyksiä.

Aina toisinaan Saksassakin keskustellaan rajanvedosta kuljettamisen ja varastoinnin välillä, mutta käytännössä tilapäistä säilytystä ei koeta ongelmana. Mikäli varastointi- ja kuljetuslainsäädännön ehdot toteutuvat yhtäaikaisesti, kumpikin lainsäädäntö on voimassa toista täydentäen. Asetus vaarallisilta aineilta suojautumiseen määrää, että vaarallisia aineita säilyttävä tai varastoiva toimija vastaa siitä, että aineet eivät vaaranna ihmisten terveyttä tai ympäristöä. Edelleen vaaditaan, että toimijan tulee käyttää toimivia menetelmiä tahattoman ja tahallisen väärinkäytön estämiseksi. Saksan vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntö ei määrittele, millaisilla paikoilla tilapäinen säilytys on sallittua eikä esimerkiksi moottoriteiden varsilla oleville parkkipaikoille ole mitään erityisvaatimuksia vaarallisten aineiden kuljetuksille. Sen sijaan joillekin säilytysalueille, kuten terminaaleille, voi olla rakennus- ja ympäristönsuojelulainsäädännöstä johtuen omia vaatimuksiaan alueiden rakentamiselle ja varustamiselle.

Tanska. Tanskassa tilapäiselle säilytykselle on asetettu aikaraja. Tanskassa kuljetusyrityksen on noudatettava varastointia koskevaa sääntelyä, jos jokin kolmesta kriteeristä täyttyy. Tällöin säilytystä ei katsota enää osaksi kuljetusta. Näihin kriteereihin kuuluvat se, että toimija varastoi

tilapäisesti vaarallisia aineita rakennuksissa sellaisissa määrissä, jotka ylittävät annetut raja-arvot, se, että tilapäinen säilytys on säännöllistä esimerkiksi satamissa ja tavararatapihoilla, ja se, että säilytys rahtiterminaalissa tai ratapihalla kestää pidempään kuin 60 tuntia, ja muiden paikkojen osalta, jos säilytys kestää pidempään kuin 48 tuntia.

Kyseiset kriteerit on sisällytetty kansalliseen lainsäädäntöön, kuten Seveso-direktiiviä toimeenpanevassa laissa, laissa työpaikkojen suuronnettomuusriskeistä sekä kaasuja ja syttyviä nesteitä koskevissa laeissa. Mainittua aikarajoitusta on käytetty viimeiset 20 vuotta kuljettamisen ja varastoinnin väliseen erotteluun. Yllä mainitut kriteerit täyttävää tilapäistä säilytystä harjoittavat toimijat ovat velvoitettuja hakemaan lupaa aineluokitusten mukaisesti valvovalta viranomaiselta. Kemikaaliturvallisuutta varastoissa ja laitoksissa säätelevää Seveso III –direktiivin mukaista kansallista lainsäädäntöä sovelletaan kaikkiin toimijoihin, joilla direktiivin määrärajat vaarallisista kemikaaleista ylittyvät.

Kuljetusyritykset ovat, kuten Suomessakin, velvoitettuja noudattamaan tiekuljetuksissa ADR-sopimusta ja rautatieliikenteessä RID-määräyksiä. Tanskassa vaarallisten aineiden käyttöä ja kuljetusta säädellään monen lainsäädännön kautta sekä valvotaan usean eri viranomaisen toimesta.

5.2 Säiliökuljetusta koskevien tietojen saatavuuden parantaminen tiekuljetuksissa

Logistiikan digitalisaatiostrategiassa[13] strategian toimenpiteiden yhteydessä logistiikan tietoympäristön kehittämisessä mainitaan vaarallisten aineiden kuljetustiedon saatavuuden parantaminen kuljetusketjuissa ja viranomaisten käyttöön. Tämän vuoksi esityksen valmistelun aikana on ollut esillä ehdotus vaarallisten aineiden säiliökuljetusta koskevien sähköisten tietojen saatavuuden parantamisesta kuljetusten turvallisuuden ja pelastustoiminnan edistämiseksi. Tietojen saatavuuden parantamisella arviotiin olevan potentiaalia vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden lisäämisessä esimerkiksi onnettomuustilanteissa. Myös sen katsottiin olevan tärkeää, että viranomaisten saatavilla on tietoa siitä, missä vaarallisia aineita kuljetaan, mitä aineita kuljetetaan ja millaisia määriä kuljetetaan. Suunniteltu velvoite olisi rajattu tieliikenteen säiliökuljetuksiin, koska nimenomaan säiliökuljetuksissa tiedon saatavuuden lisäämisellä voisi saavuttaa merkittävimmät turvallisuushyödyt.

Velvoite olisi rajattu kotimaan kuljetuksiin, joissa käytetään Suomessa rekisteröityjä ajoneuvoja, koska VAK-direktiivin 5 artikla rajaa mahdollisuuden soveltaa tiukempia säännöksiä kuljetusturvallisuuteen liittyvistä syistä tällaisiin kuljetuksiin. Edellytetyt tiedot olisivat olleet sellaisia, jotka kuljetuksen suorittajalla on oltava kuljetusta varten, joten uusien tietojen tuottamista ei olisi edellytetty. Koska tiedonsaannin parantamisen keskeisenä tavoitteena olisi ollut turvallisuuden lisääminen, ei tiedosta olisi saanut ottaa maksua, kun se olisi noudettu rajapinnasta. Tiedot olisivat olleet koneluettavassa vakiotietomuodossa siten, että tietoja olisi ollut helppo käsitellä tietokoneohjelmistoilla.

Valmistelun aikana esillä oli myös vaihtoehto, jossa vaarallisia aineita kuljettaville säiliöajoneuvoille olisi asetettu ajoneuvon paikantamisvelvoite. Paikantamisvelvoite olisi kohdistunut ajoneuvoon, ei kuljettajaan. Teknologioita, joihin paikantaminen olisi perustunut, ei olisi määritelty teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti. Käytettävältä teknologialta olisi kuitenkin edellytetty, että se olisi ollut luotettavuudeltaan vähintään satelliittipaikantamisen tasoista.

[13] Logistiikan digitalisaatiostrategia: Kohti tehokasta ja kestävää logistiikkaa digitalisaatiolla, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:1 (https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162463)

Ehdotuksen ei arvioitu muuttavan nykytilaa käytännössä kovinkaan suuresti, sillä raskaassa ammattiliikenteessä ajoneuvojen paikantaminen on jo yleistä yritysten omia tarpeita varten. Säännöksellä olisi kuitenkin varmistettu tiedon kattava olemassaolo niiden toimijoiden piirissä, joita säännös koskee.

Ehdotuksen lähtökohtana oli se, että henkilötietoja olisi käsitelty mahdollisimman vähän. Koska sijaintia koskeva tieto voi kuitenkin liittyä tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön, olisi henkilötietoja mahdollisesti jouduttu käsittelemään. Siltä osin kuin henkilötietoja olisi jouduttu käsittelemään, sovellettavat säännökset olisivat perustuneet pääosin EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta)

Ehdotetussa vaihtoehdossa tietojen luovutuksensaajana olisi voinut olla ainoastaan viranomainen tai liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja, ja tiedon saannin edellytyksenä olisi ollut, että toimijan on välttämätöntä saada tieto lakisääteisten tehtäviensä hoitamiseksi. Tyypillinen esimerkki on pelastusviranomaisen oikeus saada tarkka sijaintitieto onnettomuustapauksessa. Tieto olisi luovutettu pistemäisestä sijainnista, jolloin kyseeseen ei olisi voinut tulla esimerkiksi tarkan reittitiedon saaminen. Tietojen luovuttamiseen kuljetuksen suorittaja olisi voinut käyttää omaa ohjelmointirajapintaansa tai se olisi voinut hyödyntää Liikenne- ja viestintäviraston tai sen puolesta toimivan palveluntarjoajan teknistä palvelua. Myös tietojen käsittelyaika olisi ollut rajoitettu.

Tiedon hyödyntämistä turvallisuuden edistämiseksi edellä kerrotulla tavalla puollettiin muun muassa pelastus- ja valvontaviranomaisissa. Tiekuljetustoimiala kuitenkin vastusti ehdotusta. Ehdotus olisi edellyttänyt kuljetusyrityksiltä mittavaa tietojärjestelmähanketta, jonka vaatimasta ajasta ja kustannuksista ei voitu valmistelussa esittää riittävää arvioita. Kyseessä olisi ollut kevyimmässäkin toteutuksessa merkittävä ohjelmistoinvestointi, josta ei olisi kuljetusyrityksille itselleen tai niiden asiakkaille vastaavaa lisäarvoa.

Toimialan mukaan ehdotuksista olisi aiheutunut yrityksille myös kohtuutonta hallinnollista taakkaa. Jos kuljetusyritys ei pystyisi investoimaan tietorajapinnan toteuttamiseen, se olisi joutunut syöttämään vaaditut tiedot käsin Liikenne- ja viestintäviraston sähköiseen palveluun. Tästä aiheutuvaa työtaakkaa pidettiin kohtuuttomana, etenkin kun ottaa huomioon, että kuljetusreittejä ja -aikatauluja joudutaan joissain kuljetuksissa vaihtelemaan salassapitosyistä tai yrityksestä johtumattomista syistä.

Toimiala kiinnitti huomiotaan myös tiedon hallinnointiin, joka vaarallisten aineiden kuljetuksissa tapahtuu eri paikoissa kuljetuslajista riippuen. Tieto saattaa olla asiakkaan järjestelmissä tai kuljetusyrityksellä. Tietojen avaamisvelvollisuutta olisi kuitenkin edellytetty kaikissa tapauksissa kuljetusyritykselle. Tätä ei pidetty hyvänä ratkaisuna. Myös tietoturvasta, kuljetusturvallisuudesta ja liikesalaisuuden säilymisestä huomautettiin. Myös siihen kiinnitettiin huomiota, että ulkomaisilta kuljetusyrityksiltä tietojen avaamista ei olisi edellytetty, joten ratkaisu olisi suosinut niitä kotimaisten toimijoiden kustannuksella.

Valmistelussa tehdyn kustannus-hyöty –arvioinnin pohjalta hallituksen esityksessä ei ole päädytty esittämään uusia säännöksiä vaarallisten aineiden säiliökuljetusta koskevien sähköisten tietojen saatavuudesta. Tiedon hyödyntämistä kuljetuslogistiikassa on kuitenkin pidettävä tärkeänä keinona tavoiteltaessa yrityksille parempaa kilpailukykyä sekä ympäristötavoitteiden edistämisessä. Tehokas tiedon hyödyntäminen parantaa myös kuljetusten turvallisuutta.

5.3 Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen

5.3.1 Tausta

Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään hallituksen esityksessä laajennettua valvontatehtävää, johon liittyisi turvallisuusneuvonantajan nimeämisen valvonta. Tämän vuoksi ehdotetaan yrityksille velvollisuutta ilmoittaa nimeämänsä turvallisuusneuvonantajat Liikenne- ja viestintävirastolle. Uutta tehtävää on käsitelty edellä esityksen jaksossa ”4.1 Keskeiset ehdotukset.”

5.3.2 Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä eräissä maissa

ADR-sopimuksen määräysten, RID-määräysten ja VAK-direktiivin mukaan turvallisuusneuvonantaja on ilmoitettava viranomaiselle pyydettäessä. Joissakin maissa on säädetty ilmoitusvelvollisuus ja käytössä on erilaisia rekistereitä tietojen hallinnoimiseksi. Esityksen valmistelun aikana selvitettiin turvallisuusneuvonantajan ilmoittamiseen liittyviä käytäntöjä eri maissa. Lisäksi Ruotsista, Norjasta, Tanskasta, Saksasta, Alankomaista ja Ranskasta kysyttiin turvallisuusneuvonantajan tietojen ilmoittamisesta viranomaiselle sekä tietojen tallentamisesta tietojärjestelmään.

Ruotsissa yrityksillä on velvollisuus ilmoittaa viranomaiselle nimeämänsä turvallisuusneuvonantajat. Näitä tietoja ylläpidetään viranomaisen (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB) rekisterissä, joka on julkinen henkilötietoja lukuun ottamatta. Viranomainen valvoo nimeämisvelvollisuuden noudattamista myös yritystarkastusten yhteydessä. *Norjassa* on myös velvollisuus ilmoittaa turvallisuusneuvonantaja viranomaiselle (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB), mutta nämä tiedot eivät ole julkisessa rekisterissä. *Tanskassa* on Norjaa vastaava velvollisuus ilmoittaa viranomaiselle (Beredskabsstyrelsen), mutta tietoja käyttävät vain viranomaiset. Myös *Ranskassa* on ilmoitusvelvollisuus viranomaiselle (Ministère de la Transition écologique), joka ylläpitää vain viranomaisille tarkoitettua rekisteriä.

Saksassa ei ole rekisteriä eikä ilmoitusvelvollisuutta. Siellä painopiste on yritysvalvonnassa, johon kuuluu nimeämisvelvollisuuden noudattamisen ja turvallisuusneuvonantajan tehtävien suorittamisen valvonta. *Alankomaissa* on ollut esillä turvallisuusneuvonantajarekisteri ja sen mahdolliset hyödyt. Tällä hetkellä Alankomaissa viranomainen suorittaa yritysvalvontaa Saksaa vastaavasti ilman ilmoitusvelvollisuutta ja rekisteriä.

5.3.3 Tietojärjestelmän muodostamisen vaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten arviointia

Hallituksen esitystä valmisteltaessa on arvioitu erilaisia vaihtoehtoja turvallisuusneuvonantajaa koskevien tietojen ilmoittamisessa Liikenne- ja viestintävirastolle sekä näiden tietojen hallinnoinnissa. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan valittavan ilmoitusjärjestelmän kustannukset ja työn määrä riippuvat valittavasta etenemistavasta, tietojen hallinnan vaatimustasosta ja käsittelyn laadusta sekä järjestelmän tavoitteista. Tarkkoja kustannuksia ei ole näiltä osin mahdollista luotettavasti arvioida ennen kuin uutta menettelyä tarkentavat määrittelyt olisi tehty ja toteutuksen edellyttämä mahdollinen tarjouskilpailu järjestetty.

Aikataulutavoitteissa olisi huomioitava Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvan uuden työn lisäksi se, että kehittämistyössä vaadittavien uusien liiketoimintaresurssien lisääminen ei tapahdu nopealla aikataululla, vaan rekrytoinnit, prosessien ja substanssin hallinta sekä asiantuntemuksen ja osaamisen kerryttäminen vaativat aikaa, minkä jälkeen työn tehokkuudessa olisi mahdollista päästä niin sanotulle normaalille asiantuntijatasolle. Selvää on, että ilman Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettua lisärahoitusta yritysilmoitusjärjestelmää ei ole mahdollista toteuttaa millään tasolla.

Edellä hallituksen esityksessä ehdotetaan, että turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvolliset ilmoittaisivat Liikenne- ja viestintävirastolle tiedon nimeämisestään. Tehdyn arvion mukaan menettely olisi tässä vaiheessa riittävällä tavalla tehokas toteuttamaan edellytetty nimeämisvelvollisuus. Se edistäisi riittävällä tavalla lainsäädännön tarkoituksen toteutumista ja olisi kustannuksiltaan kohtuullinen.

5.3.3.1 Vaihtoehto 1.

Esitettävän ilmoitusmallin ohella hallituksen esitystä valmisteltaessa on arvioitu myös täysin automatisoidun ilmoitusjärjestelmän muodostamista, jossa ilmoitusvelvollinen ilmoittaisi turvallisuusneuvoantajan sähköisesti Liikenne- ja viestintävirastolle ja tiedon käsittely ja luovuttaminen tapahtuisi täysin automatisoidusti liikenteen palveluista annetun lain VI osan 26-28 luvun säännösten ja vaatimusten mukaisesti. Tällaisen tietohallinnon toteuttaminen edellyttäisi uuden tietojärjestelmäosion ("*Yritysasiakkaan ilmoitukset*") suunnittelemisen ja rakentamisen Liikenne- ja viestintävirastoon.

Ilmoitusjärjestelmää käyttöönotettaessa toiminta perustuisi Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajamallin kautta tietojärjestelmään tapahtuvaan uusien ilmoitusten ja muutosten vastaanottoon, maksun perintään ja tietojen tallentamiseen sekä tietojen hallinnointiin ja ylläpitoon. Palveluntuottajamalli toisi järjestelmän suunnittelu-, rakentamis- ja ylläpitokustannusten lisäksi virastolle kustannuksia palvelukorvausten muodossa.

Uusi tietojärjestelmäosio olisi mahdollista kytkeä Liikenne- ja viestintäviraston yhtenäiseen tiedonluovutusratkaisuun, jonka kautta tieto yrityksistä ja turvallisuusneuvonantajaksi ilmoitetuista henkilöistä on luovutettavissa rajapintoja pitkin esimerkiksi toisille viranomaisille. Tämä mahdollistaisi tietojen käytön valvonnan yhteydessä sekä tietojen turvallisen ja tehokkaan luovutuksen viranomaistahoille. Tietojen luovuttamisessa ja hyödyntämisessä tulee tarkasti huomioon otetuksi tietosuoja- ja tietoturvakysymykset, kuten esimerkiksi rekisteröidyn oikeuksien toteuttaminen. Ilmoitetun turvallisuusneuvonantajan pätevyyden voimassaolo ja laajuus olisi mahdollista tarkistaa yritysilmoitukseen kytkettynä.

Täysi automatisoidun järjestelmän kertaluontoiset kustannukset olisivat Liikenne- ja viestintäviraston tekemän arvioin mukaan ulkoisten kehittäjäresurssien osalta noin 450 000 euroa ja Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarve tämän työn ohjaamiseksi arviolta kaksi uutta henkilötyövuotta. Järjestelmäkokonaisuuden jatkuvien ylläpitokustannusten arvioitaisiin tällöin olevan noin 100 000 euroa vuodessa sekä edellyttävän noin 0,5 uutta henkilötyövuotta.

Toteuttaminen edellyttäisi arviolta kahden vuoden valmisteluaikaa siitä alkaen, kun valittavasta etenemistavasta ja halutuista vaatimuksista järjestelmälle olisi saatu varmuus. Mallilla ei kuitenkaan olisi täysin mahdollista taata tietojen ajantasaisuutta, kattavuutta eikä todenmukaisuutta, koske ne riippuvat yritysten toimittamista tiedoista. Ilmoittamisen laiminlyöminen esitetään laissa sanktioitavaksi, mikä tehostaisi ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista.

Jatkokehityksenä olisi myöhemmin mahdollista automatisoida ilmoitusten tekeminen nimetystä turvallisuusneuvonantajasta sekä tietojen muokkaus- ja päivittämistehtävät niin, että yritysasiakkaan valtuutettu edustaja käsittelee niitä itse Liikenne- ja viestintäviraston sähköisen asiointipalvelun kautta. Sähköiseen asiointipalveluun olisi tällöin rakennettava kattavat ja tietosuojan huomioivat taustajärjestelmätarkistukset yrityksen ilmoittamasta turvallisuusneuvonantajasta. Tämän palvelun toteutuskustannukset olisivat kertaluonteisesti arviolta 150 000 euroa ja yksi uusi henkilötyövuosi eli yhtensä arviolta 280 000 euroa. Ylläpito vaatisi noin 50 000 euroa ja 0,25 uutta henkilötyövuotta eli yhteensä noin 82 500 euroa vuodessa.

5.3.3.2 Vaihtoehto 2.

Liikenne- ja viestintäviraston tekemän arvion mukaan ilmoitusten ja muutosten vastaanottaminen olisi mahdollista toteuttaa erillisenä, kevyempänä rekisterinä erillisen alustaratkaisun avulla. Tässä mallissa yrityksen edustaja pystyisi tunnistautumaan sähköiseen palveluun suomi.fi-tunnistuspalvelun ja sen tarjoaman valtuuspalvelun avulla. Hän pystyisi tekemään uuden ilmoituksen, katselemaan ilmoittamiaan turvallisuusneuvonantajia sekä muokkaamaan ja poistamaan ilmoittamiensa turvallisuusneuvonantajien tietoja. Turvallisuusneuvonantajan ilmoittaneet yritykset olisi mahdollista koota avoimeksi listaksi näkyville Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuille.

Tällä mallilla ei kuitenkaan olisi mahdollista tarkistaa automaattisesti ilmoituksen yhteydessä annettavien henkilötietojen paikkansapitävyyttä tai turvallisuusneuvonantajan pätevyyden voimassaoloa. Turvakiellollisten turvallisuusneuvonantajien tietojen (henkilötunnus ja nimi) näkymistä ei ilmoitettujen henkilöiden listauksessa pystyttäisi piilottamaan. Ainakaan alkuun ilmoitusmaksua ei pystyttäisi automatisoidusti perimään ilmoituksen teon yhteydessä.

Mallilla ei olisi myöskään mahdollista taata tietojen ajantasaisuutta, kattavuutta eikä todenmukaisuutta, koska se olisi riippuvainen yritysten toimittamien tietojen kattavuudesta ja laadusta. Tiedonluovutus tai tietojen käsittely ei olisi mahdollista liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti, vaan esimerkiksi tiedonluovutus muille viranomaisille tapahtuisi manuaalisesti. Tämä edellyttäisi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisen sijaan erillisen rekisterisääntelyn sisällyttämistä esitettävään lainsäädäntöön.

Alustaratkaisuun perustuvan yritysilmoitusrekisterin kustannusten voitaisiin arvioida olevan kertaluonteisten järjestelmätoiminnallisuuksien rakentamiskustannusten osalta arviolta 30 000 euroa ja siitä virastolle aiheutuvan yhden henkilötyövuoden resurssitarpeen lisäksi ylläpitokustannuksina noin 2000 euroa vuodessa, ja vuosittain yhden uuden henkilötyövuoden ylläpidon, tiedonluovutuksen ja manuaalisen laskutuksen tehtäviin. Kertaluontoinen kustannus järjestelmästä olisi arviolta 160 000 euroa ja ylläpitokustannukset noin 132 000 euroa vuodessa.

Mallin käyttöönotto edellyttäisi arviolta noin puolen vuoden valmisteluaikaa siitä alkaen, kun valittavasta etenemistavasta ja halutuista vaatimuksista järjestelmälle on saatu varmuus.

5.3.3.3 Vaihtoehto 3

Tietojärjestelmän toteuttamisvaihtoehto voisi Liikenne- ja viestintäviraston mukaan myös olla ilmoitusten toimittaminen sähköpostitse tai kirjepostitse sekä ilmoitettujen tietojen manuaalinen käsittely. Yritysten ilmoitukset vastaanotettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston kirjaamossa, joka kirjaisi ilmoitukset manuaalisesti asianhallintajärjestelmään. Liikenne- ja viestintäviraston käsittelijä poimisi sen jälkeen ilmoituksen tiedot ja kirjaisi ne manuaalisesti kevyeen rekisteriratkaisuun, esimerkiksi *Excel*-tiedostoon.

Tietojen luovuttaminen esimerkiksi viranomaistarpeisiin ei Liikenne- ja viestintäviraston mukaan olisi tällä mallilla mahdollista liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti, vaan tapahtuisi virastossa manuaalisesti henkilötyönä. Tämä edellyttäisi liikenteen palveluista annetun lain mukaisen lainsäädännön sijaan erillisen rekisterisääntelyn sisällyttämistä esitettävään lainsäädäntöön. Mallilla ei pystyisi takaamaan tietojen ajantasaisuutta, kattavuutta, eikä todenmukaisuutta, sillä se riippuu yritysten toimittamien tietojen kattavuudesta ja laadusta.

Tämän mallin kustannusten voitaisiin arvioida muodostuvan kertaluontoisesta noin 10 000 euron kustannuksesta prosessin suunnittelemiseksi sekä toiminnon rakentamiseksi. Ilmoitusten

vastaanottamisen, tietojen kirjaamisen ja ylläpidon sekä manuaalilaskutuksen ja tiedonluovutuksen arvioidaan tarvitsevan vuosittain noin kolme uutta henkilötyövuotta. Kertaluontoinen kustannus järjestelmästä olisi arviolta 10 000 euroa ja ylläpitokustannukset noin 390 000 euroa vuodessa. Kustannuksiin voisivat vielä vaikuttaa rekisterin osalta tarvittavat turvallisuus- ja tietosuojaratkaisut.

Malli olisi mahdollista ottaa käyttöön noin puolen vuoden kuluessa siitä, kun valittavasta etenemistavasta ja halutuista vaatimuksista toiminnalle on saatu varmuus.

6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 2.6.2021 – 2.8.2021 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin 54 kappaletta ja lisäksi 9 tahoa ilmoitti, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa. Lausunnot ja lausunnoista laadittu yhteenveto ovat saatavilla internet-osoitteessa https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018.

Lausuntopalaute on pyritty ottamaan kattavasti huomioon esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta 8.10.2021. Arviointineuvoston mukaan esitysluonnos vaarallisten aineiden kuljetuksesta on kauttaaltaan hyvin valmisteltu. Luonnoksen perusteella saa hyvän käsityksen lain muuttamisen tarpeista, sääntelyn tavoitteista ja keskeisistä esityksistä. Eri vaihtoehtoja sääntelyn toteuttamiseksi on arvioitu luonnoksessa. Esitystä on havainnollistettu esimerkeillä ja tilastotiedoilla, jolloin tekninen asiakokonaisuus konkretisoituu myös asiaa vähemmän tunteville. Vaikutuksia on arvioitu kattavasti ja viranomaisvaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle on arvoitu esimerkillisen hyvin.

Arvioneuvoston mukaan esitysluonnoksen jatkovalmistelussa tulisi käsitellä vielä sitä, millaisia kielteisiä ympäristövaikutuksia uusilla säädöksillä kyetään estämään aiempaa tehokkaammin sekä kustannuksia yrityssektorille tulisi arvioida tarkemmin.

Arviointineuvoston lausunto on otettu huomioon esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Yleisiä huomioita

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö oli jaoteltu 13:een eri teemaan. Jaottelun tarkoituksena oli helpottaa lausunnon antamista ja annettujen lausuntojen käsittelyä. Lausunnonantajilla oli paljon näkemyksiä ja ehdotuksia ehdotettavan lainsäädännön ja käytänteiden kehittämiseksi. Eniten lausuttiin tilapäisestä säilytyksestä.

Yleisesti voi todeta, että lausunnonantajat pitivät vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain ja siihen liittyvän lainsäädännön uudistamista tärkeänä, ajankohtaisena ja tarpeellisena.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusten rajaaminen lain soveltamisalasta

Lausunnonantajat pitivät soveltamisalaa pääosin selkeänä ja asianmukaisena. Osa lausunnonantajista kuitenkin katsoi, että esitettyyn soveltamisalaan liittyy myös ongelmia. Nämä liittyivät Puolustusvoimien kuljetusten erityispiirteisiin ja Puolustusvoimien rajaamistapaan esitysluonnoksen soveltamisalasta. Esityksen 1. lakiehdotuksen 2 §:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia ei sovellettaisi muun muassa Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Sitä ei myöskään sovellettaisi kansainvälisiin

sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Lain soveltamisalaan jäisi edelleen sellainen sotilas- ja turvallisuusviranomaisten toimintoja palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija ja jota valvoo siviiliviranomainen.

Neot Oy lausui näiltä osin, että siviilisektorin kumppanuusyritysten ammattitaito ja mahdollisuus toimia vaarallisten aineiden kuljetuksissa palveluntuottajana pitää mahdollistaa erityisluottamuksellisiin projekteihin, mikäli lainsäädännön noudattaminen aiheuttaa rajoituksia tässä muodossa kuin se nyt on kirjoitettu hallituksen esitysluonnokseen. Huoltovarmuuskeskus piti tärkeänä, että vaarallisten aineiden kuljetusten sääntelykokonaisuus ottaa huomioon Puolustusvoimien kuljetusten erityispiirteet ja tarpeet. Logistiikkayritysten Liitto ry huomautti, että lain soveltamisalan osalta tarvitaan täsmennystä Puolustusvoimien osalta. Koneyrittäjät katsoi, että rajanvedon tulee olla selvä valvoville viranomaisille sekä kuljetuksia suorittaville pienille yrityksille, jotta nämä voivat suorittaa Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta palvelevia vaarallisten aineiden kuljetuksia johdonmukaisesti sekä heidän tarpeitaan palvelevalla tavalla noudattaen heitä koskevia määräyksiä.

Sisäministeriö totesi, että normaalioloissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen omat kuljetusresurssit ovat melko rajalliset. Oman kuljetuskapasiteetin lisääminen oman henkilöstön määrän lisäämisellä kestää aikansa. Poikkeusoloissa tai normaaliolojen häiriötilanteissa voi esiintyä sotilaallista valmiutta kohotettaessa tarve saada siirrettyä suuria määriä vaarallisia aineita nopeasti paikasta toiseen. Tällöin yksityisten toimijoiden hyödyntäminen Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljetusten suorittamiseksi voi olla välttämätöntä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan näissä olosuhteissa esitysluonnoksen lainsäädäntö tulisi sovellettavaksi, eikä 1. lakiehdotuksen poikkeussäännös soveltuisi kuljettamiseen, ellei kuljetus liittyisi pelastus-, poliisi-, rajavalvonta- tai tullitoimintaan. Sisäministeriö esitti siksi harkittavaksi, että poikkeussäännökseen lisättäisiin sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvä toiminta.

Maankuljetuspooli esitti 1. lakiehdotuksen 2 §:n säännöskohtaisen perustelun muuttamista siten, että poistettaisiin viittaus puolustusvoimien palveluksessa olevaan kuljettajaan. Se myös esitti pykälän muuttamista VAK-direktiivin mukaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto piti tärkeänä, että lain soveltamisala on selkeä viraston kannalta. Se nosti esille sen, että sotilaallisen erityismateriaalin ja sotilaallisten kuljetusten vuoksi ei ole perusteltua, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen suorittamia kuljetuksia, koska kuljetuksiin liittyy myös esimerkiksi niiden suorituskykyyn liittyvää salaista tietoa.

Puolustusministeriö lausui, että Puolustusvoimat tarvitsee myös siviilitoimijoiden kuljetustukea vaarallisten aineiden kuljettamiseen lakisääteisten tehtäviensä täyttämiseksi jo normaaliolojen häiriötilanteissa sekä ennalta arvaamattomissa tilanteissa. Soveltamisalan rajauksen perusteluissa oleva kuljettajaan kohdistuva rajaus ja edellä mainittuihin tilanteisiin liittyvän poikkeuspykälän, tai eri pykäliin kohdistuvien poikkeuksien puuttuminen, eivät mahdollista Puolustusvoimien tarvitsemaa tukea siviilitoimijoilta niiltä osin, kun tarvittava tuki ei kaikilta osin täytä esitetyn VAK-lain asettamia vaatimuksia. Puolustusministeriön mukaan tämä haaste ratkaistaan puolustusministeriössä parhaillaan valmistelussa olevalla erityislainsäädännöllä. Esitysluonnoksen mukaisella siirtymäsäännöksellä on lisäksi tarkoitus mahdollistaa Puolustusvoimien vaarallisten aineiden häiriötön kuljettaminen niin kauan, että Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamista koskeva lainsäädäntö on saatu voimaan. Lisäksi voimassaolevan VAK-lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset jäisivät voimaan vuoden 2023 loppuun saakka.

Puolustusministeriön lausunnon johdosta esitysluonnoksen jatkovalmistelussa ei ole muutettu esityksen soveltamisalaa koskevia säännöksiä.

Sataman ja satama-alueen tarkempi määritteleminen

Suomen Transitoliikenneyhdistys ry katsoi, että satamaa ja satama-aluetta koskevat käsitteet pitäisi määritellä tarkemmin, jolloin myös satamanpitäjän ja sen tehtävien määrittely selkeytyisi.

Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa on täydennetty soveltamisalaa koskevia perusteluja sataman ja satamanpitäjän osalta.

Maa-ja metsätaloudessa tapahtuvan toiminnan jääminen soveltamisalan ulkopuolelle

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui, että esitysluonnoksen 2 §:n 1 momentin 4 kohdassa rajaus koskien maa- ja metsätaloutta ilmaistiin selvästi laveammin kuin perusteluissa. Lausunnonantaja edellytti, että myös pykälässä soveltamisalan ulkopuolelle jää vain maa- ja metsätaloudessa tapahtuva toiminta. Traktorilla muussa tarkoituksessa suoritettavien vaarallisten aineiden kuljetusten tulee kuulua lain soveltamisalaan, kun ne kilpailevat samoilla markkinoilla kuorma-autoliikenteen kanssa ja varsinkin kun yleisellä tiellä suoritettavissa kuljetuksissa riskit ovat samat.

Koneyrittäjät ry:n mukaan maa- ja metsätaloudessa tapahtuva vaarallisten aineiden kuljetus voitaisiin rajata lain soveltamisalan ulkopuolelle enintään 60 kilometriä tunnissa kulkevilta traktoreilta. Koneyrittäjät katsoivat, että maa- ja metsätaloudessa tapahtuvat vaarallisten aineiden kuljetukset ovat niin pienimuotoisia ja alueellisesti tapahtuvia, että niillä ei ole todellista markkinavaikutusta kuorma-autoliikenteeseen.

Esitysluonnoksen 1. lakiehdotuksen 2 §:ää on tarkennettu SKAL ry:n ehdottamalla tavalla. Koneyrittäjien ehdotus ei ole mahdollinen, koska 40 kilometriä tunnissa nopeustaso perustuu VAK-direktiiviin.

EU:n geenitekniikkasäädösten ja vaarallisten aineiden kuljetussäädösten yhteensovittaminen

Geenitekniikan lautakunta toi esiin soveltamisalaan liittyviä ongelmia, jotka liittyvät EU:n geenitekniikkasäädösten ja vaarallisten aineiden kuljetussäädösten yhteensovittamiseen. Ongelmat koskevat sekä vaarallisia muuntogeenisiä organismeja (GMO) koskevien säädösten soveltamisalaa että aineiden luokituksen selkeyttämistä erityisesti siltä osin, mikä GMO kuuluu vaarallisten aineiden luokkaan 9. Nykyisin luokitus on GMO:n lähettäjän vastuulla, eikä siihen ole ollut säädöksissä riittäviä kriteerejä tartuntavaarallisia muuntogeeniset mikro-organismia (GMM) lukuun ottamatta. Tämän vuoksi lähettäjillä, kuljetusyrityksillä ja viranomaisilla on erilaisia tulkintoja GMO:n kuljettamiseen liittyvistä määräyksistä.

Lautakunnan ehdotus on laaja-alainen eikä sitä ole esityksen aikataulusta johtuvasta syystä ollut mahdollista arvioida esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Tilapäinen säilytys

Useat lausunnonantajat pitivät tilapäisen säilytyksen paikan määrittelemistä edelleen tärkeänä (esimerkiksi Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Neot Oy, Fortum Waste Solutions Oy). Suomen Transitoliikenneyhdistys ry:n mukaan tilapäisen säilytyksen paikkaan kohdistuvat

vastuut pitäisi myös kuvata selkeästi laissa. Tilapäisen säilytyksen paikan määrittelyssä on tarpeen huomata, ettei se voi olla esimerkiksi määrittelemätön osa rataverkkoa tai rekkojen pysäköintialuetta. Myös Hamina-Kotka Satama Oy:n mukaan lakiehdotus ei anna selkeää kuvaa siitä, kuka asioista vastaa tilapäisen säilytyksen paikalla.

Väylävirasto mukaan esitysluonnoksessa tilapäisen säilyttämisen yhteydessä käytetyt sanamuodot kaipaavat vielä tarkempaa määrittelyä ja muuttamista. Helsingin kaupungin pelastuslaitos piti tärkeänä aikamäärien sekä valvovien viranomaisten tarkkaa määrittelyä, kun asia koskee vaarallisten kemikaalien tilapäistä säilytystä.

Energiateollisuus ry huomautti tärkeästä rajanvedosta kuljetustapahtumaan liittyvien väliaikaisten keskeytysten ja tilapäisen säilytyksen välillä. Sen mukaan tätä rajanvetoa ei ole ehdotuksessa kuvattu riittävän selkeästi. Olisi tärkeää, että perustellut kuljetusten keskeytykset olisivat sallittuja siten, että tilannetta ei tulkita tilapäiseksi säilytykseksi sitä koskevine velvollisuuksineen.

Kainuun pelastuslaitos lausui, että säilytysaikojen määrittäminen on käytännössä vaikeaa valvonnan kannalta. Tärkeintä on ottaa huomion säännöllisen tilapäisen säilytykset paikat, jotka ovat pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan tällä hetkellä osittain velvoitteiden ulkopuolella. Myös kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuvan matkan väliaikaisen keskeytyksen ja pysähdyksen erottaminen tilapäisestä säilyttämisestä on sen mukaan tärkeää.

Lausunnoissa esitettyjen näkemysten johdosta tilapäistä säilytystä koskevaa 1. lakiehdotuksen 29, 30 ja 33 §:ää on tarkennettu esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Tilapäinen säilytys pohjavesialueilla

Etelä-Suomen aluehallintovirasto piti tilapäisessä säilyttämisessä tärkeänä huolellisuuden ja varovaisuuden merkitystä pohjavesialueilla. Myös Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Helsingin kaupunki ja ympäristöministeriö muistuttavat pohjavesialueiden suojelun tärkeydestä. Tilapäisen säilytyksen paikkaa ei lähtökohtaisesti tule lainkaan sijoittaa tärkeille tai muille vedenhankintaan soveltuville pohjavesialueille. Ympäristöministeriö piti tärkeänä, että vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys keskitetään paikoille, joissa onnettomuusriskit ja näin ollen ympäristövahingot ja ympäristön pilaantuminen pystytään estämään huolellisen suunnittelun, valmistelun, varautumisen ja valvonnan kautta.

Lausunnonantajien näkemykset tilapäisen säilytyksen paikoista pohjavesialueilla on tärkeä. Pohjavesien suojelun lisäksi lain tavoitteena on kokonaisvaltaisesti ympäristön turmeltumisen ehkäiseminen. Esitysluonnoksen mukaan tilapäisen säilytyksen paikalta edellytetään sisäisen pelastussuunnitelman laatimista. Sisäisessä pelastussuunnitelmassa määritellään riskienhallintaan perustuen ne turvallisuus ja muut toimenpiteet, jotka tilapäisen säilytyksen paikalta edellytetään. Liikenne- ja viestintävirasto olisi velvollinen kuulemaan ennen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymistä kuntaa, pelastusviranomaista, aluehallintovirastoa sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia määräyksiä pelastussuunnitelman sisällöstä.

Sisäinen pelastussuunnitelma

Myös uudesta velvollisuudesta laatia sisäinen pelastussuunnitelma tilapäisen sälytyksen paikalle lausuttiin paljon. Lausunnonantajat pitävät pääsääntöisesti hyvänä asiana sitä, että kaikilta tilapäisen säilytyksen paikoilta edellytettäisiin sisäinen pelastussuunnitelma sekä tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ei kuitenkaan pitänyt pelastussuunnitelmaa tilapäisen säilytyksen turvallisuutta merkittävästi parantavana uudistuksena.

Sisäministeriön mukaan sisäisen pelastussuunnitelmaa laajentaminen kaikkiin liikennemuotoihin oli kannatettava lisäys turvallisuuden kannalta. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry piti sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoitetta hyvänä. Liiton näkemyksen mukaan vaadittava pelastussuunnitelma sisältöineen olisi merkittävä muutos nykytilanteeseen. Mikäli yrityksellä ei ole aiemmin ollut pelastussuunnitelmaa tai suunnitelma ei ole jo aikaisemmin ollut kattava muuhun lainsäädäntöön perustuvana, niin velvoite aiheuttaa yrityksille kustannuksia. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry toivoi tästä viranomaisilta viestintää yrityksille. Teknisen Kaupan Liitto ry:n ja Kaupanliiton ry:n yhteislausunnossa ehdotettiin, että pelastussuunnitelmaa koskevaan pykätekstiin lisättäisiin se, mitä perusteluissa todetaan tämän velvoitteen integroimisen mahdollisuudesta kohteessa olevaan muuhun turvallisuus- tai valmiussuunnitelmaan, eikä erillistä sisäistä pelastussuunnitelmaa tilapäisen säilytyksen suhteen tällaisissa tapauksissa vaadittaisi. Suomen Satamaliitto ry katsoi, että vaatimus pakollisesta sisäisestä pelastussuunnitelmasta tarvitsisi vielä konkreettisempaa kuvausta muutoksista nykytilaan. Myös siirtymä ’perustasolta’ suuronnettomuusriskien tasolle vaatisi lausunnonantajan mukaan seikkaperäisempää avaamista.

Hallituksen esityksen jaksossa 4.2.3 on arvioitu sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta aiheutuvia kustannuksia yrityksille. Uuden lainsäädännön voimaantulosta ja sen täytäntöönpanosta viestitään yrityksille. Sisäisen pelastussuunnitelma voi esitysluonnoksen mukaan olla esimerkiksi osa sataman turvallisuusselvitystä ilman lainsäädännössä asetettavaa velvoitetta. Tästä säätäminen laissa olisi epätarkoituksenmukaista.

Monet kommentit liittyivät vastuuhenkilön määrittämiseen. Neot Oy nosti esille kysymyksen siitä, mitä tarkoitetaan vastuuhenkilöillä tilapäisessä säilytyksessä, erityisesti mitä häneltä vaaditaan (palomiespätevyys, ensiapupätevyys). Kainuun Pelastuslaitos katsoi vastuuhenkilön nimeämisen helpottavan käytännön asioita.

Hallituksen esitysluonnoksessa ei ehdotettu pätevyysvaatimuksia tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilölle. Vastuuhenkilöstä olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 33 §:n 5 momentissa. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta satamanpitäjän ja satamassa toimivan toiminnanharjoittajan vastuuhenkilöstä. Vastuuhenkilö edellytettäisiin jatkossa kaikilta niiltä, joilta edellytetään sisäinen pelastussuunnitelma. Käytännössä vastuuhenkilö olisi henkilö, joka huolehtisi säännösten ja määräysten noudattamisesta ja hyvästä järjestyksestä ja ensiapuvälineistä tilapäisen säilytyksen paikassa. Vastuuhenkilö voisi olla myös yrityksen turvallisuusneuvonantaja tai muuten työskennellä hyvässä yhteistoiminnassa turvallisuusneuvonantajan kanssa.

Sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien velvoitteiden täytäntöönpano ja lailla säätäminen

Työ- ja elinkeinoministeriö piti tärkeänä, että sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien velvoitteiden täytäntöönpanoa seurataan uuden lainsäädännön voimaantulon jälkeen. Ministeriö myös huomautti, että keskeiset sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevat perussäännökset tulee kaikilta osin olla laissa perustuslain edellyttämällä tavalla. Muun muassa talouden toimijan velvollisuus toimittaa sisäinen pelastussuunnitelma pelastusviranomaiselle ennen toiminnan aloittamista tulisi säätää lakitasolla.

Työ- ja elinkeinoministeriön lausunnon johdosta sisäistä pelastussuunnitelmaa koskeva sääntelyä on täydennetty 1. lakiehdotuksessa. Sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien velvoitteiden täytäntöönpanoa seurattaisiin. 1. lakiehdotuksen 33 §:n 4 momentin mukaan sisäinen pelastussuunnitelma olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista ja suunnitelman uusimisen yhteydessä.

Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö

Posti Oy katsoi, että ehdotettu vaatimus sisäisestä pelastussuunnitelmasta jättää epäselväksi muun muassa sen, miten ilmoitettaisiin aineet, määrät ja niiden sijainnit tilanteissa, joissa ne vaihtelevat tunnista, vuorokaudenajasta ja vuorokaudesta toiseen. Neot Oy nosti esille huolen myös pelastuslaitoksien resurssien riittävyydestä käsitellä, harjoitella ja varmistaa alueen sisäiset pelastussuunnitelman toimintamallit. Koneyrittäjät korostivat, että pelastussuunnitelmien laajuus pitää suhteuttaa tilapäisen säilytyksen laajuuteen (määrällisesti ja ajallisesti). Neste Oyj ehdotti sen tarkastelemista, onko pelastussuunnitelma yksinään riittävä vai tulisiko miettiä myös riskienarviointia tai muita turvallisuutta edistäviä vaatimuksia.

Esitysluonnoksen mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä ja uusimisesta. Asetuksella olisi mahdollista säätää esimerkiksi aineiden määristä ja aineiden sijainnista sisäisessä pelastussuunnitelmassa. On pidettävä selvänä, että sisäisen pelastussuunnitelman laajuus suhteutuisi toiminnan laajuuteen asetuksessa ilmoitettavien tietojen myötä. Asetusluonnoksen mukaan pelastussuunnitelma tulisi laatia riskiperustaisesti.

Lausunnon antaminen sisäisestä pelastussuunnitelmasta

Kuntaliitto ehdotti, että Liikenne- ja viestintäviraston pyytäisi lausunnon myös kunnalta tilapäisen säilytyksen sisäisestä pelastussuunnitelmasta. Kunnan tehtävänä on kaavoitus ja sen myötä terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön edistäminen kuten myös liikenteen järjestäminen ja palvelujen saatavuuden mahdollistaminen. Sisäministeriö esitti, että sisäinen pelastussuunnitelma toimitettaisiin myös pelastusviranomaiselle.

Hallituksen esitysluonnosta on täydennetty Kuntaliiton lausunnon mukaisesti esitysluonnoksen jatkovalmistelussa. Lausunnolla olleen esitysluonnoksen mukaan sisäinen pelastussuunnitelma toimitettaisiin pelastusviranomaisille hyödynnettäväksi.

Suomen Satamaliitto ry esitti muutosta 1. lakiehdotuksen 165 §:n 6 momentin siirtymäsäännökseen siten, että uusien sisäisten pelastussuunnitelmien laatimiseen liittyvä siirtymäaika olisi 18 kuukautta esitetyn vuoden sijasta. Liiton mukaan esitetty velvoite edellyttää sataman suunnitelmien ja alueen yritysten kanssa tehtävän yhteistyön arviointia ja mahdollista uudelleenjärjestelyä. Pidennys antaisi riittävästi aikaa ja mahdollisuuden tarvittaessa täydentää henkilöstön koulutusta asiassa.

Satamaliiton muutosehdotus on otettu huomioon esitysluonnoksen siirtymäsäännösten jatkovalmistelussa. Myös lain voimaan tulossa on mahdollista ottaa huomioon sisäisen pelastussuunnitelman laatimiseen edellytettävä aika.

Tilapäisen säilytystä koskevan sääntelyn yleinen kehittäminen

Työ- ja elinkeinoministeriön korosti yleisesti, että tilapäisen säilytyksen paikat ovat paikkoja, joissa toistuvasti samassa paikassa säilytetään vaarallisia kemikaaleja. Aiheutuvan vaaran suhteen tilapäisen säilytyksen paikat ovat siten verrattavissa kemikaalivarastoihin. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että kemikaalien varastointiin ja tilapäiseen säilyttämiseen liittyvän lainsäädännön valvonta, säännökset ja ohjeistukset olisivat näissä toiminnoissa mahdollisimman saman tasoiseen turvallisuustasoon tähtääviä. Kuljetustapahtuma tulisi saada rajatuksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskevassa sääntelyssä ajallisesti ja reitiltään mahdollisimman lyhyeksi ja turvalliseksi siten, että kuljetus tehdään mahdollisimman keskeytyksettä ja vain laissa säädetyin edel-

lytyksin. Tämän tulisi olla sääntelyssä selkeästi asetettu tavoite ja pääperiaate. Mahdollisiin soveltamisalaan koskevat rajanvetotilanteet (tilapäistä säilytystä vai varastointia) edellyttävät tehokasta ja toimivaa viranomaisvalvontaa sekä lupa- ja valvontaviranomaisten tiivistä yhteistyötä.

Työ- ja elinkeinoministeriön näkemys siitä, että kemikaalien varastoinnilla ja vaarallisten aineiden tilapäisellä säilytyksellä tulisi olla sama valvonta, säännökset ja ohjeistukset on lähtökohtaisesti perusteltu. Näkemys edellyttäisi huomattavat valvonnalliset ja hallinnolliset resurssit eikä ehdotusta ole ollut mahdollista toteuttaa tässä lainsäädäntöhankkeessa. Ehdotus lisäisi myös merkittävästi hallinnollista taakkaa yritystoiminnalle esimerkiksi lupamenettelyn johdosta. Esityksen jaksossa 5.1 on toteuttamisvaihtoehtona arvioitu tilapäisen säilytykselle asetettavaa määräaikaa. Hallituksen esitysluonnoksen tarkoituksena olisi kehittää viranomaistavalvontaa ja viranomaisten yhteistyötä valvonnassa.

Turvallisuusneuvonantajan nimeäminen

Ehdotetusta turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ja tiedon hallinnasta lausuttiin paljon. Pirkanmaan Liikenneopisto Oy katsoi, että turvallisuusneuvonantajien nimen ilmoittamisvaatimus on hyvä uudistus. Myös Suomen ympäristökeskus SYKE, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, sisäministeriö ja Poliisihallitus pitävät tätä positiivisena uudistuksena.

Kemianteollisuus ry esitti, että ehdotettua turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisvelvollisuutta ja turvallisuusneuvonantajarekisteriä tarkastellaan vielä uudelleen. Viranomaisilla on nykymenettelylläkin tieto turvallisuusneuvonantajan kokeen läpäisseistä henkilöistä ja yrityksistä, joille nämä toimivat turvallisuusneuvonantajana. Tulisi olla erittäin vahvat perustelut, mikäli samoista ihmisistä perustetaan uusi henkilörekisteri. Teknisen Kaupan Liitto ry yhteislausunnossaan Kaupan Liitto ry:n kanssa huomauttivat, että neuvonantajan nimeämisvelvollisuuden laajentamisen sijaan turvallisuuden edistämisen kannalta tehokkaampi ratkaisu voisi olla panostaminen ohjeistamiseen ja yritysten neuvontaan.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy piti turvallisuusneuvonantajien nimen ilmoittamisvaatimusta hyvänä uudistuksena ja ehdotti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi avointa listausta henkilöistä yrityskohtaisesti, tai siten, että pelastustoimi pääsisi järjestelmästä näkemään yrityksen turvallisuusneuvonantajan yhteystiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kannattanut esitetyssä laajuudessa olevaa turvallisuusneuvonantajarekisteriä ja piti esityksen mukaista laajaa rekisteriä liian kalliina. Viranomaisella oleva tieto turvallisuusneuvonantajan nimenneistä yrityksistä on valvonnan kannalta kuitenkin kannatettava. Siten virasto kannatti esityksen päämäärää, mutta ei esitettyä laajaa rekisteriä koskevaa toteutustapaa. Mikäli turvallisuusneuvonantajan ilmoitusrekisterin toteutus ja ylläpito jäävät säädöksiin esitetyn kaltaisena rekisterinä, tulisi viraston itse saada päättää sen toteutustavasta, kehittämisestä ja ylläpidosta.

Lausuntojen johdosta turvallisuusneuvonantajan ilmoittamista koskevaa sääntelyä on kehitetty esitysluonnoksen jatkovalmistelussa. Ehdotettavan sääntelymallin mukaan yritys ilmoittaisi Liikenne- ja viestintävirastolle tiedon siitä, että se on nimennyt itselleen turvallisuusneuvonantajan. Henkilötietoja ei ilmoitettaisi. Kevyempi sääntelymalli olisi sekä yrityksille että Liikenne- ja viestintävirastolle yksinkertaisempi ja halvempi toteuttaa. Valitulla mallilla olisi mahdollista toteuttaa ilmoittamisvelvollisuudelle asetetut valvonnalliset tavoitteet.

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät

Turvallisuusneuvonantajan roolin tulisi Energiateollisuus ry:n näkemyksen mukaan selkeästi olla neuvonantajan rooli, joka ei sisällä mitään päivystysluonteisia operatiivisia vastuita normaalitoimintaan tai poikkeustilanteisiin eikä myöskään tavanomaisia työntekijän tai konsulttipalvelun vastuun ylittäviä vastuita. Tästä näkökulmasta Energiateollisuus ry näki ongelmallisena 1. lakiehdotuksen 94 §:n 1 momentin 2 kohdan, jossa neuvonantajan tehtäväksi on säädetty ”seurata ja ohjata vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää toimintaa”. Tämä tehtävä tulisi kirjoittaa muotoon, joka kuvaa tehtävän todellista luonnetta eli riittävää perehtymistä vaarallisen aineiden kuljetukseen liittyvään toimintaan, jonka pohjalta neuvonantaja voi toteuttaa kyseisen säännöksen 1 kohdan mukaisen neuvonantovelvollisuuden sekä 3 kohdan mukaisen edistämisvelvollisuuden.

Vaatimukset turvallisuusneuvoantajan tehtävistä vastaisivat voimassa olevan VAK-lain 10 c §:n säännöksiä. Ne perustuisivat tie- ja rautatiekuljetusten kansainvälisten sopimusten, vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja vastaavaan EU-sääntelyyn. Tämän vuoksi Energiateollisuus ry:n ehdotusta ei ole otettu huomioon esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Turvauhkiin varautuminen

Turvauhkaan varautumiseen liittyviä säännösehdotuksia pidettiin pääosin tärkeinä ja kannatettavina. Turvauhkiin varautumisen tiedostettiin olevan osa vaarallisten aineiden kuljetusten kokonaisturvallisuutta. Eniten lausuttiin henkilöturvallisuusselvityksestä. Esitysluonnoksen mukaan työnantajalla olisi mahdollisuus tarvittaessa teettää suppea henkilöturvallisuusselvitys. Kemianteollisuus ry lausui, että turvauhkiin varautumisen tilapäisen säilytyksen paikoilla tulee olla riskiperusteista. Tarkempia määräyksiä annettaessa on menettelyt syytä linjata kemikaaliturvallisuuslainsäädännön kanssa. Olisi myös syytä harkita, tulisiko turvauhkiin varautumista tilapäisen säilytyksen paikoissa tarkastella samanaikaisesti sisäiseen pelastussuunnitelman kanssa. Myös Fortum Waste Solutions Oy lausui, että turvauhkiin varautuminen tilapäisen säilytyksen paikoilla tulisi olla riskiperusteista ja varautumisen tulisi olla linjassa tilapäisen säilytyksen paikan pelastussuunnitelman kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto piti turvatoimien (security) sisällyttämistä lakiin turvallisuutta edistävien säännösten (safety) rinnalla kannatettavana siten, että kansainvälisissä sopimuksissa edellytetyt vaatimukset on asianmukaisesti säädetty kansallisella tasolla. Kemianteollisuus ry:n lausunnon johdosta on todettavissa, että turvauhkiin varautuminen olisi esitettävän lainsäädännön mukaan riskiperusteista ja että varautumisen tulisi olla linjassa tilapäisen säilytyksen sisäisen pelastussuunnitelman kanssa.

Suppea henkilöturvallisuusselvitys

Suomen Satamaliitto ry, Kemianteollisuus ry, Teknisen Kaupan Liito ry yhdessä Kaupan liitto ry:n kanssa, Suomen ympäristökeskus, Neste Oyj ja Fortum Waste Solutions Oy sekä Geenitekniikan lautakunta pitivät muutosehdotusta tärkeänä tai puolsivat mahdollisuutta tehdä suppea henkilöturvallisuusselvitys vaarallisten aineiden kuljetuksen parissa työskenteleville henkilöille. Myös Neot Oy piti muutosta erittäin hyvä kehityskohteena alalle. Neot Oy totesi suppean henkilöturvallisuusselvityksen olevan tärkeä kehityskohde. Oikeusministeriön piti suppeaa turvallisuusselvitystä asianmukaisena ratkaisuna.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy kysyi lausunnossaan, haittaako tai estääkö turvallisuusselvitysten tekeminen elinkeinonharjoittamista, jos Suojelupoliisin resurssit eivät riitä selvitysten tekemiseen. Logistiikkayritysten Liitto ry ei myöskään kannattanut ehdotusta, koska ei pitänyt sitä

tarpeellisena. Suomen Huolinta ja Logistiikkaliito ry ei myöskään kannata turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamista kustannuksien vuoksi.

Posti Oy huomautti, että henkilötarkastuksen käyttämisen laajuus tulisi harkita tarkasti, samoin sitä, kenellä on oikeus vaatia selvityksen tekemistä kuljetusyrityksen henkilöstölle. Kun oikeutta suppeaan henkilöturvallisuusselvitykseen laajennetaan, se saattaa parantaa turvallisuutta, mutta samanaikaisesti menettely lisäisi toiminnanharjoittajilta ja viranomaisilta vaadittuja henkilöresursseja ja sitä kautta lisäisi toimijoiden kustannuksia.

Sisäministeriö lausui, että turvallisuusselvityslain muuttaminen on perusteltua. Ministeriö esitti, että perusmuotoinen henkilöturvallisuusselvitys olisi mahdollinen vaarallisimipien aineiden kuljetustehtävissä työskentelevien osalta. Näin pystyttäisiin tehokkaammin ennalta estämään vaarallisimipien aineiden kuljetuksiin kohdistuvia uhkia.

Suojelupoliisin näkemyksen mukaan perusmuotoisella turvallisuusselvityksellä pystytään suppeaa turvallisuusselvitystä tehokkaammin ennakolta ehkäisemään esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin mahdollisesti kohdistuvaa terrorismin ja järjestäytyneen rikollisuuden uhkaa. Suppeassa selvityksessä ei ole mahdollista hyödyntää Suojelupoliisin tiedustelutietoja tai Keskusrikospoliisin ilmoittamia tietoja järjestäytyneeseen rikollisuuteen liittyen. Näistä seikoista johtuen Suojelupoliisi pitäisi perustellumpana perusmuotoisen turvallisuusselvityksen laatimisen mahdollistamista vaarallisimpien aineiden ajoneuvokuljetustehtävissä työskentelevien henkilöiden osalta.

Edellä kerrotulla tavalla lausunnonantajien näkemykset turvallisuusselvityksen tarpeellisuudesta ja laajuudesta vaihtelivat. Tämän vuoksi ei ole ilmennyt tarvetta muuttaa esitysluonnoksen sisältöä esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Reittirajoitusten uudistaminen

Reittirajoitusten yksinkertaistaminen ja selkeyttäminen arvioitiin hyväksi ja perustelluksi ehdotukseksi, koska se selkeyttäisi käytännön toimintaa. Erityisesti lausunnoissa korostettiin reittirajoitusten koskevan tiedon keskittämistä ja siihen liittyvän viestinnän hoitamista asianmukaisesti.

Kemianteollisuus ry ehdotti näiltä osin, että 1. lakiehdotuksen 55 §:n perusteluteksti kirjoitettaisiin itse pykälään. Perusteluissa todetaan, että annettuja reittirajoituksia tarkastellaan infrastruktuurin ja muiden tekijöiden muutosten takia uudelleen.

Suomen Kuntaliitto ry piti esitettyä siirtymäaikaa uusien reittirajoituspäätösten hakemiselle ja käsittelylle tiukkana ja esitti siirtymäajan pidentämistä vuodella. Lisäksi Kuntaliitto esitti, että 1. lakiehdotuksen 55 §:n lisätään virke siitä, että viraston tulee kuulla ennen reittirajoituksen poistamispäätöksen tekemistä kuntaa. Kuntaliitto painottaa, että jos virasto antaa näitä teknisiä määräyksiä, tulee ne valmistella yhteistyössä kuntien kanssa.

Pirkanmaan pelastuslaitos ehdotti, että lakiin lisättäisiin myös pelastuslaitoksille mahdollisuus jättää perustellusta syystä reittirajoitushakemus.

Lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että reittitiedot ja -rajoitukset koottaisiin yhteen paikkaan, esimerkiksi viranomaisen hallinnoimalle verkkosivulle. Posti Oy ehdotti, että tiedot reittirajoituksista voisivat olla ajantasaisesti saatavilla viranomaisten ylläpitämillä verkkosivuilla. Myös Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry kannattivat tiedon siirtämistä keskitetysti esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämälle verkkosivulle.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry katsoi, että tiekuljetusten reittirajoitukset tulisi löytyä yhdestä ja samasta paikasta. Kemianteollisuus ry mukaan olisi erinomaista, jos reittirajoitukset näkyisivät (kuljetusammattilaisten) karttajärjestelmissä ja reittirajoituspäätökset perusteluineen löytyisivät Liikenne- ja viestintäviraston sivuilta. Fortum Waste Solutions Oy esittää, että pidemmällä aikajänteellä vaarallisten aineiden kuljetusten reittirajoitukset olisivat saatavilla suoraan kuljetusammattilaisten reittisuunnittelujärjestelmistä.

Annettujen lausuntojen johdosta voi reittirajoituksista todeta, että uusien reittirajoituspäätösten hakeminen ja käsittelyn määräaika ovat riippuvaisia siitä, milloin laki tulisi voimaan. Lain voimaan tulon määrittelyssä olisi mahdollista ottaa huomioon rajoituspäätösten hakemiseen ja käsittelyyn tarvittava aika. Lainvalmistelussa ei ole tullut esille, että nykyisissä rajoituspäätöksissä olisi erityisiä ongelmia ja siksi muutokset olisivat vähäisiä nykytilaan verrattuna. On selvää, että hakijana toimivaa kuntaa ja sitä kuntaa, jonka alueella mahdollinen rajoituspäätös kohdistuu, kuullaan päätöstä koskevassa hallintomenettelyssä. Pelastuslaitoksella on mahdollisuus esittää kunnalle reittirajoituksen hakemista. Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava reitti- ja tunnelirajoituksista asianmukaisesti.

Ilmoitus- ja lupavelvollisuus pidempiaikaisesta pysäköinnistä

Sisäministeriön lausunnon mukaan 1. lakiehdotuksen 14 §:ssä tarkoitettu ilmoitus pidempiaikaisesta pysäköinnistä tulisi tehdä poliisille heti, kun se on mahdollista. Sisäministeriö totesi, ettei pykälästä tai perustelutekstistä käy ilmi, mitä tarkoitetaan pidempiaikaisella pysäköinnillä ja milloin ilmoitus tulee antaa poliisille. Myös Poliisihallitus toivoi tarkennusta pidempiaikaiseen pysäköintiin sekä mitä pakottavalla tilanteella tarkoitetaan. Poliisihallitus ja Säteilyturvakeskus esittivät tarkennusta siihen että, kenellä on ilmoitusvelvollisuus. Säteilyturvakeskus lausui, että tulisi säätää minkälaisilla edellytyksillä lupa myönnetään ja missä määrin sen myöntäminen on pakollista tai harkinnanvaraista. Sisäministeriö ja Poliisihallitus katsoivat, että ilmoittamatta jättäminen tulisi säätää rangaistavaksi.

Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa mainittuun säännökseen on lisätty velvollisuus siitä, että lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan olisi yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty. Lisäksi säännöksen perusteluihin on sisällytetty esimerkkejä, milloin lupaa tai ilmoitusta ei edellytettäisi. Pykälään lisättiin myös asetuksenantovaltuudet. Asetuksessa säädettäisiin muun muassa lupa- ja ilmoitusmenettelystä ja vaadittavista tiedoista. Rangaistavuudesta säädettäisiin esitysluonnoksen 142 §:ssä.

Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto katsoi, että 1. lakiehdotuksen 58 §:ssä säädetty menettely onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittamisessa on suppea, ja pitää nykyistä menettelytapaa hyvänä ja kannattaa sen jatkamista sellaisenaan. Virasto ehdotti, että selvyyden vuoksi pykälän perusteluissa täsmennetään ilmoittajansuojan saamisen ja markkinavalvontatoimenpiteiden välistä suhdetta. Lisäksi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ehdotti, että 59 §:n perusteluissa täsmennetään pykälän mukaisen ilmoittajansuojan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelua koskevan direktiivin (EU) 2019/1937 välistä suhdetta.

Esitysluonnoksen jatkovalmisteluissa säännöksen perusteluita on täydennetty lisäämällä maininta direktiivistä ja maininta, että säännökset olisivat erityissääntelyä ilmoittajien suojelusta ja niitä sovellettaisiin rinnakkain muun lainsäädännön kanssa.

Kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien täsmentäminen tiekuljetuksessa

Voimassa olevassa lainsäädännössä kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuudet ovat omissa säännöksissään. Lausunnolla olleen esitysluonnoksen 1. lakiehdotuksen 63 §:n mukaan kuljettajan katsottaisiin jatkossa edustavan kuljetuksen suorittajaa. Logistiikkayritysten Liitto ry:n, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n ja Poliisihallituksen mukaan käytännön kannalta voisi olla selvempää, jos kuljettajan velvoitteet eivät sisältyisi kuljetuksen suorittajaa velvoitteisiin. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n mielestä kuljettajien velvollisuudet ovat olennainen asia, joita ei tulisi siirtää vain kuljetuksen suorittajalle. Ne muodostavat tärkeän perustan kuljetusturvallisuuden varmistamiseen. Kuljetusketjut voivat pitää sisällään pitkiä ketjutuksia ja useita kuljetuksen suorittajia. Poliisihallitus lausui, että myös valvonnan kannalta olisi selkeämpää, jos kuljettaja ja kuljetuksen suorittajalle olisi omat pykälät tai mainittaisiin kuljettaja erikseen. Posti Oy mukaan käytännön toteutuksessa saattaa olla epäselvää, miten kuljettajat jatkossa toimivat, jos kohdennetut vaatimukset poistetaan.

Kuljettajan ja kuljetuksen suorittajaa koskeva esitysluonnoksen sääntely vastaa kansainvälisen ADR-sopimuksen määräyksiä eikä lausunnonantajien näkemyksiä ole tämän vuoksi otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Kuljetuskäyttöön ottavasta säiliöstä ilmoittaminen

Kemianteollisuus ry totesi, että esitysluonnoksen 1. lakiehdotuksen 28 §:n mukainen velvoite kuljetuskäyttöön otettavan säiliön ilmoittamisesta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle jää osin epäselväksi perusteluiltaan, toteutukseltaan ja vaikutuksiltaan. Teknisen Kaupan Liitto ry:n ja Kaupan liitto ry:n eivät koe kuljetussäiliöiden ilmoitusvelvollisuuden laajentamista tarpeellisena tai merkittävästi turvallisuutta edistävänä lisävelvoitteena. Kohdistuessaan vain kotimaisiin toimijoihin se lisäksi heikentäisi tasavertaisuutta ja kilpailuasetelmaa suhteessa ulkomaisiin toimijoihin. Ulkomaisessa omistuksessa olevien vuokrasäiliöiden säännöllisestä tarkastuksesta huolehtii sen omistaja, eikä näiden säiliöiden ilmoittaminen suomalaiseen rekisteriin tunnu lausunnonantajasta tarkoituksenmukaiselta.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston esitti maahantuojan poistamista 1. lakiehdotuksen 28:n § 1 momentista. Maahantuojaa koskevien tietojen kerääminen on koettu ongelmalliseksi.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston lausunnon mukaan säiliöiden elinkaariseuranta mahdollistaa valvonnan kohdentamisen erityisesti riskikohteisiin. Nykyisin viranomaisilla ei ole käytössä kokonaiskuvaa Suomen VAK-säiliökannasta. Seuranta mahdollistaisi rakennemuutosten ja merkittävin korjausten seurannan. Rekisteröinnistä olisi hyötyä myös arvioitaessa mahdollisten säädösmuutosten teknistä vaikutusta VAK-kalustoon sekä vaikutusta kuljetustoimintaa harjoittavien yritysten talouteen.

Esitysluonnokseen ehdotettaisiin nykyistä vastaavaa säännöstä ilmoittaa tietoja paineastioista ja säiliöistä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, joka pitäisi niistä rekisteriä. Velvollisuus on osin kielteisistä lausunnoista huolimatta turvallisuuden kannalta perusteltu. Ilmoitusvelvollisuudesta huolehtisivat edelleen samat tahot eli paineastioiden ja säiliöiden omistajat ja haltijat sekä tarkastuslaitokset. Kuitenkin ilmoitusvelvollisuus laajennettaisiin suuremmalle joukolle uusia, maahantuotuja käytettyjä tai oleellisesti muutettuja paineastioista ja säiliöitä. Säännöksen laajentamista lukuun ottamatta vaatimus ei olisi uusi, joten nykykäytäntö ei muuttuisi. Ilmoittamisella oli mahdollisuus parantaa säiliöiden valvontaa. Lisäksi seuranta mahdollistaisi rakennemuutosten ja merkittävin korjausten seurannan. Rekisteröinnistä olisi hyötyä myös arvioitaessa mahdollisten säädösmuutosten teknistä vaikutusta vaarallisten aineiden kuljetuskalustoon ja vaikutusta kuljetustoimintaa harjoittavien yritysten talouteen.

Markkinavalvonta

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto piti tärkeänä ja kannatettavana markkinavalvonnan sääntelyn yhdenmukaistamista, sillä sen voi arvioida hyödyttävän kaikkia toimijoita. Esitettävät muutokset yhdenmukaistavat markkinavalvontasääntelyä kansallisella tasolla. Lisäksi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto kannattaa seuraamusmaksua koskevien säännösten lisäämistä viranomaisten toimenpidevalikoimaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö piti hyvänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala hyödyntää laajasti horisontaalista markkinavalvontalakia sen vastuulle kuuluvan tuotesääntelyn täytäntöönpanossa. Ministeriö kuitenkin katsoi, että lakiehdotuksen toimivaltuuksia tulisi jatkovalmistelussa selkeyttää ja tarkkarajaistaa.

Työ- ja elinkeinoministeriön näkemykset on otettu huomioon esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Viranomaisvalvonnan kehittäminen

Lausunnonantajat pitivät valvontaa koskevien säädösten täsmentämistä kannatettavana. Myös lainsäädännön ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonnan keskittämistä Liikenne- ja viestintävirastoon pidettiin kannatettavana. Moni lausunnonantaja nosti kuitenkin esille huolensa siitä, riittävätkö viraston resurssit koordinoivan viranomaisen tehtäviin. Tehtävien hoitamisen ehdottomana edellytyksenä todettiin se, että Liikenne- ja viestintävirasto saa tarvittavat resurssit lisääntyviin tehtäviinsä.

Kemianteollisuus ry esitti, että laissa edelleen osoitettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle tehtävä ohjata vaarallisten aineiden kuljetustoimintaa Suomessa. Teknisen Kaupan Liitto ry yhdessä Kaupan liitto ry:n kanssa toivoi Liikenne- ja viestintäviraston koordinoivan roolin tarjoavan tukea muille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisille ja edesauttavan viranomaisten yhteistyötä. Se esitti, että neuvonta tunnistettaisiin ja määriteltäisiin osaksi lain ennakkovalvontaa.

Posti Oy huomautti lausunnossaan, että viranomaisvalvonnan tulisi kohdistua myös lähettäviin ja vastaanottaviin yrityksiin. Jos lähettäjä toimii vastuullisesti lakien ja asetusten mukaan, on kuljetusyrityksen paljon helpompaa toimia turvallisesti. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry katsoi, että riittävä valvonta ulotettuna myös lähettäjien toimintaan ja tarvittavan asiantuntemuksen omaamiseen vaarallisia aineita lähettävissä yrityksissä tulee olemaan iso asiakokonaisuus ja vaatimaan paljon viranomaisresursseja.

Kemianteollisuuden esitys liikenne- ja viestintäministeriön ohjaavasta roolista olisi epätarkoituksenmukainen. Sen sijaan Liikenne- ja viestintäviraston roolia valvontaa koordinoivana viranomaisena esitettäisiin kehitettäväksi. Lähettäjän toiminnan valvontaa ei ole suljettu pois esitysluonnoksessa, vaan sen mukaan koko kuljetusketjun valvontaan tulisi panostaa turvallisten vaarallisten aineiden kuljetusten suorittamiseksi.

Tullin ja Rajavartiolaitoksen rooli valvonnassa

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy huomautti, että Tulli ja rajavartiosto tulisi edelleen säilyttää poliisin rinnalla tievalvontaa suorittavana viranomaisena. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto toivoi selkeytystä eri viranomaisten rooleihin ja esimerkiksi kannattaa Tullin ja Rajavartiolaitoksen nykyisen toimivallan säilyttämistä ja toimivan viranomaisyhteistyön jatkamista entisellään. Myös Poliisihallitus ja sisäministeriö katsovat, että valvontatehtävät tulisi näiltä osin selkeyttää

siten, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat lakia omilla tehtäväalueillaan kuljetusmuodosta riippuen. Valtionvarainministeriö katsoo, että epäselväksi jää, siirtyykö poliisin nykyisiä valvontatehtäviä virastolle.

Lausuntojen johdosta Tullin ja Rajavartioston roolia on täsmennetty esitysluonnoksen jatkovalmistelussa. Tullin ja Rajavartiolaitos toimisivat edelleen samoissa vaarallisten aineiden kuljetusten valvontatehtävissä kuin voimassa olevan lainkin mukaan.

Neuvonnan järjestäminen

Monet lausujat muistuttivat neuvonnan tärkeydestä ja siitä, että se edellyttää resursseja. Kemianteollisuus ry esitti, että Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kirjattaisiin neuvonnan järjestäminen lain ja siihen liittyvien säädösten toimeenpanon tueksi. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry yhteislausunnossaan Kaupan Liiton kanssa lausuivat, että neuvonta voisi olla esitettävän lainsäädännön ennakkovalvonnan osa. Myös Neste Oyj katsoo asiantuntevan neuvonnan lisäävän vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta. Energiateollisuus ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry pitävät neuvontaa tärkeänä. Suomen Satamaliitto ry lausui, että toimeenpanossa neuvonnan merkitystä turvalliselle toiminnalle kannattaa korostaa.

Viranomaisten tehtäviin kuuluu hallintolain mukaan neuvonnan antaminen eikä siitä säätäminen ole vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarpeen.

Sanktiointien uudistaminen

Esitysluonnoksen sanktioinnit ja hallinnolliset pakkokeinot on esityksessä esitetty lausunnonantajien mielestä pääsääntöisesti perusteellisesti. Säädösehdotus on näiltä osin hyvin yksityiskohtainen. Osassa esityksen säädöksistä ja perusteluissa lausunnonantajat kuitenkin kaipasivat tarkennusta tai muutosta.

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan paljon lakiteknisiä muutoksia sanktiointiointeihin ja niiden perusteluihin. Muutokset on otettu pääsääntöisesti huomioon esitysluonnoksen jatkovalmistelussa. Myös Oikeusrekisterikeskuksen hallinnollisista seuraamuksia ja niitä koskevaa menettelyä koskevat muutosehdotuksen on otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Syyttäjälaitos ehdotti pohdittavaksi, olisiko rikoslain 44 luvun 17 §:ään oikeushenkilön rangaistusvastuu syytä lisätä myös vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, koska kuljetustoiminta tapahtuu lähes aina oikeushenkilön toiminnassa.

Esitysluonnoksen jatkovalistelussa ei ole katsottu tarpeelliseksi ehdottaa oikeushenkilön rangaistusvastuun laajentamista, koska vaarallisten aineiden kuljetuksiin sovelletaan myös ympäristön turmelemista koskevia rikoslain 48 luvun säännöksiä ja niihin liittyvää oikeushenkilön rangaistusvastuuta. Rikoslain soveltamisesta säädettäisiin esitysluonnoksen 141 §:ssä.

Helsingin Satama Oy lausui, että luonnoksessa satamapitäjä on vastuussa satamissa tapahtuvista vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuudesta. Satamapitäjän edellytykset vastata kuljetusten turvallisuudesta tulee sen mukaan myös taata. Näin ollen myös satamanpitäjän laatimien turvallisuusmenettelyjen laiminlyönti tulisi sanktioida.

Laiminlyönnit olisi sanktioitu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti 1. lakiehdotuksen 23 luvussa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Poliisihallitus huomauttivat, että sanktioiden uudistamisessa tulee huomioida myös se, että liikennevirhemaksulla rangaistavia rikkomuksia ei laskettaisi mukaan ajo-oikeuteen vaikuttaviin rikkomuksiin. SKAL ry:n ja Poliisihallituksen huomiot on otettu huomioon esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Huomioita liitelaeista

Liitelakiehdotuksiin tehtiin lausuntojen pohjalta eräitä lakiteknisiä muutoksia. Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskeva säädösehdotus poistettiin esityksen jatkovalmistelussa turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisvelvollisuutta koskevan säännösehdotuksen muuttamisen vuoksi.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

1 luku

Yleiset säännökset

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälän *1 momentin* mukaan lakia sovellettaisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä kuljetuksen toteuttamisen lisäksi kuljetuksen valmisteluun. Säännös on tarpeellinen siksi, että laissa säädettäisiin varsinaisen kuljetustapahtuman lisäksi eri toimenpiteistä kuljetuksen vaatimustenmukaisuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Ennen varsinaista kuljetusta on esimerkiksi laadittava asiakirjoja, aineet luokiteltava vaaraominaisuuksien mukaan, valittava oikea kuljetustapa ja kuljetusväline, valittava rakenteeltaan ja valmistukseltaan asianmukainen pakkaus ja säiliö, huolehdittava turvallisesta pakkaamisesta, täytöstä, kuormaamisesta ja ahtaamisesta sekä annettava tarvittavia tietoja kuljetusketjun muille osapuolille ennen kuljetusta. Näiden turvallisuutta varmistamien toimenpiteiden suorittaminen kuuluisi siten lain soveltamisalaan.

Koska lakia sovellettaisiin myös kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamiseen myös muutoin, laissa säädettäisiin sellaisista asioista, jotka eivät välttämättä ole kuljetustapahtumaa tai sen valmistelua, mutta välillisesti kuitenkin vaikuttavat kuljetusturvallisuuteen. Tällaisia säännöksiä olisivat muun muassa lain säännökset turvallisuusneuvonantajasta, ajoneuvon hyväksyntöjä myöntävän ja katsastuksia suorittavan henkilön pätevyysvaatimuksista, tarkastuslaitoksista ja niiden tehtäväistä, pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien valmistukseen ja rakenteeseen liittyvistä vaatimuksista sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviin turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista.

Pykälän *2 ja 3 momentin* säännökset vastaisivat voimassa olevan VAK-lain soveltamisalaa. Soveltamisalan rajauksista säädettäisiin erikseen 2 §:ssä.

Laki koskisi esimerkiksi satama-alueella tapahtuvia varastosta alukseen ja varastojen välistä vaarallisten aineiden kuljetusta siltä osin kuin tämä toiminta kuuluu muuten lain soveltamisalaan. Näissä paikoissa sovellettavia säännöksiä olisivat esimerkiksi säännökset kuljetuksesta, kuormaamisesta ja purkamisesta, yhteenkuormaamisesta, tilapäisestä säilytyksestä, kuljetusyksikön merkinnästä ja junan muodostuksessa tarvittavista suojaetäisyyksistä vaunujen välillä.

Lakia ei pääsääntöisesti sovellettaisi lentopaikoilla tapahtuviin polttoainesiirtoihin samalla tavalla kuin tiekuljetusta koskevia säännöksiä sovelletaan polttoainekuljetuksiin tiellä, koska lentopaikkojen polttoainesiirrot tapahtuvat tarkoitusta varten suunnitelluilla erikoisajoneuvoilla,

joita ei ole tarkoitettu käytettäväksi tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä. Tällaisten polttoainesiirtojen osalta olisi kuitenkin tarpeen asettaa tiettyjä teknisisä vaatimuksia, jotka koskisivat säiliöiden rakennetta, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä. Sääntelymalli vastaisi voimassaolevan VAK-lain säännöksiä.

Pykälän *4 momentin* tarkoituksena olisi selkeyttää VAK-lainsäädännön soveltamista maastossa. Siksi säädettäisiin, että maastoliikennelaissa (1710 /1995) tarkoitetussa maastossa tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä esitettävässä laissa säädetään tiekuljetuksesta. Maastoliikennelain 3 §:n mukaan maastolla tarkoitetaan maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen. Maastoliikennelain hallituksen esityksen (HE 163/1995 vp) 3 §:n perustelujen mukaan kaikki muut alueet paitsi tieliikennelain 2 §:ssä tarkoitetut tiet ja kisko- tai ilmaliikenteeseen tarkoitetut alueet ovat maastoa.

Voimassa olevan VAK-lain tiekuljetuksen määritelmään sisältyy maastoliikennelaissa tarkoitettu maastossa tapahtuva kuljetus. Koska kuljettamista maastossa ei voida käytännössä kuitenkaan pitää tiekuljetuksena, otettaisiin kuljetus maastossa lain soveltamisalaan omalla säännöksellään. Säännös ei antaisi suoraan oikeutta kuljetukseen maastossa, koska maastoliikennelaki sisältää myös kieltoja ja rajoituksia, jotka koskevat moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikennettä maastossa.

Ehdotettu *5 momentin* säännös olisi uusi. Sen tarkoituksena olisi selkeyttää lain mahdollista soveltamista kaupunkiraideliikenteessä, vaikka vaarallisia aineita sisältävien lähetysten ja kuorman kuljetus ei olekaan todennäköistä. Raideliikennelain määritelmän mukaan kaupunkiraideliikenteen rataverkolla tarkoitetaan metro- ja raitiorataverkkoa, jota hallinnoi kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijana toimiva kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö. Siten lain vaarallisten aineiden rautatiekuljetusta koskevat säännökset koskisivat myös metro- ja raitiorataverkolla tapahtuvaa kuljetusta. Merkityksellisiksi tällaisessa raideliikenteessä tulevat lähinnä matkatavarana kuljetettavat vaaralliset aineet.

2 §. *Lain soveltamisalan rajaukset.* Pykälässä säädettäisiin soveltamisalaan liittyvistä rajauksista.

Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan laki ei koskisi vaarallisten aineiden irtolastikuljetusta irtolastialuksessa eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetuksia, jotka poikkeavat luonteeltaan tässä laissa tarkoitetusta kuljetuksesta. Siten esimerkiksi satamassa irtolastialuksen kuormaaminenkaan ei kuuluisi lain soveltamisalaan. Kuljetuksesta irtolastialuksella on säädetty erikseen. Tässä laissa tarkoitettu vaarallista ainetta sisältävä lähetys, kuorma ja lasti voi siirtyä avaamatta kuljetusmuodosta toiseen. Käytännössä ajoneuvo, vaunu tai kontti taikka pienemmät yksiköt, kuten pakkaukset, siirtyvät kuljetusketjussa kuljetusmuodosta toiseen. Irtolastialuksen ja neste- ja kaasusäiliöaluksen kuljetuksessa tarvitaan aina kuljetettavan aineen täyttö ja lastaus suoraan alukseen. Tällainen soveltamisalan rajaus vastaa voimassa olevan VAK-lain säännöstä.

Momentin *2 kohdan* mukaan laki ei koskisi huvialuksilla, joiden pituus on alle 45 metriä, tapahtuvia vaarallisten aineiden aluskuljetuksia. Soveltamisalan rajaus vastaisi alusliikennepalvelulaissa (623/2005) huvialuksista säädettyä. Alle 45 metriä pitkiltä aluksilta ei edellytetä alusliikennepalveluun osallistumista, eikä satamakäynnillä alusta ja sen vaarallisia aineita sisältävää lastia koskevaa ilmoitusta. Soveltamisalan rajaus vastaa voimassa olevan VAK-lain säännöstä.

Momentin *3 kohdan* mukaan laki ei koskisi tehdasalueen sisäisiä vaarallisten aineiden siirtoja, silloin kun kuljetus ei kiinteästi liity kuljetusketjuun lähettäjältä vastaanottajalle. Laki ei siten

koskisi esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusta yksityisellä tehdasalueella varastosta toiseen: se on tehtaan tavanomaista toimintaa, eikä tämä tyypillisesti liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen. Sen sijaan laki koskisi siirtoa ja muuta vaarallisen aineen käsittelyä silloin, kun se liittyy kuljetusketjuun: esimerkiksi kuljetusta varten tapahtuva kuormaus ja asiakirjojen laadinta. Soveltamisalan rajaus vastaisi voimassa olevan VAK-lain säännöstä.

Momentin *4 kohdan* mukaan lakia ei sovellettaisi maa- ja metsätaloudessa tapahtuvaan vaarallisten aineiden tiekuljetukseen traktorilla ja sen vetämällä hinattavalla ajoneuvolla. Edellytyksenä olisi maa- ja metsätalouskäytön lisäksi se, että traktorin ja hinattavan ajoneuvon ajonopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa. Soveltamisalan rajaus perustuisi VAK-direktiiviin 2 artiklan 4 kohdan määritelmään. Vapautus helpottaa sellaisen maa- ja metsätalouden harjoittamista, jossa myös käsitellään vaarallisia aineita. Ajoneuvolain 2 §:n 16 kohdan mukaan hinattavalla ajoneuvolla tarkoitetaan toiseen ajoneuvoon kytkettävää ajoneuvoa, jota ei ole ensisijaisesti tarkoitettu kulkemaan ilman vetoajoneuvoa omalla käyttövoimallaan. Traktori on määritelty maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 167/2013 (niin sanottu traktoreiden ja niiden perävaunujen puiteasetus). Kuljetusta maatalouskäytössä ovat esimerkiksi lannoitteiden ja muiden maataloudessa käytettävien hyödykkeiden kuljettaminen tilalle tai pellolle.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin niistä soveltamisen rajoituksista, jotka liittyvät sotilaalliseen toimintaan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvän erityismateriaalin kuljetukseen. Näissä tehtävissä vaarallisten aineiden kuljetusta ei ole myöskään sisällytetty Euroopan unionin lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimusjärjestelmiin kuljetettavan materiaalin erityispiirteiden vuoksi. Esimerkiksi VAK-direktiivin 1 artiklan mukaan direktiiviä ei sovelleta vaarallisten aineiden tie-, rautatie- ja sisävesikuljetuksiin, joihin käytetään asevoimille kuuluvia tai niiden vastuulla olevia ajoneuvoja, vaunuja tai sisävesialuksia, ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus jo nimensä mukaisesti koskee vain siviili-ilmailua.

Voimassa olevan VAK-lain mukaan esimerkiksi puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lain soveltamisalaan, jollei puolustusvoimien toimintaa ole erikseen säädetty lain soveltamisen ulkopuolelle tai annettu valtuutta säätää toiminnosta puolustusministeriön asetuksella tai Pääesikunnan määräyksellä. Sotilaallisen toimintaympäristön muutoksen vuoksi tarkoituksenmukaista ei ole yhtäältä se, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi puolustusvoimien kuljettamaa erityismateriaalia, koska kuljetuksiin liittyy puolustusvoimien suorituskykyyn liittyvää tietoa. Toisaalta siviiliviranomaisilta on kohtuutonta edellyttää sellaista osaamista, joita sotilaallisen materiaalin valvonta ja hallinnointi edellyttävät. Puolustusvoimilla on parhaat tiedot ja taidot kuljettaa sotilasmateriaalia turvallisesti.

Esitettävän lain soveltamisalaan on kuitenkin edelleen tärkeää sisällyttää sellainen sotilas- ja muidenkin turvallisuusviranomaisten tarvetta palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija, ja jota valvoo siviiliviranomainen. Momentissa säädettäväksi esitettävällä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamalla kuljetuksella tarkoitettaisiin vaarallisen aineen kuljetusta, jonka suorittaa Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa oleva henkilö ja jolle puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos on antanut käskyn tai määräyksen suorittaa kuljetus niiden valvonnassa ja vastuulla. Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa olevalla henkilöllä tarkoitettaisiin henkilöä, joka on joko virka-, palvelus- tai työsuhteessa puolustusvoimiin tai Rajavartiolaitokseen. Palvelussuhteesta puolustusvoimiin säädetään asevelvollisuuslaissa (1438/2007), laissa puolustusvoimista (551/2007), naisten vapaaehtoisesta asepalveluksesta annetussa laissa (194/1995) ja sotilaallisesta kriisinhallinnasta annetussa laissa (211/2006). Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksella ei tarkoitettaisi sellaista kuljetusta, jonka siviilitoimija suorittaa vastikkeelliseen tai vastikkeettomana sopimusoikeudelliseen kuljetussopimuksen tai vastaavaan sopimukseen perustuen.

Ehdotettua lakia ei siten sovellettaisi tiekuljetukseen, jossa käytetään sotilasajoneuvoa tai puolustusvoimien taikka Rajavartiolaitoksen käytössä olevaa muuta ajoneuvoa, jota kuljettaa puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa oleva henkilö. Sotilasajoneuvoista säädetään sotilasajoneuvoista annetussa puolustusministeriön asetuksessa (180/2006). Puolustusvoimien hallinnassa olevalla sotilasajoneuvolla tai puolustusvoimien käyttöön erityisesti tarkoitetulla ajoneuvolla tarkoitetaan asetuksen 6 §:ssä tarkoitettua sotilasajoneuvorekisteriin merkittyä ajoneuvoa. Puolustusvoimat ylläpitää sotilasajoneuvorekisteriä sille puolustusvoimista annetun lain (551/2007) mukaan kuuluvien tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien hoitamisessa. Sotilasajoneuvorekisterin rekisterinpitäjä on Pääesikunta. Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen käytössä on myös esimerkiksi leasing-sopimukseen perustuvia ajoneuvoja.

Ehdotettua lakia ei 2 momentin perusteella sovellettaisi rautatiekuljetukseen, jossa käytetään puolustusvoimien vaunuja tai puolustusvoimien vastuulla olevia vaunuja, eikä *3 kohdan* mukaan aluskuljetukseen puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksella. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaunuista ja aluksista ei ole omaa lainsäädäntöä.

Momentissa rajattaisiin lain soveltamisalasta kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvä vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä tapahtuva vaarallisten aineiden kuljetus. Myös tällaisessa kuljetustoiminnassa saattaa olla mukana siviilikuljetuskalustoa ja henkilöstä. Näiden osalta kuljetukset olisivat lain soveltamisalaan kuuluvia kuljetuksia.

Ehdotettua lakia ei myöskään sovellettaisi kuljetuksiin, jotka suoritetaan ilmailulaissa tarkoitettuna sotilasilmailuna tai valtion ilmailuna. Säännös perustuisi EASA-asetuksen 2 artiklaan, jonka mukaan asetusta, vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat vaatimukset mukaan lukien, ei sovelleta ilma-aluksiin, silloin kun niitä käytetään sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palon-torjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioinnissa taikka niihin verrattavassa olevassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä jäsenvaltion valvonnassa ja vastuulla, sekä henkilöstöön ja organisaatioihin, jotka osallistuvat tällaisilla ilma-aluksilla suoritettavaan toimintaan tai palveluun.

Ilmailulain 2 §:n 12 kohdan mukaan sotilasilma-aluksella tarkoitetaan ilma-alusta, joka on merkitty sotilasilma-alusrekisteriin. Ilmailulain 2 §:n 17 kohdan mukaan valtion ilma-aluksella tarkoitetaan valtion ilmailussa käytettävää ilma-alusta. Valtion ilmailulla tarkoitetaan saman pykälän 16 kohdan mukaan ilmailua sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioinnissa taikka sellaisessa niihin verrattavassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut toimija tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä viranomaisen valvonnassa ja vastuulla.

3 §. *Määritelmät.* Pykälän *1 kohdassa* määriteltäisiin lain soveltamisalaan kuuluva vaarallinen aine. Määritelmän mukaan aineella ei tarkoitettaisi suppeasti vain yksittäistä ainetta, vaan aineella tarkoitettaisiin laajasti myös seosta, liuosta, esinettä, välinettä ja tavaraa. Siten määritelmän ei ole tarkoitus olla rajaava sen suhteen, mikä on aineen olomuoto tai miksi välinettä taikka tavaraa tavanomaisesti kutsutaan. Merkittävää on, että sillä on sellainen ominaisuus, johon liittyvää riskiä sääntelyllä pyritään hallitsemaan ja jonka perusteella se on luokiteltava kuljetusta varten vaaralliseksi. Siten aine voi olla myös jätettä, jos se ominaisuuksiltaan täyttää laissa säädetyt luokituksen kriteerit. Se voi olla myös laboratorionäyte, muu näyte, rokote, valmiste tai puolivalmiste taikka tartuntavaarallinen aine, biologinen tuote, eläin, organisimi, mikro-organismi kuten bakteeri, virus. Määritelmää täydentää luokitusta koskeva 8 §, joka sisältää aineen vaarallisia ominaisuuksia vastaavat luokat.

Kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevissa määräyksissä vaaralliset aineet määritellään sellaisiksi, jotka luetteloidaan määräyksissä ja joiden kuljetus on kyseisen kuljetusmuodon määräyksissä kielletty tai joiden kuljetus on sallittu vain kyseisten määräysten mukaisesti. Tämä määritelmä ei kuitenkaan kerro oleellisesti aineen vaarallisuudesta, joten lakiin otettaisiin voimassaolevaa VAK-lakia vastaavasti vaaraominaisuuksia paremmin kuvaava määritelmä.

Ehdotetun *2 kohdan* mukaan kuljetuksella tarkoitettaisiin varsinaista kuljetusta, jossa vaarallisten aineet kuljetetaan paikasta toiseen, sekä siihen liittyvää, kuljetusturvallisuuteen vaikuttavaa toimintaa kuljetusketjussa: kuormaamista, lastaamista, purkamista ja muuta kuljetukseen liittyvää käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä. ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten kuljetuksen määritelmän mukaan tilapäinen säilytys ja kuljetuksesta johtuva matkan väliaikainen keskeytys kuuluvat kuljetukseen.

Kuljetusta suorittavan kuljetusvälineen kuljetuksen aikana käyttövoimana käyttämä ja kuljetuksen aikana mukanaan pitämä vaarallinen aine, esimerkiksi polttoneste tai kaasu, kuljetusvälineen tavanomaisessa polttoainesäiliössä, ei olisi laissa tarkoitettua kuljetusta. Toisaalta tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kuljetusvälineen tavanomainen polttoainesäiliö voitaisiin muuntaa kuljetustarpeita varten suuremmaksi noudattamatta sovellettavia kuljetussäiliöitä koskevia vaatimuksia. Lain tarkoittamaa kuljetusta eivät olisi myöskään kuljetuksessa mukana pidettävät kuljetukseen tarvittavat vaarallisia aineita sisältävät tarvikkeet ja välineet (kansainvälisissä määräyksissä mainitut stores, equipment), kuten hätätilanteissa tarvittavat varusteet. Siten esimerkiksi ajoneuvon varusteena olevia sammuttimia tai aluksen varusteena kuljetuksen aikana olevia happipulloja ja muita kaasupulloja ei pidettäisi lain soveltamisalaan kuuluvana kuormana, mutta vastaavia tarvikkeita, välineitä ja varusteita voidaan kuljettaa myös kuormana, jolloin lakia sovellettaisiin niiden kuljetukseen.

Kuljetuksen määritelmä kattaisi myös kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuvan matkan väliaikaisen keskeytyksen, joka voimassaolevassa VAK-laissa on kuulunut tilapäisen säilytyksen määritelmään. Väliaikaiset keskeytykset sekä liikenteestä johtuva vaarallisten aineiden säilyttäminen kuljetusvälineessä, säiliössä ja kontissa ovat pysähdyksiä, jotka olennaisesti liittyvät varsinaiseen kuljetustapahtumaan, joten niiden on tarkoitus kuulua kuljetuksen määritelmään. Kuljetustapahtumassa on eri tilanteissa erilaisia tarpeita pysähdyksille, mutta niissä lähetystä ja kuormaa ei pureta, ja matkan on tarkoitus jatkua keskeytyksen syyn poistututtua. Tällaisia syitä voisivat olla liikenteestä johtuva suunnittelematon tilanne, jossa ei päästä käyttämään tiettyä tien tai rataverkon osaa, vaan sen vapautumista joudutaan odottamaan. Tyypillisesti kuljettaja huolehtii kuljetusvälineestä keskeytyksen ajan.

Pykälän *3 kohta* sisältäisi tiekuljetuksen määritelmän, joka vastaa pääosin voimassa olevan VAK-lain määritelmää. Maastossa tapahtuva kuljetusta ei kuitenkaan enää sisällytettäisi määritelmään, vaan siitä olisi oma säännöksensä lain soveltamisalaa koskevassa 1 §:ssä. Kohdan määritelmän mukaan tiekuljetuksella tarkoitettaisiin vähintään nelipyöräisellä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja sen hinattavalla laitteella suoritettavaa kuljetusta. Moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat ajoneuvolain mukaan auto, mopo ja moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyöräiset L-luokkien ajoneuvot sekä traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo. Tieliikennelain 2 §:n mukaa tiellä tarkoitetaan maantietä, katua, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Pykälän *4 kohta* sisältäisi rautatiekuljetuksen määritelmän, joka vastaa voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Uutena määritelmään kuitenkin otettaisiin viittaus raideliikennelaissa tarkoitettuun rataverkkoon, vastaavasti kuin tiekuljetuksen määritelmässä on viittaus tieliikennelaissa tarkoitettuun tiehen. Raideliikennelain määritelmän mukaan rataverkolla tarkoitetaan valtion

rataverkon haltijan hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta. Määritelmässä ei viitattaisi enää ratapihoihin, eikä laissa käytettäisi enää ratapihan käsitettä. Käytännössä ratapihat ovat osa rataverkkoa, ratapihan käsitettä ei ole myöskään yleisesti rautatielainsäädännössä määritelty.

Pykälän *5 kohdan* määritelmä aluskuljetuksesta vastaisi voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Uutena määritelmään otettaisiin viittaus aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009) tarkoitettuun alukseen. Mainitun lain määritelmän mukaan aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta.

Pykälän *6 kohdan* määritelmä ilmakuljetuksesta vastaisi voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Uutena määritelmään otettaisiin viittaus ilmailulaissa tarkoitettuun ilma-alukseen. Ilmailulain määritelmän mukaan ilma-aluksella tarkoitetaan laitetta, jota kannattavat ilmakehässä muut ilman reaktiot kuin ilman reaktiot maan tai veden pintaa vastaan. Kuorman kuljettaminen tapahtuu ilma-aluksen sisällä tai erikoistapauksissa sen ulkopuolella.

Pykälän *7 kohdan* määritelmä satamanpitäjästä vastaisi voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Yhdellä satamanpitäjällä voi olla useita satama-alueita, esimerkiksi Helsingin sataman Vuosaaren satama ja Länsisatama.

Pykälän *8 kohdan* tarkastuslaitoksen määritelmä perustuisi voimassaolevan VAK-lain määritelmään. Määritelmää muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin pakkausten ja säiliöiden lisäksi kontit. Lisäksi määritelmässä viitattaisiin Suomen viranomaisen hyväksymiin laitoksiin, sillä laissa annettaisiin nimenomaan suomalaisia tarkastuslaitoksia koskevat säännökset. Tarkennus on tarpeen, sillä lakia sovelletaan sekä kotimaan että ulkomaan kuljetukseen lain soveltamisalaa koskevan pykälän mukaisesti.

Pykälän *9 kohdan* kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin määritelmä vastaisi voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin tavoitteena on parantaa kuljetettavien painelaitteiden turvallisuutta ja samalla varmistaa kuljetettavien painelaitteiden vapaa liikkuvuus kuljetusalan yhtenäisillä markkinoilla.

Pykälän *10 kohdan* kuljetettavan painelaitteen määritelmä vastaisi voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin määritelmän mukaan kuljettavat painelaitteet ovat VAK-direktiivin liitteen 6.2 kohdassa tarkoitettuja paineastioita ja kohdassa 6.8 tarkoitettuja säiliöitä, monisäiliöajoneuvoja ja –vaunuja, monisäiliökontteja sekä niiden venttiileitä ja muita lisälaitteita, joita käytetään kaasujen ja muiden kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin liitteessä I määriteltyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen. Näiden paineastioiden ja paineellisten säiliöiden lisäksi direktiivin mukaan kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvat pienet kaasua sisältävät astiat eli kaasupatruunat. Kuljetettaviin painelaitteisiin eivät kuulu aerosolit, avoimet kryoastiat, hengityslaitteiden kaasupullot, sammuttimet, VAK-direktiivin liitteissä olevan 1.1.3.2 kohdan mukaisesti poikkeuksen saaneet kuljetettavat painelaitteet sekä 3.3 kohdan erityismääräyksillä pakkausten rakenne- ja testausvaatimuksista vapautetut kuljetettavat painelaitteet.

Pykälän *11 kohdan* mukaan pii-merkillä tarkoitettaisiin kuljetettavaa painelaitetta osoittavaa merkkiä. Pii-merkkiä koskevat säännöt ja ehdot on annettu kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 15 artiklassa, johon määritelmässä viitattaisiin. Kyseisessä artiklassa annetaan merkin tekniset tiedot: symboli, vähimmäismitat ja mittasuhteet.

Pykälän *12 kohdan* markkinavalvontaa koskeva määritelmä olisi uusi määritelmä ja se perustuisi markkinavalvonta-asetuksessa olevaan määritelmään.

Pykälän *13 kohdan* määritelmä sisältäisi uuden vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen määritelmän. Määritelmä on tarpeen, koska esityksen mukaan markkinavalvontalakia sovellettaisiin pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonnassa. Määritelmä selventäisi markkinavalvonnan vaatimusten soveltamista, ja sitä, että tuotteella tarkoitetaan markkinavalvonnassa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia eikä itse kuljetettavaa vaarallista ainetta**.**

Pykälän *14 kohta* sisältäisi tiekuljetuksia koskevan ADR-sopimuksen määritelmän. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksista on voimassa kansainvälinen sopimus vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista (ADR) (SopS 23/1979). Sopimuksessa on määräyksiä vaarallisten aineiden luokituksesta, kuljetusasiakirjoista, pakkausten, säiliöiden ja konttien rakenne-, testaus-, käyttövaatimuksista, kuorman käsittelystä ja muista tiekuljetuksen teknisistä vaatimuksista. Se myös määrittää kuljetuksen osapuolten velvollisuudet. ADR-sopimuksen määräyksiä päivitetään ja mukautetaan tekniikan kehitykseen jatkuvasti. Sopimuksessa on mukana 52 valtiota, Euroopan unionin jäsenvaltioissa ADR-sopimuksen määräykset edellytetään saatettavaksi voimaan myös kotimaan kuljetuksissa.

Pykälän *15 kohta* sisältäisi rautatiekuljetuksia koskevien RID-määräysten määritelmän. Rautatiekuljetusta koskevat RID-määräykset ja ADR-sopimuksen tiekuljetusta koskevat määräykset on pitkälti harmonisoitu keskenään: COTIF-yleissopimuksen (SopS 52/2006) C liitteessä annetut RID-määräykset sisältävät ADR-sopimuksen määräyksiä vastaavia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Jatkuvasti päivitettäviä RID-määräyksiä sovelletaan vaarallisten aineiden kansainväliseen rautatiekuljetukseen 45 sopimusvaltion välillä Euroopassa, Aasiassa ja Pohjois-Afrikassa. Euroopan unionin jäsenvaltioissa RID-määräyksiä sovelletaan kansainvälisen kuljetuksen lisäksi kotimaan kuljetukseen VAK-direktiivin edellyttämällä tavalla.

Pykälän *16 kohdan* SOLAS-yleissopimuksen määritelmä olisi uusi määritelmä. SOLAS-yleissopimus (*International Convention for the Safety of Life at Sea*, SopS 11/1981) on kansainvälinen meriturvallisuutta käsittelevä yleissopimus. SOLAS-yleissopimusta sovelletaan lähtökohtaisesti kansainvälisessä liikenteessä oleviin matkustaja-aluksiin koosta riippumatta sekä lastialuksiin, joiden bruttovetoisuus ylittää 500 tonnia. Sen päätavoitteena on määritellä alusten rakentamista, varustamista ja käyttöä koskevat vähimmäisvaatimukset. Lippuvaltiot ovat vastuussa sen varmistamisesta, että niiden lipun alla purjehtivat alukset täyttävät yleissopimuksen vaatimukset. Valvontamääräykset antavat sopimuksen osapuolille mahdollisuuden tarkastaa myös muiden sopimusvaltioiden alukset, jos on selvää syytä uskoa, että alus ja sen varusteet eivät olennaisesti täytä yleissopimuksen vaatimuksia.

Pykälän *17 kohtaan* otettaisiin määritelmä IMDG-säännöstöstä, joka on SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määritelty säännöstö. IMDG-säännöstössä on määräyksiä vaarallisten aineiden luokituksesta, kuljetusasiakirjoista, pakkausten rakenne-, testaus-, käyttövaatimuksista, ahtauksesta, lastin erottelusta ja muista aluskuljetuksen teknisistä vaatimuksista. Säännöstöä päivitetään jatkuvasti uusien vaarallisten aineiden sisällyttämiseksi määräyksiin ja voimassa olevien säännösten täydentämiseksi tai tarkistamiseksi.

Pykälän *18 kohtaan* otettaisiin määritelmä INF-lastista. SOLAS-yleisssopimus sisältää INF-säännöstön (Code for Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships). INF-säännöstössä on pakattua säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin tai korkea-aktiivisen jätteen kuljetusta koskevia määräyksiä, jotka

koskevat IMDG-säännöstön soveltamista, lastin kiinnitystä, valmiussuunnitelmaa sekä ilmoituksia onnettomuus- ja vaaratilanteista.

Pykälän *19 kohta* sisältäisi ilmakuljetuksia koskevan ICAO-TI:n määritelmän. ICAO-TI sisältää kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) julkaisemat tekniset määräykset (TI, *technical instruction*). ICAO-TI sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden luokituksesta, kuljetusasiakirjoista, pakkausten rakenne-, testaus-, käyttövaatimuksista, kuorman käsittelystä ja muista ilmakuljetuksen teknisistä vaatimuksista vastaavasti kuten muiden kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetusta koskevissa kansainvälisissä määräyksissä.

Pykälän *20 kohtaan* otettaisiin uusi määritelmä turvauhasta. Se tarkoittaisi uhkaa vaarallisten aineiden kuljetukseen kohdistuvasta laittomasta teosta eli laissa rangaistavaksi säädetystä toiminnasta, jonka tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden tai yleisen turvallisuuden vaarantaminen.

Pykälän *21 kohta* sisältäisi uuden määritelmä turvatoimista. Niillä tarkoitettaisiin kaikkia toimenpiteitä ja menettelyjä, joiden tarkoituksena on torjua turvauhkaa sekä estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö.

Pykälän *22 kohta* sisältäisi määritelmän irtotavarakontista. Yleisesti kansainvälisessä liikenteeseen käytettäviä kontteja koskee konttilaki ja turvallisista konteista tehty kansainvälinen yleissopimus. Vaarallisten aineiden kuljetusten kansainväliset määräykset eivät siten sisällä teknisiä lisävaatimuksia näille konteille, vaan määräyksissä edellytetään yleissopimuksen täyttymistä vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Mainitun yleissopimuksen mukainen kontti hyväksytään konttilain mukaisesti, eikä siitä ole tarkoitus säätää tässä laissa. Vaarallisten aineiden kuljetusmääräykset sisältävät lisävaatimuksia vain sellaisille vaarallisten aineiden kuljetuksen käytettäville irtotavarakonteille, joihin ei sovelleta yleissopimusta. Siten myös ehdotettavan lain rakenne- ja hyväksyntävaatimukset koskisivat irtotavaran kuljetukseen käytettävistä konteista vain tällaisia irtotavarakontteja.

4 §. *Kansainvälisten sopimusten soveltaminen kotimaan kuljetukseen.* Pykälässä säädettäisiin kansainvälisten vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevien määräyksien (ICAO-TI) soveltamisesta kotimaan ilmakuljetuksissa. Kotimaan kuljetuksiin ei ole tarkoituksenmukaista säätää kansainvälisistä kuljetuksista poikkeavia vaatimuksia, joten momentissa säädettäisiin kansainvälisten määräysten soveltamisesta myös kotimaan kuljetuksiin. Kyseessä olisi uusi säännös, jolla selvennettäisiin nykyistä käytäntöä.

Pykälässä säädettäisiin myös aluskuljetusten osalta vastaavasti, että IMDG-säännöstöä sovellettaisiin myös kotimaan aluskuljetuksiin.

Vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva ICAO-TI ja IMDG-säännöstö on määritelty 3 §:ssä.

2 luku

Yleiset turvallisuusperiaatteet

5 §. *Selvilläolovelvollisuus.* Lain yleiseksi turvallisuusperiaatteeksi säädettäisiin uusi kaikkea vaarallisten aineiden kuljettamista ohjaava säännös selvilläolovelvollisuudesta. Vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä suorittavilla tulisi olla käytettävissään tarvittavat tiedot kuljetettavien ja kuljetusta varten käsiteltävien aineiden vaarallisista ominaisuuksista ja luokituksesta. Lisäksi toiminnanharjoittajan olisi oltava selvillä eri kuljetusmuotoihin

sisältyvien vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien tehtäviensä osalta, mitkä lain vaatimukset ovat, voidakseen toimia säädettyjen velvoitteiden mukaisesti.

Nämä velvoitteet koskisivat koko kuljetusketjua lähettäjästä vastaanottajaan sekä kaikkien osapuolten kaikkia kuljetusturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä, jotta kaikessa kuljetukseen liittyvässä toiminnassa noudatettaisiin lain velvollisuuksia ja toteutettaisiin niistä johtuvat käytännön toimenpiteet. Säännöksen rikkomista ei olisi esitettävässä laissa sanktioitu sen yleisluonteisuuden vuoksi.

6 §. *Huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 §:ää. Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien osapuolten yleisistä toimintaa ohjaavista huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuuksista. Tarkoitus on, että vaarallisia aineita, jotka voivat aiheuttaa vaaraa terveydelle, turvallisuudelle, omaisuudelle tai ympäristölle, ei saa kuljettaa noudattamatta turvallisen kuljetuksen takaavia menettelyitä ja toimintatapoja riskien rajoittamiseksi. Kuljetuksen osapuolten tarkemmista velvollisuuksista säädettäisiin 9 luvussa. Säännösten rikkomista ei olisi sanktioitu niiden yleisluoteisuuden vuoksi.

Ehdotetun *1 momentin* velvoitteet koskisivat 3 §:ään sisältyvän kuljetus-määritelmän mukaisesti muitakin kuljetukseen liittyviä toimenpiteitä, kuten kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä, joten näitä toimia ei mainittaisi momentissa erikseen. Arvioitaessa sitä, millaista huolellisuutta ja varovaisuutta kulloinkin edellytettäisiin, olisi otettava huomioon kuljetettavan aineen laji, määrä ja kuljetusmuoto. Aineen laji kuvastaa aineen vaarallisuutta. Kaikille vaarallisille aineille on ominaista, että ne aiheuttavat väärin käsiteltyinä vahinkoa tai ainakin vaaraa ihmisille ja ympäristölle. Mitä enemmän vaarallista ainetta kuljetetaan, sitä enemmän tulisi kiinnittää huomiota kuljetuksen turvallisuuteen. Esimerkiksi radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa merkittävämpää on kuitenkin aineen säteilyominaisuudet kuin kuljetettavan aineen määrä. Eri kuljetusmuotojen erot tulee ottaa kuljetuksessa huomioon, koska eri kuljetusmuotoja koskevat säännökset ja määräykset poikkeavat toisistaan. Momenttiin esitetty velvoite koskisi kaikkia kuljetusturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittavia koko kuljetusketjussa ja kaikissa kuljetukseen liittyvissä toimissa.

Ehdotetussa *2 momentissa* lueteltaisiin kuljetukseen vaikuttavat keskeisimmät osapuolet. Niiden ja muidenkin mainittuihin toimintoihin vaikuttavien osapuolten olisi omalta osaltaan huolehdittava, että onnettomuuksia ja onnettomuudesta aiheutuvia vahingollisia seuraamuksia ehkäistään tarvittavalla tavalla.

7 §. *Kuljetuskielto.* Pykälän kuljetuskieltoa koskea periaate vastaisi voimassaolevan VAK-lain 14 §:n yleistä kuljetuskieltoa. Tämän periaatteen lisäksi laissa säädettäisiin erilliset yksityiskohtaiset aineelliset säännökset tietojen antamisesta, kuljetusvälineen ja kuljetustavan turvallisuudesta sekä muista kuljetusturvallisuuden takaavista vaatimuksista, kuten esimerkiksi luvista, hyväksynnöistä ja koulutuksesta, jotka ovat vaarallisten aineiden turvallisen kuljettamisen takeita. Kuljetuskielto-periaatteen rikkomista ei olisi sanktioitu sen yleisluoteisuuden vuoksi.

3 luku

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot

8 §. *Vaarallisen aineen luokitus.* Vaarallisten aineiden luokat vastaavat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä määrättyjä luokkia. Luokituksen perusteella määritetään, onko aine tämän lain soveltamisalaan kuuluva. Oikea luokitus antaa perustan turvalliselle kuljetukselle, sillä sen perusteella määräytyvät muut laissa ja sen nojalla säädetyt ja

määrätyt velvollisuudet ja turvallisuusvaatimukset. Tavaraa tai ainetta, joka kuljetukseen esitetyssä muodossa voi räjähtää, reagoida vaarallisesti, aiheuttaa tulipalon, tuottaa vaarallista lämpöä tai vaarallisia myrkyllisten, syövyttävien tai syttyvien kaasujen tai höyryjen päästöjä kuljetuksen tavanomaisissa olosuhteissa, ei saa kuljettaa. Pykälässä tarkoitetuissa luokissa tulee yksilöidyiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät mahdolliset riskit. Luokat on määritelty Yhdistyneiden Kansakuntien vaarallisten aineiden kuljetuksia käsittelevä asiantuntijakomiteassa, jonka työn tuloksena julkaistaan vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat suositukset. Näihin luokkiin ja luokitukseen perustuvat kaikki eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden luokat ja luokituskriteerit.

Jotta vaarallista ainetta voitaisiin luovuttaa kuljetettavaksi ja kuljettaa, olisi ehdotetun *1 momentin* mukaan sen ominaisuudet tunnistettava. Aine voi olla vaaraominaisuuksiltaan sellainen, että sen kuljetus on liian vaarallista, joten momentissa tällaiselle aineelle säädettäisiin kuljetuskielto. Aineen kuljetus voi edellyttää sellaisia erityisiä toimenpiteitä, että niiden toteuttaminen on mahdotonta kuljetuksen aikana yleisesti tai tietyssä kuljetusmuodossa, joten aineen kuljetus voi olla kielletty vain joissakin kuljetusmuodoissa. Esimerkiksi lämpötilavalvottavien aineiden rautatiekuljetus on kielletty. Aine voi myös ominaisuuksiltaan olla esimerkiksi liian herkkä tai altis itsestään tapahtuville reaktioille, muuten itsereaktiivinen tai itsestään kuumeneva, kemiallisesti epästabiili tai myrkyllisiä kaasuja tuottava taikka muuten erityisen vaarallinen siten, että tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa erityisin toimenpiteinkään se ei ole turvallinen kuljettavaksi.

Ehdotettuun *2 momenttiin* otettaisiin luettelo luokista, joihin vaarallisen aineen on kuuluttava kuljetusta varten, jotta muut kuljetuksen ehdot voidaan määrittää. Lain 3 §:n vaarallisen aineen määritelmä sisältää kuvauksen erilaisista aineen sisältämistä vaaraominaisuuksista, jotka tässä momentissa mainittujen luokkien kanssa yhdessä antavat kuvan siitä, millaisten aineiden kuljetukseen tätä lakia sovelletaan. Koska aineen vaaralliset ominaisuudet on tunnistettava kuljetusta varten, sen fysikaaliset, kemialliset, fysiologiset ja muut ominaisuudet on määritettävä mittaamalla, testaamalla tai laskemalla ja luokitus on tehtävä eri luokkia koskevien kriteerien mukaisesti. Luokkaan 9 Muut vaaralliset aineet ja esineet kuuluvat esimerkiksi ympäristölle vaaralliset aineet, jos niillä ole muun luokan vaaraominaisuuksia, ja litiumakut. Näistä kriteereistä määrättäisiin pykälän valtuussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Ehdotetussa *3 momentissa* vaadittaisiin kuljetettavalle aineelle määritettäväksi aineen ominaisuuksiin perustuva yksilöivä nimike ja muut tunnistetiedot, joiden mukaan määräytyvät kuljetuksessa noudatettavat tarkemmat vaatimukset, kuten pakkauksen tai säiliön tyyppi. Vaarojen tunnistetiedot auttavat mahdollisen onnettomuustilanteen edellyttämiin hätätoimenpiteisiin ryhtymisessä. Nimikkeet ovat yksittäiselle aineelle ja esineelle tarkasti määriteltyjä tai aine- ja esineryhmille määriteltyjä ryhmänimikkeitä tai yleisiä ryhmänimikkeitä. Kaikki vaarallisten aineiden nimikkeet ja tunnistetiedot on mainittu kansainvälisissä vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevissa määräyksissä, ja ne olisivat myös valtuussäännöksen nojalla annettavissa eri kuljetusmuotoja koskevissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi vaatimuksen vakavaa vaaraa aiheuttavien aineiden luokittelemiseksi. Näiden aineiden luokituksesta vastaisi toimivaltainen viranomainen. Tällaisia aineita olisivat esimerkiksi tietyt aikaisemmin luokittelemattomat räjähdenäytteet, orgaaniset peroksidit ja itsereaktiiviset aineet. Viranomaisen luokitus vaaditaan tyypillisesti kansainvälisten sopimusten mukaan aina räjähteille ilma- ja aluskuljetuksissa. Näistä aineista määrättäisiin tarkemmin ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pykälän valtuussäännöksen nojalla. Luokituksen toimivaltaisista viranomaisista säädettäisiin19 luvussa.

Pykälän *5 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla annettaisiin tarkempia ainekohtaisia tai aineryhmäkohtaisia määräyksiä aineiden luokituksesta ja siihen liittyvistä menetelmistä. Määräykset sisältäisivät myös laajat aineiden kuljetusnimikkeitä sisältävät taulukot sekä määräykset aineista, joiden kuljetus on kielletty tai joilta edellytetään viranomaisen luokitusta.

9 §. *Vaaratiedon merkitseminen.* Pykälän merkintävaatimukset vastaavat voimassaolevan VAK-lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Lakipykälänä säännös olisi uusi.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin vaaratietojen merkitsemisestä. Kun vaaralliset aineet on pakattu, täytetty säiliöön tai kuormattu kuljetusvälineeseen, olisi olennaiset tiedot ja kaikki sisällön mahdolliset vaarat kuvaavat merkinnät oltava kiinnitetty. Merkintöjä ovat varoituslipukkeet, suurlipukkeet ja muut merkit, joista selviää lähetykseen sisältyvät vaarat, joita saattaa esiintyä onnettomuuden taikka vaara- tai hätätilanteen sattuessa. Tarvittaessa pakkauksessa voisi olla lisäksi sisällöstä kertovia tunnuksia ja tekstiä. Näin varmistetaan, että vaaralliset aineet ja niitä sisältävät lähetykset ja kuljetusyksiköt voidaan tunnistaa ja varoittaa mahdollisista vaaroista turvautumatta kuljetuskirjoissa oleviin tietoihin. Kun lähetysten mukana on vaarallisten aineiden kuljetusasiakirja, jossa annetaan yksityiskohtaiset tiedot, voidaan lähetyksen sisältö yhdessä vaaratietojen kanssa tarvittaessa tunnistaa vielä tarkemmin. Kuljetustiedoista säädettäisiin 10 §:ssä. Vaarojen tunnistamiseen käytettävät merkinnät pakkauksessa, säiliössä ja muussa kuljetusyksikössä ohjaavat eri osapuolten toimintaa kuljetusketjussa myös työturvallisuusmielessä sekä auttavat valvontaviranomaisten ja pelastusviranomaisten toimintaa.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksissä annettaisiin kuvaukset luokkakohtaisista varoituslipukkeista ja suurlipukkeista sekä muista merkeistä, kuten ympäristövaaraa osoittavasta merkistä ja ainekohtaisista muista lisätiedoista. Tekniset määräykset sisältäisivät myös vaatimuksia merkintöjen koosta, väristä, materiaaleista, kiinnitysmenetelmistä sekä eri kuljetustavoissa ja kuljetusmuodoissa kuljetettavien lähetysten ja kuljetusvälineen merkintätavoista, merkintöjen sijoittelusta ja muista yksityiskohdista.

10 §. *Tiedot aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot.* Pykälän vaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain 11 c § 1 momentissa säädettyä vaatimusta.

Kuljetus- tai lähetysasiakirjasta ja sen fyysisestä muodosta ei säädettäisi tarkasti, vaan riittäisi, että tiedot ovat asianmukaisesti käytettävissä ja että ne sisältävät kuljetusta varten tarvittavat tiedot selkeällä tavalla. Kuljetusta koskevien tietojen välitystapa on lisääntyvässä määrin sähköistymässä. Siten pykälään ei sisällytettäisi vaatimusta tietojen välityksestä rahtikirjassa tai lähetyskirjassa tai muussa painetussa paperisessa asiakirjassa. Pykälässä vaadittaisiin olennaisten ja keskeisten tietojen mukanaoloa kuljetuksessa ilman vaatimusta tiedon välitystavan muodosta. Vaadittujen tietojen sijainti ja järjestys rahtikirjassa on pitkälti vapaavalintainen, mutta kuitenkin sellaiset tärkeimmät tiedot kuten kuljetusnimike ja luokitustieto on annettava tietyssä järjestyksessä tietojen selkeän esitystavan edellyttämällä tavalla. Tietojen esitystavasta määrättäisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Ehdotetun *1 momentin* mukaan kuljetusvälineessä tulee lähtökohtaisesti olla keskeisimmät tiedot kuljetettavista vaarallisista aineista. Näin varmistettaisiin aineen asianmukainen käsittely kuljetuksen aikana. Tietoja tarvitaan myös mahdollisissa onnettomuus- tai vaaratilanteissa. Ensisijaisena tarkoituksena on olennaisten tietojen välittäminen kuljetettavien aineiden vaaroista ja niistä johtuvista kuljetusvaatimuksista. Sen vuoksi vaarallisten aineiden lähetystä, lastia ja kuormaa koskevaan asiakirjaan on tarpeen sisällyttää tekniset perustiedot, jotta asianmukainen käsittely läpi kuljetusketjun voitaisiin taata.

Ehdotetun *2 momentin* säännöksen mukaan kuljetuksessa olisi oltava mukana kaikki sellainen tieto, jota kuljetuksessa tarvitaan. Tällaisia tietoja olisivat esimerkiksi tieto lähettäjästä ja vastaanottajasta ja tiedot ainemäärästä, kuljetusreitistä ja kuljetustavasta, ilma-aluksen tyypistä ja ajoneuvon hyväksynnästä. Nämä tiedot voisivat tiedosta riippuen sisältyä samaan asiakirjaan kuin 1 momentissa edellytetyt tiedot tai ne voisivat olla tietoja erillisissä asiakirjoissa tai sijoitettuna muiden kuljetusasiakirjojen liitteeksi.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin kuljetuksessa mukana pidettävistä tai kuljetusta varten välitettävistä tiedoista. Määräyksissä olisi tarkoitus esittää ne tiedot, joita eri kuljetusmuotojen kansainvälisten sopimusten tai EU:n lainsäädännön mukaisesti vaaditaan: yksityiskohtaiset kuljetettavan aineen tiedot ja ainemäärät, sekä muut tiedot, kuten pakkaustodistukset, ohjeet, vaatimustenmukaisuusvakuutukset, hyväksynnät, lastiluettelot ja ahtauspiirrokset. Osa tiedoista olisi sellaisia, jotka liittyvät 1 momentissa tarkoitettuihin ainetietoihin ja sisältyisivät kuljetusasiakirjoihin. Osa tiedoista olisi yleisluontoisempia ja niistä osa olisi pidettävä mukana erillisenä dokumentaationa kuljetuksen aikana saatavissa. Tarkoituksena on, että kuljetusasiakirjoja koskevat määräykset teknisistä yksityiskohdista vastaisivat jatkossakin kansainvälisiä sopimuksia sekä Euroopan unionin säännöksiä. Nämä säännökset ja määräykset ovat osittain hyvin laajoja. Esimerkiksi ADR-sopimuksessa on yli kymmenen sivua asiakirjojen tietoja koskevia määräyksiä, joissa osittain aine- ja luokkakohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti esitetään, mitä tietoja kuljetusasiakirjoihin tai sähköisiin kuljetustietoihin merkitään ja miten ne ilmaistaan.

11 §. *Kuljetustietojen sähköisyys ja säilyttäminen.* Pykälän *1 momentti* sisältäisi säännöksen tietojen välittämisestä sähköisenä, ja sen mukaan myös elektronisen tiedon käsittelyn (EDP, *Electronic Data Processing*) tai elektronisen tiedon vaihdon (EDI, *Electronic Data Interchange*) käyttö paperille painettujen asiakirjojen apuna tai sijasta olisi sallittu. Tavallisesti nykyään tiedot välitetään vielä kirjallisesti rahtikirjassa tai lähetyskirjassa tai muussa painetussa paperisessa asiakirjassa. Tulevaisuudessa sähköisen tiedonvälitystavan käyttö lisääntyy. Uusien teknologioiden käyttöönotto tuo tullessaan myös koneluettavan välitystavan, eikä ole tarkoituksenmukaista estää tällaisen tai muun uuden tyyppisen tiedon välitystavan käyttöönottoa. Käytännössä kuitenkin tällä hetkellä, kun vaarallisten aineiden kuljetustiedot luovutetaan kuljetuksen suorittajalle EDP- tai EDI-tekniikoiden avulla, tiedot olisi pystyttävä tuottamaan tarpeen vaatiessa paperille painettuna asiakirjana. Tärkeää kuitenkin on, että tiedot välittyvät niitä tarvitseville, kuten kuljetusketjun osapuolille, valvontaviranomaisille ja pelastusviranomaisille siinä muodossa, jossa tietoa voidaan käyttää.

Sähköisistä kuljetustiedoista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056. Asetuksella velvoitetaan toimivaltaiset viranomaiset hyväksymään ja vastaanottamaan kuljetustiedot sähköisessä muodossa. Viranomaisvelvoite koskee kaikkia liikennemuotoja ja rajat ylittävää liikennettä Euroopan unionissa. Asetus kannustaa tavaraliikenteen ja logistiikan digitalisointiin, jolla myös parannetaan toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksia. Asetuksella ei kuitenkaan velvoiteta yrityksiä toimittamaan tietoja sähköisessä muodossa. Asetusta sovelletaan 21.8.2024 lähtien.

Pykälän *2 momentin* vaatimus tietojen säilyttämisestä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 11 c §:ssä säädettyä vaatimusta. Kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien sopimusten ja Euroopan unionin sääntelyn mukaan lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on pystyttävä tuottamaan asiakirjat painetussa muodossa, kun asiakirjoja säilytetään sähköisessä muodossa tai tietojärjestelmässä. Tästä ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista ottaa säännöstä lakiin, sillä nykytiedon mukaan tulevaisuudessa lähes kaikki paperidokumentaation käyttö on häviämässä ja tieto säilytetään sähköisesti, kun yhteiskunta digitalisaation edetessä muutenkin sähköistyy.

Säännöksen tarkoituksena on kuitenkin taata se, että kuljetusketjuun välitetty tieto on käytettävissä myös kuljetustapahtuman jälkeen, esimerkiksi osapuolten velvollisuuksia, todistusta, onnettomuutta tai vaatimustenvastaista kuljetusta selvitettäessä.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin pykälässä säädetyistä asioista kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia vaatimuksia vastaavasti ja EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla.

4 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

12 §. *Kuljetustapa.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin vaarallisten aineen kuljetustavasta. Kuljetustapa määrää, miten ainetta kuljetetaan pakkauksessa, säiliössä, irtotavarana tai muuten pakkaamattomana. Aineen muodosta riippuen kuljetukseen voidaan valita yksi tai useampi kuljetustapa, jota voi lisäksi rajoittaa myös kuljetusmuoto: kiinteän aineen kuljetus irrallisena ajoneuvossa, vaunussa tai kontissa voi olla maakuljetuksena turvallista, mutta esimerkiksi ilmakuljetuksena kuljetetaan vain lähtökohtaisesti pakattuja aineita, kappaletavaraa. Kone tai laite voi olla tulla luokitelluksi sisältämänsä aineen vuoksi vaaralliseksi, mutta jos sen kuori tai kehikko suojaa aineen vuotamiselta riittävällä tavalla, erityistä pakkausta tai päällystä kuljetusta varten ei välttämättä vaadita. Pykälän valtuussäännöksen nojalla annettavien määräysten perusteella kuljetusta varten tulee aina vaadituksi kuljetusehtoineen asianmukainen kuljetustapa, jolla voidaan varmistaa riittävä kuljetusturvallisuus.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi valtuuden antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetusta kuljetustavasta ja siihen liittyvistä muista yksityiskohdista. Jokaiselle vaaralliselle aineelle määrättäisiin sallitut kuljetustavat.

13 §. *Kuorma ja lasti.* Pykälässä säädettäisiin kuorma- ja lastivaatimuksista, joilla turvallisuus pyritään varmistamaan ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen. Vaatimukset *1 - 2 momentissa* liittyisivät kuorman ja lastin sijoittamiseen kuljetusvälineeseen ja kuorma- ja lastitilaan, sen erotteluun ja varmistamiseen kuljetuksen aikana sekä sen purkamiseen. Ehdotettu 1 momentti edellyttäisi kuorman ja lastin saattamista kuljetusvälineeseen, purkamista ja sijoittelua turvallisesti. Tämä työ olisi suoritettava aiheuttamatta vaaraa. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin kuljetettavien vaarallisten aineiden edellyttämästä erottelusta kuljetuksen aikana, jotta vaaran laadun mukaan voidaan vähentää onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta. Kuormaaminen, ahtaaminen ja purkaminen sisältävät käsin suoritettavan tehtävän lisäksi erilaisin kuormausvälinein suoritettavaa mekaanista työtä. Tämä edellyttää, että käytettävät laitteet ovat paikallaan ja käytössä, toimivat moitteettomasti ja niitä käytetään asianmukaisesti. Kansainväliset sopimukset ja EU-sääntely sisältävät laajan joukon kuormaamiseen ja lastaamiseen sekä kuorman varmistamiseen, erotteluun ja purkamiseen liittyviä vaatimuksia, joita vastaavasti pykälän valtuussäännöksen nojalla annettaisiin tarkempia vaatimuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Pykälän *3 momentissa* avotulella tarkoitettaisiin esimerkiksi nuotiota sekä tulen käyttöä, jossa tulen on mahdollista päästä irti maapohjan kautta tai kipinöinnin vuoksi. Avotulen teon rajoituksista säädetään pelastuslaissa (379/2011). Tupakoinnilla tarkoitettaisiin myös sähkötupakan ja vastaavien välineiden käyttämistä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla annettaisiin tarkempia kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn perustuvia määräyksiä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Määräykset sisältäisivät teknisiä määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, erottelusta ja purkamisesta sekä muista pykälässä säädetyistä toimenpiteistä ja teknisistä vaatimuksista, joihin sisältyvät muun muassa aineiden, aineryhmien ja lastinkuljetusyksiköiden suojaetäisyysvaatimuksia, ahtaus- ja erottelutaulukoita ja yhteenkuormaamista koskevia määräyksiä.

14 §. *Kuorman käsittely tiekuljetuksessa.* Pykälän *1 momentti* sisältäisi säännökset siitä, että vaarallisimpien aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvo on pysäköitäessä oltava valvonnan alaisena tai ajoneuvo on pysäköitävä turvalliseen paikkaan. Nykyisin vaatimus on voimassaolevan VAK-lain nojalla annetussa määräyksessä. Nyt luvanvaraisesta ja ilmoitusta edellyttävästä pysäköinnistä säädettäisiin laissa. ADR-sopimuksen määräysten mukaan, jos ajoneuvoissa kuljetetaan erityismääräyksissä mainittuja määriä vaarallisia aineita, on ajoneuvojen oltava valvonnan alaisia tai vaihtoehtoisesti ajoneuvo on pysäköitävä turvalliselle varikolle tai turvalliselle tehdasalueelle. Jos tällaisia mahdollisuuksia ei ole, saisi ajoneuvon, jolle on suoritettu sopivat turvallisuustoimenpiteet, pysäköidä erillään olevaan paikkaan valvotulle pysäköintialueelle tai paikkaan, jossa todennäköisesti ei aiheudu muuten vahinkoa, taikka viimeisenä keinona avoimelle alueelle, jossa yleisö ei yleensä liiku. Pykälän valtuussäännöksen nojalla näistä toimenpiteistä määrättäisiin ainekohtaisesti ja ainemäärittäin tarkemmin. Aineita, joiden kuljetukseen liittyvä pysäköinti ei olisi sallittu ilman ilmoitusta poliisille, olisivat esimerkiksi eräät myrkylliset, tartuntavaaralliset ja hapettavat aineet sekä orgaaniset peroksidit. Myös näistä aineista määrättäisiin tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi säännöksen räjähteiden kuormaamiseen ja kuormasta purkamiseen edellytettävästä luvasta ja ilmoitusvelvollisuudesta tiekuljetukseen liittyen. Säännös perustuu ADR-sopimuksen määräyksiin. Nykyisin vaatimus on voimassaolevan VAK-lain nojalla annetussa määräyksessä. Nyt luvanvaraisesta ja ilmoitusta edellyttävästä toiminnasta säädettäisiin laissa. Tarkoitus on, että räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Taajamassa tapahtuvaan kuormaamiseen ja purkamiseen vaadittaisiin lupa, mutta taajaman ulkopuolella riittäisi ilmoitus. Taajamiin ei ole laajamittaisesti tarpeellista kuljettaa räjähteitä, mutta tällaista tarvetta kuitenkin on esimerkiksi ilotulitemyyntiin, rakentamiseen liittyvään räjäytystyöhön ja patruunoiden kauppaan liittyen. Ilmoitusta ei edellytettäisi, jos räjähteiden kuormaaminen tai purkaminen olisi turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä. Momentissa tarkoitettu kiireellinen ja välttämätön tapaus, jolloin lupaa tai ilmoitusta ei edellytetä, voisi olla esimerkiksi liikenneonnettomuus tai tulipalovaara.

Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan olisi yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus on tehty. Tällä varmistettaisiin se, että varsinaista kuljetusta ei suoriteta ennen kuin on varmistettu, että kuorma voidaan purkaa turvallisesti määränpäässä. Tällä varmistettaisiin myös se, että tarpeetonta tilapäistä säilytystä ei tapahtuisi.

Lupaa eikä ilmoitusta edellytetä myöskään, jos kyseisten räjähteiden varastointiin, käyttöön tai käsittelyyn on muu viranomaisen lupa tai tehty ilmoitus viranomaiselle. Tällaisia lupia tai ilmoitusvelvollisuuksia olisivat esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslaissa edellytetyt luvat ja ilmoitusvelvollisuudet, kuten räjäytystyöstä tehtävä ilmoitus poliisille, räjähteiden käsittelyä ja varastointia koskeva ilmoitus pelastusviranomaiselle sekä räjähteiden laajamittaista käsittelyä ja varastointia koskeva lupa Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, ja ampuma-aselaissa (1/1998) edellytetyt patruunoiden ja ammusten kauppaa, kaupallista säilyttämistä ja valmistamista koskeva lupa Poliisihallitukselta. Siten, jos tällaisessa luvallista toimintaa harjoittavan myyntipisteen, kaupan, varaston, säilytyspaikan tai muun paikan toimintaa varten tarvitaan räjähteiden

tiekuljetukseen liittyvää kuormaamista tai purkamista, ei erillistä ilmoitusta poliisille tai lupaa poliisilta edellytettäisi. Poliisilla olisi toiminnan yleisvaarallinen luonne huomioon ottaen harkintavaltaa luvan myöntämisessä ja se voisi kieltää toiminnan tehdyn ilmoituksen jälkeen. Kuormaamista ja kuormasta purkamista ei olisi kuitenkaan tarkoituksenmukaista rajoittaa enempää kuin toiminnan vaaran torjuminen edellyttää.

Pykälän *3 momentin* mukaan poliisi voisi lupahakemuksen tai ilmoituksen perusteella määrätä räjähteiden turvallisen käsittelyn kannalta tarpeellisia rajoituksia aiotulle kuormaamiselle tai kuormasta purkamiselle. Polisi voisi tarvittaessa myös määrätä toiminnan edellyttämistä varotoimista. Kuormaaminen tai kuormasta purkaminen olisi lisäksi mahdollista kieltää, jos siitä aiotussa paikassa ja aiottuna ajankohtana voitaisiin katsoa aiheutuvan ilmeistä vaaraa, jota ei määrätyin rajoituksin tai varotoimin olisi mahdollista torjua.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi asetuksenantovaltuuden lupa- ja ilmoitusmenettelyistä. Määräyksenantovaltuudennojalla annettaisiin tarkempia kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn perustuvia määräyksiä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Määräykset sisältäisivät teknisiä määräyksiä aineittain tai aineryhmittäin kuljetuksista, joilta edellytettäisiin ajoneuvon valvontaa pysäköitäessä tai ilmoitusta poliisille, sekä räjähteistä, joiden kuormaus tai kuormasta purkaminen edellyttää poliisin lupaa tai ilmoitusta poliisille.

15 §. *Ohjeet ja varusteet onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta.* Uudessa pykälässä säädettäisiin kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta edellytettävistä ohjeista ja varusteista. Merenkulussa, ilmailussa ja raideliikenteessä kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö sisältävät velvoitteita turvallisuusjohtamisjärjestelmistä, joka on jäsennelty ja dokumentoitu järjestelmä yrityksen tuvallisuusohjelman toteuttamiseksi. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tarvitaan menettelyjä mahdollisten hätätilanteiden varalta. Ohjeet ja menettelytavat vaarallisten aineiden kuljetuksen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta tulevatkin usein sisällytetyksi turvallisuusjohtamisjärjestelmään tai vastaavaan muuhun hallintajärjestelmään perustuen kuljetuksia koskevaan muuhun lainsäädäntöön. Siten VAK-lakiin ei ole perusteltua ottaa säännöksiä yritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmästä tältä osin, vaan säännökset koskisivat vain vaarallisten aineiden kuljetusten vaara- ja hätätilanteissa tarvittavia toimenpiteitä varten noudatettavia ohjeita ja mahdollisia varusteita.

Ehdotettuun *1 momenttiin* otettaisiin säännös ohjeista, joita ajoneuvon kuljettaja, aluksen tai ilma-aluksen päällikkö ja muu miehistö tarvitsevat sen varmistamiseksi, että kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen sattuessa toimitaan turvallisuuden kannalta oikein ja ohjeiden mukaisesti. Perustuen eri kuljetusmuotojen kansainvälisiin sopimuksiin ja EU:n lainsäädäntöön ihmisten, omaisuuden ja ympäristön suojelemiseksi olisi kuljetuksessa tapahtuneessa onnettomuudessa otettava huomioon asiaankuuluvat kansalliset ja kansainvälisten organisaatioiden tunnustamat hätätilannemääräykset, joiden mukaisesti kuljetuksia varten on oltava yksityiskohtaiset ohjeet hätätoimenpiteistä ja tarvittaessa ensiavusta, jotka liittyvät vaarallisiin aineisiin liittyviin vaaratilanteisiin. Ohjeistuksessa otettaisiin kuljetusmuodon edellyttämällä tavalla huomioon erilaiset aineet, aineen määrä ja tarvittaessa esimerkiksi aluksen tai ilma-aluksen tyyppi sekä vaarallisia aineita sisältävien lähetysten ja lastin sijainti aluksessa tai ilma-aluksessa. ADR-sopimuksen määräyksissä ja RID-määräyksissä vaaditaan kuljetuksessa mukana pidettäviksi toimintaohjeita sisältävät määrämuotoiset kirjalliset turvallisuusohjeet (instructions in writing). IMDG-säännöstön lisäys (Supplement) sisältää muun muassa IMO:n hätätilanneohjeet (Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods, EmS) ja ensiapuoppaan (Medical First Aid Guide for Use in Accident Involving Dangerous Goods, MFAG). ICAO:n EmS-ohjeet (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods, Doc 9481) sisältävät asianmukaiset tiedot, joita voidaan käyttää hätätilanteissa il-

makuljetuksessa ilmenevissä onnettomuus- ja vaaratilanteissa. Myös Kansainvälinen atomienergiajärjestö, IAEA, on laatinut suositukset hätätilannemääräyksistä julkaisuissa "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)" ja "Planning and Preparing for Emergency Response to Transport Accidents Involving Radioactive Material (TS-G 1.2 (2002)", Wien (2002). Ohjeiden katsotaan olevan kuljetuksessa tarvittavia asiakirjoja, ja siten niiden sähköisyyteen sovellettaisiin, mitä 11 §:ssä säädetään. Miehistön ymmärtämänä kielenä alus- ja ilmakuljetuksessa voitaisiin pitää aluksen tai ilma-aluksen työkieltä. Ohjeista annettaisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmat Liikenne- ja viestintäviraston määräykset. Toimenpiteistä hätätilanteessa sekä ilmoituksista onnettomuus- ja vaaratilanteissa säädettäisiin lain 13 luvussa.

Ehdotetun *2 momentin* vaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla annettua säännöstä asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa (666/1998). SOLAS-yleissopimuksessa tarkoitetun INF-säännöstön 10 luvun vaatimuksen mukaan INF-lastia kuljettavalla aluksella on oltava viranomaisen (hallinnon) hyväksymä valmiussuunnitelma (Shipboard emergency plan). INF-säännöstön mukaan valmiussuunnitelman on perustuttava IMO:n päätöslauselmalla A.854(20) hyväksymiin ohjeisiin valmiussuunnitelman laatimiseksi (Guidelines for developing shipboard emergency plans for ships carrying materials subject to the INF Code). Jos valmissuunnitelmaa edellytetään muiden kansainvälisten vaatimusten mukaisesti, erilaiset suunnitelmat voitaisiin koota yhteiseksi aluksen valmiussuunnitelmaksi. Suomalaisen aluksen valmiussuunnitelman hyväksyisi nykyvaatimusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi vaatimuksen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta edellytettävistä varusteista. Näitä varusteita olisivat tie- ja rautatiekuljetuksissa edellytetyt ja kirjallisissa turvallisuusohjeissa mainitut varusteet kuten irrallinen valaisin ja varoitusvaatetus. Esimerkiksi ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti erityisesti tiekuljetuksissa edellytetään myös käsisammuttimia ja tiettyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen vaaditaan hengityksensuojain, lapio, viemärinsuoja ja keräysastia sekä jokaiselle miehistön jäsenelle muita varusteita. Näistä annettaisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmat määräykset Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Vaarallisten aineiden aluskuljetuksissa näillä varusteilla tarkoitettaisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luvun 19 säännössä tarkoitettuja paloturvallisuusvaatimusten varusteita kuten henkilöstön suojavarusteita ja käsisammuttimia, jotka ovat edellytyksenä edellä 16 §:n perusteluissa mainitun vaatimustenmukaisuustodistuksen myöntämiselle alukselle.

Edellä 1 momentin perusteluissa mainitun MFAG-oppaan 14 liite sisältää luettelon lääkkeistä ja hoitotarvikkeista, joilla ehkäistään tai hoidetaan vaarallisten aineiden aiheuttamia välittömiä tai välillisiä haittavaikutuksia vaarallisten aineiden aluskuljetuksissa tapahtuvissa kemikaalionnettomuuksissa. Näistä säädetään erikseen laissa laiva-apteekista (584/2015) ja sen nojalla, eikä niistä ole siten tarkoitus ottaa säännöksiä VAK-lakiin. Ilmakuljetuksissa rahtitilan luokitus määrää vaadittavan rahtitilan varustetason kuten sammuttimet. Käytännössä kunkin ilma-aluksen pakolliset varusteet määräytyvät EU-sääntelyn piirissä ilma-aluksen lentokelpoisuusvaatimuksissa, joiden tarkoituksena on, että sammuttimien saatavuus pystytään toteuttamaan vaaratilanteessa.

Ehdotettu *4 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin kuljetuksessa tarvittavista ohjeista ja varusteista. Määräyksissä olisi tarkoitus esittää ne ohjeet, jotka voitaisiin katsoa sopiviksi ja asianmukaisiksi ohjeiksi onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta. Ohjeet voisivat olla erityisiä määrämuotoisia ja määrätyn sisältöisiä ohjeita, kansainvälisten kuljetusorganisaatioiden laatimia ohjeita erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusta varten, tai ne voisivat olla kuljetusmuodosta riippuen muita erillisiä, vastaavat tiedot sisältäviä asiakirjoja, taikka määräyksissä voitaisiin mahdollistaa ohjeiden sisällyttäminen muihin kuljetusasiakirjoihin kuten lastiluetteloon tai muuhun kuljetusta varten annettavaan ilmoitukseen. Myös varusteisiin liittyvistä vaatimuksista annettaisiin varusteiden sijoittelumääräyksiä ja ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia ja teknisiä määräyksiä, jotka sisältäisivät kansainvälisten sopimusten ja EU-sääntelyn mukaisesti vaatimuksia muun muassa sammuttimista ja henkilönsuojaimista kuten suojakäsineistä ja silmiensuojaimista.

16 §. *Kuljetusväline.* Pykälään otettaisiin vaatimukset käytettävän kuljetusvälineen soveltuvuudesta vaarallisten aineiden kuljetukseen nykyistä laajempana säännöksenä, joka koskisi kaikkien kuljetusmuotojen kuljetusvälineitä. Pykälän tiekuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa koskeva vaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 a §:n 1 momentin vaatimusta.

Ehdotettu *1 momentti* sisältäisi yleisen säännöksen siitä, että kuljetusvälineen ja sen kuorma- ja lastitilojen on oltava yleisten niitä koskevien säännösten mukaisia ja vaarallisten aineiden kuljetukseen sopivia. Ajoneuvon erityisestä hyväksynnästä vaarallisten aineiden tiekuljetukseen säädettäisiin tarkemmin 17 ja 18 §:ssä.

Säännöksiä erityisestä hyväksynnästä tai vaatimustenmukaisuustodistuksesta alukselle, ilma-alukselle tai rautatieliikenteen kalustoyksikölle ei ole tarkoitus ottaa lakiin, koska niistä säädetään eri kuljetusmuotoja koskevassa muussa lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa.

Vaarallisia aineita kuljettavalla aluksella on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava vaatimustenmukaisuustodistus, kun sitä laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) tai sen nojalla edellytetään tai kun SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luvun 19 säännössä niin edellytetään. Tällaisia vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät todistuksia ovat Liikenne- ja viestintäviraston alusten katsastuksista annetussa määräyksessä mainitut vaatimustenmukaisuustodistukset alukselle, joka kuljettaa IMDG- tai INF-lastia.

Asetuksessa (EU) N:o 748/2012 ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpanosäännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston, EASA, julkaisemissa hyväksyttävissä menetelmissä vaatimusten täyttämiseksi (AMC, *Acceptable Means of Compliance*) kuvataan ilma-aluksen rahtitilat ja niiden luokitukset. Lentokelpoisuuden edellyttämät sammutinjärjestelmät sekä savu- ja palovaroittimet muodostavat rahtitilojen luokituksen perustan. Siten periaatteessa mitä tahansa ilma-alusta voidaan käyttää vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen, mutta kuitenkin ilma-aluksen käytettävissä oleva rahtitila, sen rakenne ja varustelu voi käytännössä rajoittaa kuljetukseen sallittuja aineita vastaavasti kuin aluskuljetuksissa.

Rautatieliikenteen kalustoyksiköllä, kuten vaunulla, on oltava yleisten raideliikennettä koskevien vaatimusten perusteella vaadittava tyyppihyväksyntä tai markkinoillesaattamislupa, mutta sen käyttö vaarallisten aineiden kuljetukseen ei edellytä erityistä hyväksyntämenettelyä, vaan hakija antaa hyväksyntää ja lupaa hakiessaan vaatimustenmukaisuuden vakuutuksen, jossa vaunun säiliöineen vahvistetaan täyttävän vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat vaatimukset.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi vaatimuksen siitä, että vaaralliset aineet on kuljettava kuljetusvälineessä siinä tilassa, joka sopii kuljetettavalle aineelle kyseisen kuljetustavan mukaiseen kuljetukseen: esimerkiksi kuljetus pakattuna säkkitavarana tai laatikoissa tai kuljetus irtotavarana taikka muuten pakkaamattomana. Lasti- tai kuormatilan käyttöä ja ainemäärää voitaisiin rajoittaa, jos kuljetuksesta aiheutuu vaaraa, jota ei tavanomaisin toimenpitein voida torjua. Pykälän valtuuden nojalla annettaisiin tarkempia määräyksiä muun muassa siitä, millaista rahtitilaa ilmakuljetuksessa olisi käytettävä (esimerkiksi voidaanko käytännössä kuljetus suorittaa matkustajailma-aluksessa vai onko käytettävä rahti-ilma-alusta), millaista ajoneuvoa, vaunua tai konttia on käytettävä (esimerkiksi umpinainen tai peitteellä varustettu), mitä tilaa lastinkuljetusyksiköille on käytettävä aluskuljetuksessa (ahtaus kannen alle tai kannelle). Tiettyjen aineiden kuljetusmäärää on rajoitettava aineiden vaarallisuudesta, erityistoimien tarpeellisuudesta tai kuljetusvälineen ominaisuuksista johtuen, esimerkiksi ADR-sopimuksen mukaisesti tiekuljetuksessa räjähteiden sekä orgaanisten peroksidien, itsereaktiivisten aineiden ja polymeroituvien aineiden määrä on rajoitettava kuljetusyksikköä kohti. Rajoitukset voivat olla myös kuljetusyksikön lasti- ja kuormatilojen ominaisuuksista riippuvaisia. Esimerkiksi vaarallisia aineita saa kuljettaa ilma-aluksen ohjaamossa tai matkustamossa, jossa on matkustajia, vain rajoitetusti, ja kuljetus matkustajailma-aluksen matkustamon tasossa sijaitsevassa rahtitilassa on kielletty, ellei kyseinen rahtitila ole ilmailussa käytettävien rahtitilaluokitusten mukaisesti B luokan tai C luokan tyyppihyväksymisvaatimusten mukainen. Näistä annettaisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla tarkempia määräyksiä.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin kuljetusvälineen sekä lasti- ja kuormatilan rakenteelle teknisiä vaatimuksia kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien sopimusten ja EU-sääntelyn mukaisesti. Siten esimerkiksi ajoneuvon sähkölaitteille, jarruille, palovaarojen ehkäisylle, perävaunujen kytkentälaitteille ja korin rakennemateriaaleille annettaisiin määräyksissä teknisiä vaatimuksia. Samoin määrättäisiin rajoituksia kuljetusvälineen, sen rahtitilan tai muun tilan käytölle vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä rajoituksia kuljetettaville ainemäärille riippuen kuljetustavasta, käytettävästä kuljetusvälineestä ja sen rakenteesta taikka rahti- tai kuormatilasta.

17 §. *Ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus vaarallisten aineiden kuljetukseen.* Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvon on oltava rakenteeltaan, teknisiltä ominaisuuksiltaan ja varusteiltaan soveltuva erityisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen. Säännös ajoneuvon hyväksynnästä ja katsastuksesta vaarallisten aineiden tiekuljetukseen vastaisi voimassaolevan VAK-lain vaatimusta. VAK-hyväksyntä ja VAK-katsastus muutettaisiin käsitteiksi VAK-ADR-hyväksyntä ja VAK-ADR-katsastus, jotta kotimaan vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) ja kansainvälisen vaarallisten aineiden kuljetusten (ADR) hyväksyntä ja katsastus erotetaan toisistaan. ADR viittaa tässä käsitteessä kansainväliseen ADR-sopimukseen.

Ehdotettu *1 momentti* ei enää sisältäisi voimassaolevan VAK-lain säännöstä ajoneuvon tyyppihyväksynnästä, koska ajoneuvon tyyppihyväksynnästä ja yksittäishyväksynnästä vaarallisten aineiden kuljetukseen säädetään moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858 (jäljempänä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus). Sen lisäksi asiasta säädetään ajoneuvolaissa (82/2021) sekä ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013). ADR-sopimuksen mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttava hyväksyntä ja katsastus on suoritettava ADR-sopimukseen sitoutuneessa valtiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity.

Momentin mukaan vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa käytettävä säiliöajoneuvo, säiliötä kuljettava ajoneuvo ja räjähteitä kuljettava ajoneuvo olisi rakenteellisen vaatimustenmukaisuuden ja kunnon varmistamiseksi hyväksyttävä vaarallisten aineen kuljetukseen ja määräajoin katsastettava, jos ajoneuvossa kuljetetaan vähäistä suurempia määriä vaarallisia aineita.

Pykälässä tarkoitettu säiliötä kuljettava ajoneuvo on ajoneuvo, joka kuljettaa irrotettavia säiliötä, säiliökontteja tai UN-säiliötä. Pykälässä säiliöajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jossa on kiinteä säiliö (säiliöajoneuvo tai monisäiliöajoneuvo). Hyväksyntää edellyttäviä säiliökuljetuksia suorittavia ajoneuvoja olisivat muun muassa palavien nesteiden, palavien kaasujen ja tiettyjen vetyperoksidien kuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot. Räjähteitä kuljettavilla ajoneuvoilla tarkoitettaisiin ajoneuvoja, jotka kuljettavat 8 §:ssä säädettyyn 1 luokkaan luokittuvia räjähteitä. Hyväksyntää edellyttävistä ajoneuvoista ja säilötyypeistä säädettäisiin lain valtuussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Ajoneuvolaissa säädetyn määräaikaiskatsastuksen lisäksi ajoneuvolla tulisi siten 1 momentin mukaan olla hyväksyntä vaarallisen aineen kuljetukseen, ja ajoneuvo olisi määräajoin katsastettava sen varmistamiseksi, että vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat ajoneuvovaatimukset täyttyvät. Ajoneuvon määräaikaiskatsastus ja vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä ajoneuvon katsastus olisi edelleen mahdollista suorittaa erikseen tai samalla kertaa, mutta VAK-ADR-katsastus ei kuitenkaan korvaa määräaikaiskatsastusta. Ajoneuvon yleinen liikenneturvallisuuden edellyttämä kunto arvioidaan myös VAK-ADR-katsastuksessa, kuten esimerkiksi jarrujen ja ohjauslaitteen asianmukainen toiminta.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin voimassaolevan VAK-lain nojalla annetut vaatimukset hyväksynnästä ja katsastuksesta annettavasta todistuksesta sekä *3 momentissa* ensimmäisestä katsastuksesta vapauttamisesta. VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntäisi ja VAK-ADR-katsastuksia suorittaisi 96 §:ssä säädetty Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama katsastusluvan haltija ja ajoneuvon yksittäishyväksynnän myöntäjä. ADR-sopimuksen mukaan yhden ADR-sopimukseen liittyneen valtion toimivaltaisen viranomaisen omassa maassaan rekisteröidylle ajoneuvolle antama ADR-hyväksymistodistus on hyväksyttävä myös muissa sopimukseen liittyneissä maissa sen voimassaoloajan. Ulkomailla myönnetyn ADR-hyväksymistodistuksen tunnustamisesta säädettäisiin 129 §:n valtuuden nojalla asetuksella.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin ensimmäisestä katsastuksesta vapauttamisesta ja vuosittaisesta katsastuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi ADR-sopimuksen ja VAK-direktiivin mukaisesti antaa vapautuksen puoliperävaunun tyyppihyväksytyn vetoauton ensimmäisestä VAK-ADR-katsastuksesta, jos valmistaja tai sen asianmukaisesti valtuuttama edustaja taikka Liikenne- ja viestintäviraston tunnustama laitos tai muun ADR-sopimukseen liittyneen EU/ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen tunnustama laitos on antanut vakuutuksen siitä, että vetoauto täyttää ajoneuvon rakennetta koskevat määräykset. Pykälän valtuuden mukaisesti voitaisiin myöhemmin harkita määrättäväksi siitä, että samanlainen käytäntö otettaisiin myös muunlaiselle valmiille ajoneuvolle, jota ei tarvitse liikenteeseen hyväksynnän jälkeen, ennen VAK-ADR-kuljetukseen käyttämistä täydentää millään tavoin, kuten yksinkertaiset perävaunut tai apuvaunut, jos Suomea sitovat asiaa koskevat sopimukset ja EU-sääntely sen sallii. ADR-sopimusta soveltavan, ajoneuvon rekisteröintimaan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä ajoneuvon hyväksymistodistus olisi pidettävä mukana kuljetuksessa ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti.

Tyyppihyväksytyllä ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on tyyppihyväksytty yleisten ajoneuvojen vaatimustenmukaisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti, ja tässä yhteydessä todettu täyttävän vaarallisten aineiden kuljetuksen edellyttämät vaatimukset kuten E-sääntö nro 105 (Yhdenmukaiset määräykset erityisille rakenteille hyväksyttäessä ajoneuvoja

vaarallisten aineiden kuljetukseen). E-säännöt ovat moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/1976) liittyviä sääntöjä. ADR-sopimuksen mukaisesti ADR-sopimukseen liittyneen valtion myöntämä tyyppihyväksyntä hyväksytään varmistamaan ajoneuvon vaatimustenmukaisuus vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttavaa hyväksyntää varten suoritettavassa katsastuksessa.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi säännökset siitä, miten toimitaan tapauksessa, jossa ajoneuvossa havaitaan teknisiä tai muita kuntoon liittyviä puutteita. VAK-ADR-katsastuksessa puutteellinen ajoneuvo olisi hylättävä. Tällaisen ajoneuvon hyväksyntää ja katsastusta vaarallisten aineiden kuljetusta varten voitaisiin jatkaa kuukauden kuluessa suoritettavassa jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus, joka keskeytyy ajoneuvolain 156 §:ssä tarkoitetusta syystä, olisi suoritettava samassa toimipisteessä. Tämä vastaisi ajoneuvolaissa säädettyä säännöstä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen suoritettavasta jälkitarkastuksesta, joka on suoritettava samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa. Ajoneuvolain 156 §:n tarkoittamia keskeyttämisen syy voi olla tapaus, jossa ajoneuvoa ei voida luotettavasti yksilöidä, ajoneuvon tekniset tiedot ovat virheelliset, tietoyhteys rekisteriin ei ole käytettävissä tai ajoneuvon katsastukseen esittäneestä riippumattomasta syystä katsastusta ei voida suorittaa loppuun. Jälkitarkastukseen ohjaaminen ei kuitenkaan jatka VAK-ADR-hyväksymistodistuksen voimassaoloa, jos sen voimassaolo umpeutuu ennen jälkitarkastusta. Vaarallisten aineiden kuljetukseen saa käyttää vain ajoneuvoa, jolla on voimassa oleva VAK-ADR-hyväksymistodistus, jos kyseisessä kuljetuksessa edellytetään todistusta.

Pykälän *5 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka mukaan voitaisiin tarkemmin määrätä teknisistä vaatimuksista VAK-ADR-hyväksynnässä ja VAK-ADR-katsastuksessa sekä vuosittaisen VAK-ADR-katsastusajan määräytymisestä. Määräykset sisältäisivät nykytilannetta vastaavasti vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä erityisvaatimuksia muun muassa sähkölaitteista, palovaarojen ehkäisystä sekä polttoaineen aiheuttamien muiden vaarojen ehkäisystä. Lisäksi määrättäisiin ADR-sopimuksen määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavasti todistuksen mallista ja sen voimassaolosta, sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa katsastuksesta. ADR-sopimuksen määräyksiin perustuvien vaatimusten lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä annettaisiin tarkempia määräyksiä VAK-ADR-katsastuksen teknisistä vaatimuksista, joita ajoneuvon yleinen liikenneturvallisuus edellyttää ja jotka siten olisivat kriteereitä VAK-ADR-katsastuksen hyväksymiselle.

18 §. *VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin.* Pykälässä säädettäisiin tietojen merkitsemisestä ja ilmoittamisesta liikenneasioiden rekisteriin VAK-ADR-hyväksynnässä ja VAK-ADR-katsastuksessa. Liikenteen palveluista annetun lain 221 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä liikennevälinettä koskevista liikenneasioiden rekisteriin tallennettavista teknisluontoisista tiedoista.

19 §. *Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen VAK-ADR-hyväksynnässä.* Pykälässä säädettäisiin vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta VAK-ADR-hyväksynnässä.

Pykälän *1 momentissa* olisi tyhjentävästi luetteloitu ne tavat, joilla VAK-ADR-hyväksynnän voisi osoittaa. Näitä olisivat ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämä EU- tai EY-tyyppihyväksyntätodistus tai vastaava hyväksymismerkintä. Vaatimustenmukaisuus olisi mahdollista osoittaa myös E-tyyppihyväksyntätodistuksella tai vastaavalla hyväksymismerkinnällä. Myös se olisi mahdollista, että vaatimustenmukaisuus osoitettaisiin valmistajan selvityksillä tai valmistajin suorittamin mittauksin, laskelmin tai testein silloin kun nämä osoittamisen tavat olisi yleisesti hyväksytty ETA-valtioissa vaatimustenmukaisuuden

osoittamisessa. Myös se olisi mahdollista, että vaatimustenmukaisuus osoitettaisiin ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen vaatimustenmukaisuudesta valmistajan toimittamiin asiakirjoihin perustuen. EU- tyyppihyväksyntä ja EY-tyyppihyväksyntä on määritelty ajoneuvolain 2 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Määräyksissä voitaisiin esittää vaatimustenmukaisuuden osoittamisen tavat, esimerkiksi tarvittavat mittaukset, laskelmat, testaukset ja vaatimustenmukaisuuden osoittavat asiakirjat.

20 §. *Kuljetuksen ennakkohyväksyntä, lupa ja ennakkoilmoitus*. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin vaarallisille aineille edellytetystä kuljetuksen ennakkohyväksynnästä ja luvasta. Kuljetusmuotokohtaisissa kansainvälisissä sopimuksissa eräissä tapauksissa edellytetään, että kuljetukselle on haettava hyväksyntä tai lupa. Suurimmalle osalle tapauksista ja tavanomaiselle kuljetukselle tällaista ei vaadita. Lähettäjä taikka aluskuljetuksissa laivaaja tai lastinantaja varmistaisi ennen aineen luovuttamista, että kuljetuksella on tarpeellinen hyväksyntä tai lupa. Hyväksyntä ja lupa voivat tulla kysymykseen, jos kuljetettava aine, pakkaus tai säiliö taikka itse kuljetustapahtuma ei täytä kaikkia asiaankuuluvia vaatimuksia taikka kyseiseen tapaukseen ei ole määritetty kuljetusvaatimuksia. Toimivaltaisella viranomaisella olisi tällöin mahdollisuus antaa hyväksyntä tai lupa reunaehtojen täyttyessä. Erityisesti kansainvälisten ilmakuljetusmääräysten mukaan toimivaltainen viranomainen voi myöntää kuljetusta koskevista ehdoista poikkeuksia aineille, joiden kuljetus ilman hyväksyntää (approval) tai lupaa (exemption) olisi kielletty, tyypillisesti räjähteille. Lupamenettelyin varmistettaisiin myös näiden vakavaa vaaraa aiheuttavien aineiden kuljetusturvallisuus. Hyväksyntä tai lupa voisi kattaa tarvittaessa myös useamman kuljetustapahtuman. Nykykäytäntö ei muuttuisi, sillä säännös vastaisi voimassaolevan lain säännöstä. Toimivaltaisista viranomaisista ja niiden toimivallasta säädettäisiin19 luvussa. Ennakkohyväksynnän tai luvan peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Hyväksyntää tai lupaa edellyttävät tapaukset ovat suuressa kuljetusvirrassa tavanomaisesta kuljetustapahtumasta poikkeavia tapauksia, mutta kansainvälisissä määräyksissä tällaiset hyväksyntää ja lupaa edellyttävät tapaukset on tarkasti kuvattu. Siten tällaisissa hyväksynnöissä ja luvissa ei olisi kyse 136 §:ssä säädetyistä poikkeusluvista. Tapaukset voivat olla myös sellaisia, joihin myöhemmin kehitetään kattavat kuljetusmääräykset, eikä hyväksyntää tai lupaa enää tarvita. Näin on käynyt esimerkiksi tietyissä litiumakkukuljetuksissa, kun uusi teknologia on tuonut kuljetustarpeita, mutta kuljetusmääräysten kehittämiseen on tarvittu aikaa. Kansainvälisissä kuljetusmääräyksissä haluttiin edellyttää viranomaisen määrittämät kuljetusehdot kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi ennen kuin määräyksiin saatiin sisällytettyä tarpeelliset kuljetusvaatimukset. Tällaisista hyväksyntää ja lupaa edellyttävistä aineista ja kuljetustilanteista olisi tarkoitus määrätä pykälän valtuusmomentin nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi radioaktiivisten aineiden kuljetusta varten edellytetystä hyväksynnästä ja ilmoituksesta. Hyväksyntää koskeva *1 kohta* olisi tarkennus 1 momentin hyväksyntää koskevaan säännökseen vastaavasti kuin on eritelty kansainvälisissä radioaktiivisten aineiden kuljetusmääräyksissä, Kuljetuksen hyväksyntä tarkoittaisi hyväksyntää kuljetukselle tietyn tyyppisissä pakkauksissa, erityisehdoilla suoritettavalle kuljetukselle tai erityiskäytössä olevassa aluksessa tapahtuvalle kuljetukselle. Hyväksyntää edellyttävät pakkaukset ovat esimerkiksi radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävät B(M)-tyypin kollit, joissa sallitaan ajoittainen ylipaineen päästö tai joiden sisältämän radioaktiivisen aineen aktiivisuus ylittää määrätyt aktiivisuusrajat siten, että kyseessä voidaan katsoa olevan suuri aktiivisuus, sekä fissiilejä aineita sisältävät kollit, jotka ylittävät tavanomaisen radioaktiivisen aineen kuljetukseen käytettävän laskennallisen kriittisyysturvallisuusindeksin. Valtuuden nojalla olisi tarkoitus antaa tar-

kemmat määräykset, jotka sisältäisivät yksityiskohtaiset tekniset kuvaukset hyväksyntää edellyttävistä pakkauksista, erityisjärjestelyistä ja muista tapauksista, jolloin edellytetään hyväksyntää. Käytännössä Säteilyturvakeskus toimivaltaisena viranomaisena voisi hyväksyä kuljetuksen myös ilman erillistä kuljetuksen hyväksymistodistusta kuljetusvalmiin pakkauksen rakennetyypin tai aineen muodon hyväksymisen yhteydessä.

Momentin *2 kohdassa* säädettäisiin radioaktiivisen aineen kuljetuksen ennakkoilmoituksesta. Ennakkoilmoitus koskisi tietyn tyyppisissä pakkauksissa kuljetettavia radioaktiivisia aineita sekä erityisjärjestelyin suoritettavia kuljetuksia. Tällaisia pakkauksia ovat muun muassa C-tyypin ja B(U)-tyypin kollit, joiden sisältämien radioaktiivisten aineiden aktiivisuus ylittää määrätyt aktiivisuusrajat, sekä kaikki C-tyypin kollit, jotka ovat tyypillisesti ilmakuljetuksissa käytettävää pakkaustyyppiä.

Pykälän *3 ja 4 momentissa* säädettäisiin tiedoista, jotka on annettava hyväksyntää varten tai annettava ilmoituksessa.

Pykälän *5 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin ennakkohyväksynnästä, luvasta ja ennakkoilmoituksesta ainekohtaisia ja teknisiä vaatimuksia kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien sopimusten ja EU-sääntelyn mukaisesti. Annettavien määräysten mukaisesti esimerkiksi vaurioituneita litiumakkuja olisi kuljettava määriteltyjen kuljetusehtojen mukaisesti, mutta kuitenkin viranomainen voisi alus-, tie- ja rautatiekuljetuksessa päättää vakavaa vaaraa aiheutuvien akkujen, kuten vaarallisissa määrin lämpöä tai myrkyllisiä kaasuja tuottavien vahingoittuneiden akkujen, kuljetukseen hyväksyttävästä pakkaustavasta ja kuljetusehdoista. Tällaiset määräykset ovat myös kuljetusmuotokohtaisia, ja esimerkiksi annettavien ilmakuljetusmääräysten mukaisesti mainittujen vahingoittuneiden ja vaurioituneiden litiumakkujen ilmakuljetus olisi liian vaarallisena kielletty.

21 §. *Lupa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.* Pykälä koskisi lupaa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen. Muissa kuljetusmuodoissa ei kuljetuksen suorittajalta vaadita erityistä viranomaiselta haettavaa lupaa vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi voimassaolevan VAK-lain 9 §:ää vastaavan lupavaatimuksen, joka johtuu EU-sääntelystä. EASA-asetus sisältää kansallista liikkumavaraa, jonka käyttämisestä jäsenvaltiot voivat päättää itsenäisesti kansallisen lainsäädäntönsä puitteissa. EASA-asetuksen I liitteessä luetellaan asetuksen 2 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitetut ilma-alukset, joihin asetusta ei sovelleta. Näitä ilma-aluksia säädellään kansallisesti pääasiassa ilmailulailla ja sen nojalla annetuilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kuitenkin luvasta vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen säädetään voimassaolevassa VAK-laissa. Tämä lupavaatimus säilytettäisiin.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi säännöksen siitä, milloin lupaa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ei vaadittaisi. Luettelo perustuu ICAO-TI:n määräyksiin siitä, mitkä aineet jäävät vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevien määräysten soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi säädöksen siitä, että luvan myöntämisen toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto. Virasto myöntäisi luvat suomalaiselle kuljetuksen suorittajalle, ja jos ulkomaisella kuljetuksen suorittajalla ei ole kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen lupaa, virasto voisi myöntää luvan myös tällaiselle kuljetuksen suorittajalle. Koska Suomessa vaaditaan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen lupa kaikilta kuljetuksen suorittajilta, näin varmistettaisiin, että Suomessa toimiessaan lupa olisi myös niillä kuljetuksen suorit-

tajilla, joiden eurooppalainen kotivaltio on päättänyt vapauttaa lupavaatimuksesta EASA-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan d alakohdan mukaisesti. Lupa myönnettäisiin olemaan voimassa vastaavaksi ajaksi kuin lentotoimintalupa, jota myös haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Lupa voitaisiin myös myöntää niille, joilta ei edellytetä lentotoimintalupaa, tarvittaessa määräaikaisena, kertaluontoisena tai koskemaan vain tiettyjä kuljetustarpeita. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Ehdotettu *4 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla voitaisiin antaa määräyksiä kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla.

22 §. *Vaarallisten aineiden ilmakuljetusluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälän *1 momentti* sisältäisi säännöksen vaarallisten aineiden ilmakuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain 9 §:ää. Käytännössä hakijan olisi sisällytettävä vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevan toiminnan kuvaus ilmailun EU-sääntelyn edellyttämään turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja riskiarviointiin. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla voitaisiin antaa määräyksiä luvan hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista. Käytännössä tällä hetkellä ei ole tarvetta määrätä asiasta tarkemmin vaarallisten aineiden kuljetuslupaan liittyen, hakemus- ja myöntämismenettelyt vastaavat ilmailun yleisiä menettelyjä. Valtuuden nojalla määräyksiä voitaisiin antaa, jos kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevien määräysten ja Euroopan unionin sääntelyn perusteella tähän esiintyy tarvetta.

5 luku

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset

Ehdotuksen 5 luvun säännösten tarkoituksena on säätää pakkaukselle, säiliölle ja kontille turvallisuusvaatimukset, jotka vastaavat voimassaolevan VAK-lain 13 a § §:n säännöstä pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisesta valmisteuksesta, tarkastuksesta, merkinnästä ja käytöstä.

23 §. *Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuus.* Pykälän tarkoituksena on säätää pakkaukselle, säiliölle ja kontille yleiset turvallisuusvaatimukset. Pakkauksen, säiliön ja kontin käsitteitä käytetään tässä yleisessä merkityksessä. Käytännössä kuljetukseen käytettäviä pakkauksia ja säiliöitä on tyypiltään erilaisia, esimerkiksi tynnyri, laatikko, paineastia ja kiinteä tai irrotettava säiliö. Kontilla tarkoitetaan konttilaissa tarkoitettuja kontteja, mutta myös sellaisia kontteja, joihin ei sovelleta konttilakia. Myös kontteja on eri tyyppisiä, esimerkiksi irtotavaran kuljetukseen käytettävä kontti eli irtotavarakontti, jossa kuljetettava kiinteä aine on suorassa kosketuksessa sisäseinämien kanssa.

Ehdotetun *1 ja 2 momentin* mukaan pakkauksen, säiliön ja kontin on lähtökohtaisesti oltava turvallisia käytettäväksi vaarallisten aineiden kuljetukseen, ja niitä on myös käytettävä asianmukaisesti ja turvallisesti. Pakkauksen, säiliön ja kontin sekä myös niihin kiinnitettyjen tai asennettujen laitteiden olisi oltava rakennemateriaaleiltaan käyttöolosuhteisiin sopivia. Aiottu käyttö, sekä esimerkiksi säiliötyyppi, määrittävät vaadittavat tekniset ominaisuudet, joista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää yleisestä materiaalin käyttölämpötilasta ja sen merkinnästä materiaaleille, jotka on tarkoitettu kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksissa käytettäviin muovipakkauksiin, paineastioihin, säiliöihin ja niiden varusteisiin, kunnes eri ilmastovyöhykkeellä sovellettavia viitelämpötiloja koskevat säännökset lisätään VAK-direktiivin (2008/68/EY) liitteisiin. Tämä säännös vastaisi VAK-direktiivin ja kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin sisältämiä säännöksiä, jotka sallivat kylmien olosuhteiden huomioimisen jäsenvaltiossa kotimaan kuljetuksessa. Suomessa kylmistä olosuhteista johtuen on säädetty materiaalikestävyydestä tiukempia vaatimuksia. Materiaalivalinnassa olisi otettava riittävällä tavalla huomioon suunnittelulämpötila-alueella mahdollisesti esiintyvä haurasmurtuma, jännityskorroosio, iskunkestävyys ja muut materiaalin turvallisuuteen vaikuttavat ominaisuudet. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää EU-sääntelyn sallimissa rajoissa alimmaksi materiaalin valintaan vaikuttavaksi ympäristön lämpötilaksi -40 °C. Myöhemmin voidaan selvityksiin ja käytettävien materiaalikehitykseen tai muuhun kehitykseen perustuen päättää, että kansainvälisissä velvoitteissa määrättyjä viitelämpötiloja voidaan käyttää myös Suomessa. Kansainvälisten sopimusten velvoitteiden mukaisesti käyttölämpötiloista annettaisiin valtuussäännöksen nojalla yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä.

Eri kuljetusmuotojen kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat määräykset ja EU-sääntely sisältävät suunnittelusta, valmistuksesta, varustamisesta, rakenteesta, tarkastuksesta, merkinnästä, käytöstä, kunnossapidosta ja kunnostamisesta sekä niihin liittyvistä teknisistä menetelmistä vaatimuksia, joiden mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarkoitus antaa määräyksiä. Määräykset sisältäisivät yleisluonteisia sekä yksityiskohtaisempia teknisiä pakkausvaatimuksia sekä pakkaustapaa ja säiliötä koskevia vaatimuksia. Vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuus eri kuljetusmuodoissa on tarkoitus varmistaa käyttöön valittavalla yksityiskohtaisesti kuvatulla vaatimustenmukaisella pakkauksella tai säiliöllä ja sillä, että aine on pakattu tai säiliöön täytetty turvallisesti. Valittavien pakkausten valikoima on yleensä suuri, kun taas joissakin tapauksissa kuljetettavasta aineesta riippuen sallitaan vain hyvin rajoittavia pakkaustapoja tai vain tietyn tyyppinen pakkaus. Lisäksi pakkauksen tai säiliön sisältämä suurin sallittu ainemäärä ja täyttöaste määrättäisiin. Pakkauksesta riippuen, myös pakkauksen käyttöaikaa vaarallisten aineiden kuljetukseen voidaan rajoittaa. Määräyksillä pyritään vähentämään vaarallisten aineiden aiheuttamaa luontaista riskiä, jotta vaaratilanteen sattuessa tilanne ei aiheuttaisi kohtuutonta vaaraa tai johtaisi onnettomuuteen, loukkaantumiseen tai merkittävään omaisuusvahinkoon.

24 §. *Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus***.** Pykälän säännökset täydentäisivät 23 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin tarkastuksesta ja merkinnästä. Jotta voidaan varmistua siitä, että kuljetukseen käytetään tarkoitukseen sopivaa pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia, olisi sen vaatimustenmukaisuus osoitettava ennen käyttöönottoa ja myös määräajoin käyttöönoton jälkeen. Pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen liittyvät tehtävät hoitaisi tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskus. Tarkastuslaitosten tehtävistä, hyväksymisestä ja näiden laitosten toimintaa koskevista velvollisuuksista ja Säteilyturvakeskuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksyntään liittyvistä tehtävistä säädettäisiin lain17 luvussa.

Ehdotetussa *1 momentissa* säädettäisiin pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuudesta. Eri kuljetusmuotojen kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten ja EU-sääntelyn mukaisesti vaatimustenmukaisuuden arviointiin kuuluvat eri tyyppisille pakkauksille, säiliöille ja irtotavarakontille tarvittavat tarkastukset ja testaukset, rakennetyypin hyväksyminen, tyyppihyväksyntä ja valmistuksen valvonta. Valmisteuksen valvon-

nassa osana tuotteen hyväksyntää tarkastuslaitos voi vaatia tuotteen valmistuksen laadunvarmistamista. Esimerkiksi muun kuin turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen mukaisen irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus osoitetaan rakennetyypin hyväksynnällä ja sen vaatimustenmukaisuuden arviointiin kuuluvat testaukset ja hyväksynnät. Arvioinnista, hyväksynnästä ja tarkastuksista annettaisiin tarkempia määräyksiä pykälän valtuuden nojalla.

Momenttien säännökset koskisivat pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja käyttövalmiina eli venttiileineen ja käyttölaitteineen, jotka ovat turvallisuuden kannalta välttämättömiä. Tällaisen venttiilin ja muun lisälaitteen vaatimustenmukaisuus arvioitaisiin turvallisuusvaatimustasoltaan vastaavalla menettelyllä kuin arviointi, joka tehdään pakkaukselle tai säiliölle, johon venttiili tai muu lisälaite on asennettu tai asennetaan. Venttiilin ja lisälaitteen voitaisiin soveltaa erillistä menettelyä, mutta niiden asennuksen jälkeen pakkauksen ja säiliön vaatimustenmukaisuus on tarkasteltava vielä kokonaisuutena. Vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnettävä hyväksyntä voisi olla määräaikainen, näin on esimerkiksi paineastioilla ja suurimmalla osalla säiliöistä, joille myönnetään tyyppihyväksyntä.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan käyttöönotetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin jatkuva vaatimustenmukaisuus osoitetaan sen tyypistä riippuen tarvittaessa määräajoin suoritettavilla tarkastuksilla. Tyypillisesi pienille pakkauksille, kuten laatikoille ja kanistereille, määräaikaistarkastuksia ei vaadita. Suuremmille yksiköille kuten IBC-pakkauksille (intermediate bulk container), riippuen valmistusmateriaalista, vaadittaisiin määräajoin suoritettava tarkastus, jossa pakkauksen kunto ja käyttölaitteiden toiminta tarkastetaan. Eri tyyppisille säiliöille suoritetaan määräajoin erilaisia tarkastuksia, joita ovat muun muassa sisä- ja ulkopuolinen tarkastus, tiiviys- ja vesipainekoe sekä varusteiden toimintatarkastus. Tarkastuksia suorittavien tarkastuslaitosten tehtävistä säädettäisiin lain18 luvussa. Suoritettavista tarkastuksista annettaisiin tarkempia määräyksiä pykälän valtuuden nojalla.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin vaatimustenmukaisuuden osoituksesta annettavasta todistuksesta sekä vaatimustenmukaisuutta osoittavista merkinnöistä. Momentissa tarkoitetut asiakirjat ovat tyyppihyväksyntöjä ja muita hyväksyntöjä sekä määräaikaistarkastuksista ja muista tarkastuksista myönnettyjä asiakirjoja. Käytännössä pakkaukselle, säiliölle ja irtotavarakontille annetaan hyväksynnän yhteydessä hyväksymistodistus tai muu vastaava hyväksyntää osoittava asiakirja ja myöhemmin käytön aikana määräaikaistarkastuksista ja –testauksista todistus, jos määräajoin tehtävää tarkastusta edellytetään. Jotta vaatimustenmukainen pakkaus, säiliö ja irtotavarakontti voidaan tunnistaa, on siihen tehtävä hyväksynnästä, määräaikaistarkastuksista ja muista tarkastuksista merkintä. Merkinnöistä määrättäisiin tarkemmin pykälän nojalla annettavissa teknisissä määräyksissä. Tekemällä merkintä pakkauksen, säiliöön tai irtotavarakonttiin vakuutetaan, että se vastaa hyväksyntää ja että hyväksymiselle asetetut vaatimukset on täytetty. Merkintä on tarkoitettu valmistajien, kunnostajien, pakkausten käyttäjien, kuljetuksen suorittajien ja viranomaisten avuksi. Uuden pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin käyttöön liittyvä alkuperäinen merkintä on keino ilmaista sen tyyppi ja osoittaa ne testausta ja rakennetta koskevat määräykset, jotka on täytetty. Käyttöön otetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin määräaikaistarkastuksista ja muista tarkastuksista on myös tehtävä merkintä silloin, kun tällainen tarkastus edellytetään. Pienemmille pakkauksille, kuten laatikoille ja kanistereille, ei edellytetä määräaikaistarkastuksia. Tämä merkintä osoittaa, että vaaditut määräajoin suoritettavat tarkastukset ja testaukset on suoritettu, ja siten pakkausta ja säiliötä voidaan edelleen käyttää.

Kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuus on osoitettava kuten muidenkin pakkausten ja säiliöiden, mutta lisäksi siihen on kiinnitettävä erityinen, vaatimustenmukaisuuden arviointivaatimukset täyttävää painelaitetta osoittava pii-merkki. Tällaisilla laitteilla on tuotteena vapaa liikkuvuus Euroopan unionin alueella. Pii-merkin edellytyksenä olevasta vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta säädettäisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmin asetuksella.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuudet asetusten ja määräysten antoon. Tarkoitus olisi, että asetuksella annettaisiin vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta vaatimukset, joita kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi edellyttää säädettäväksi direktiivissä tarkoitetulla tavalla. Muutoin Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksenantovaltuuden nojalla tarkempia teknisiä ja yksityiskohtaisia määräyksiä kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Momentissa ei ole tarvetta antaa valtuutta säätää, miten ulkomailla suoritettu vaatimustenmukaisuuden osoitus voidaan hyväksyä Suomessa. Tästä ulkomaisen viranomaisen toimenpiteen tunnustamisesta voitaisiin säätää 129 §:ssä säädetyn valtuuden nojalla.

25 §. *Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne.* Pykälän säännökset täydentäisivät 23 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenteesta ja valmistuksesta.

Pykälän *1 momentin* mukaan edellytettäisiin, että koko pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin valmisteuksen ajan on sen hyväksynnän oltava voimassa. Hyväksynnällä tarkoitettaisiin 24 §:ssä tarkoitettua tarkastuslaitoksen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella antamaa hyväksyntää.

Ehdotetun *2 momentin* mukaisesti valmistus, kunnostaminen ja testaus olisi varmistettava. Käytännössä tämä voitaisiin tehdä laadunvarmistusohjelmalla, josta pykälän valtuuden nojalla voitaisiin määrätä tarkemmin. Laadunvarmistuksella tarkoitettaisiin sovellettavaa systemaattista valvonta- ja tarkastusohjelmaa, jonka tarkoituksena on osoittaa, että säädettyjä ja määrättyjä turvallisuusvaatimuksia noudatetaan käytännössä. Esimerkiksi hyväksyttävinä menettelytapoina laadunvarmistuksessa voitaisiin katsoa olevan ne tavat, joista ohjeistetaan standardissa ISO 16106:2006 (Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetut kollit - Pakkaukset, IBC-pakkaukset ja suurpakkaukset vaarallisille aineille – Ohjeet standardin ISO 9001 soveltamisesta). Paineastioiden ja säiliöiden valmistuksen valvonnan katsotaan kuuluvan vaatimustenmukaisuuden arviointiin, jotta voitaisiin varmistua siitä, että vaarallisten aineiden kuljetukseen valmistetaan vain laadukkaita ja vaatimustenmukaisia tuotteita.

Ehdotetussa *3 momentin* säädettäisiin teknisten tietojen kirjaamisesta ja asiakirjojen säilyttämisestä. Asiakirjoista voitaisiin näin tarkastaa tehdyt arvioinnit ja testaukset, ja tietoihin päästäisiin käsiksi koko pakkauksen ja säiliön valmistuksen ajan ja riittävän kauan sen jälkeen. Eri tyyppisten pakkausten ja säiliöiden tyyppihyväksynnöille, tarkastustodistuksille ja muille asiakirjoille on kansainvälisissä sopimuksissa joukko säilytysaikoja, joista ei olisi mielekästä ottaa säännöksiä lakiin vaatimusten teknisyydestä johtuen, vaan hyväksynnän haltijan huolehtimista säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Pykälän *4 momentin* mukaan tarpeellisten tietojen on oltava myös tuotetta käyttävän saatavilla, jotta hän voi tehdä oikean valinnan esimerkiksi käytettävästä pakkauksesta kyseessä olevaa kuljetustarvetta varten. Käyttäjällä tässä tarkoitettaisiin henkilöä, joka ottaa pakkauksen, säiliön tai kontin käyttöön vaarallisten aineiden kuljetukseen. Tiedoista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla. Kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat sopimukset sisältävät vaatimuksia muun muassa pakkauksen koeselostuksen teknisistä tiedoista, joita pakkauksen käyttäjä tarvitsee. Näitä tietoja ovat esimerkiksi valmistajalta, maahantuojalta ja jälleenmyyjältä saatavat tiedot pakkauksen sulkimista ja muiden tarvittavien osien tyypeistä sekä testaustuloksista.

Pykälän *5 momentti* sisältäisi valtuuden määräysten antoon. Pakkausten valmistus sekä tiettyjen säiliöiden ja konttityyppien, esimerkiksi lujitemuovisäiliöiden ja säkkikonttien, valmistus edellyttäisi laadunvarmistusohjelmaa. Määräyksissä olisi vaatimuksia myös niistä tiedoista, joita

pakkauksen käyttäjällä olisi oltava. Esimerkiksi pakkausten valmistajan ja myöhemmin jälleenmyyjän on annettavat tiedot noudatettavista menettelytavoista sekä kuvaus suljinten ja muiden tarvittavien osien tyypeistä ja mitoista, jotta käyttäjä voi varmistua kuljetusvalmiin pakkauksen asianmukaisuudesta ja turvallisuudesta.

26 §. *Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen.* Pykälän vaatimus täydentäisi 23 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja kontin käytöstä.

Esitettävässä *1 momentissa* säädettäisiin pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisista ominaisuuksista. Tarkoitus on, että kuljetukseen valitaan tarvittavaan kuljetusmuotoon ja kuljetustapaan soveltuva pakkaus, säiliö ja kontti.

Esitetyn *2 momentin* mukaisesti, jos pakkaukselle, säiliölle ja kontille edellytetään tehtäväksi määräajoin tarkastuksia, olisi käyttö sallittu vain tällaisen tarkastuksen uusimisen määräpäivään saakka. Määräajoin edellytetyllä tarkastuksella tarkoitettaisiin 24 §:n 2 momentissa säädettyä määräajoin suoritettavaa tarkastusta, jolla osoitetaan käytössä olevan tuotteen jatkuva vaatimustenmukaisuus. Määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnetyt asiakirjat olisi säilytettävä niiden voimassaoloajan eli vähintäänkin seuraavaan määräaikaistarkastukseen. Tarkemmin säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi valtuuden määräysten antoon. Turvalliseen käyttöön kuuluvat yhteenpakkaamiseen, pakkaustapaan, pakkauksen valmisteluun sekä pakkauksen, säiliön ja kontin sulkemiseen, täyttöön, täyttöasteeseen ja -määrään, tarkastamiseen, aineen kuljetuksen aikaiseen stabiiliuden tai lämpötilan varmistamiseen liittyvien vaatimusten ja muiden teknisten vaatimusten noudattaminen. Näistä teknisistä vaatimuksista määrättäisiin tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

27 §. *Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin poikkeavat ratkaisut ja tekniset eritelmät.* Tässä laissa säädettäväksi esitetyt pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimukset perustuvat tällä hetkellä käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien turvallisena pidettyyn rakenteeseen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tapauksista, jolloin säädetyistä vaatimuksista voitaisiin poiketa erityisehdoin. Voidaan arvioida, että tapaukset, jolloin pykälää jouduttaisiin soveltamaan, olisivat harvinaisia, sillä pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimukset ovat kansainvälisesti yhdenmukaistettuja ja yleinen tieteen sekä teknologian kehitys huomioidaan kansainvälisiä määräyksiä valmisteltaessa. Kansainvälisten sopimusten mukaisesti on kuitenkin tarvetta ottaa huomioon kehitys, jonka työ ei ole vielä alkanut kansainvälisissä kuljetusalan organisaatioissa. Pykälässä säädettäväksi ehdotetuilla vaihtoehtoisilla teknisillä ratkaisuilla ei tarkoitettaisi lain 21 luvussa säädettyjä yksittäistapausta tai tuotekehitystä varten haettavia poikkeuslupia.

Ehdotetussa *1 momentissa* säädettäisiin vaihtoehtoisista ratkaisuista ja teknisistä eritelmistä, joita voidaan käyttää vaatimuksina pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien rakenteelle, valmistukselle ja testaukselle. Tavanomaisessa valmistuksessa noudatetaan suunnittelukriteereinä määrättyjä rakennevaatimuksia sekä kansainvälisten teknisten standardien vaatimuksia, vaatimustenmukaisuus varmennetaan testauksella ja käytettävien materiaalien on oltava pääasiallisesti materiaalistandardien mukaisia. Ehdotetun säännöksen mukaisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus voisi hyväksyä vaihtoehtoisen ratkaisun tai teknisen eritelmän, joka tarkoittaisi kyseistä teknistä ominaisuutta koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan säädettyjen olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus. Tekninen eritelmä voisi olla myös jo olemassa oleva tekninen standardi. Säännöksessä tarkoitetuilla tapauksilla tarkoitettaisiin sellaisia kansainväli-

sissä vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä tarkoitettuja tapauksia, joissa rakenteen kriteereitä sisältävää standardia ei ole tai sellaista ei voida vaihtoehtoiseen rakenneratkaisuun soveltaa, standardia ei ole otettu vielä viitestandardiksi vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksiin taikka kun kyse on erityistapauksesta, jota viitestandardi ei kata. Hyväksyttävät tekniset eritelmät voisivat tarkoittaa myös vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä tarkoitettuja säiliöiden rakennetta ja valmistusta koskevia teknisiä sääntöjä (tekniset koodit, technical codes), jotka koskevat kokonaisuudessaan säiliön rakennetta tai täydentävät määräysten rakennevaatimuksia. Tyypillisesti tällaisen hyväksyttävään tekniseen eritelmään sisällytetään tiedot määräajoin suoritettavasta tarkastuksesta ja testauksesta, ja joka tapauksessa paineastian ja säiliön olisi täytettävä kuitenkin laissa säädettävien valtuuksien nojalla määrättävät vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat materiaalin kestävyyttä ja paksuutta, hitsausliitoksia ja muita rakenteen perusvaatimuksia.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan ehtona vaihtoehtoisten ratkaisujen ja teknisten eritelmien hyväksymiselle olisi, että kyse on välttämättömästä tapauksesta, jollaiselle kansainvälisessä sopimuksessa tai EU-sääntelyssä on määritelty viranomaiselle mahdollisuus hyväksytä tällaisia ratkaisuja tai eritelmiä. Tarkoitus on, että rakenteelle, valmistukselle ja testaukselle asetetuista vähimmäisvaatimuksista ei poikettaisi, ja että kuljetuksessa pakkauksella, säiliöllä ja irtotavarakontilla on oltava taattu kestävyys ja käyttöturvallisuus. Tällöin olisi myös saavutettava vähintään vastaava kuljetusturvallisuus kuin vaadittuja vaatimuksia noudattamalla. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi pakkauksille ja irtotavarakonteille vähintään samanlaisia tai parempia iskun- ja kuormauskestävyyttä ja palonkesto-ominaisuuksia siten, että vaadittavalla testauksella voidaan osoittaa rakenteellinen kestävyys ja turvallisuus vastaavalla tavalla kuin täysin vaatimustenmukaisilla pakkauksilla ja irtotavarakonteilla.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja Säteilyturvakeskukselle ilmoitusvelvollisuus, jonka mukaan niiden olisi ilmoitettava hyväksymästään vaihtoehtoisesta ratkaisusta ja teknisestä eritelmästä Liikenne- ja viestintävirastolle, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi varmistaa 126 §:ssä säädetyn kansainvälisten sopimusten edellyttämien tietojen ilmoitusvelvollisuuden täyttyminen.

Pykälän *4 momentissa* sisältäisi valtuuden määräysten antoon. Valtuuden nojalla olisi tarkoitus määrätä pykälässä tarkoitetuista asioista tarkemmin kansainvälisten sopimusten ja EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla.

28 §. *Velvollisuus ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle.* Pykälän *1 momentin* vaatimus koskisi uusia, kaikkia maahantuotuja käytettyjä tai oleellisesti muutettuja säiliöitä ja paineastioita, joiden tilavuus on yli 450 litraa, kun ne ensimmäistä kertaa otetaan käyttöön Suomessa tai otetaan käyttöön uudelleen sen jälkeen, kun niihin on tehty muutoksia, jotka ovat muuttaneet sitä tavoilla, jotka edellyttävät uutta hyväksyntää ja siihen liittyviä tarkastuksia. Säännös koskee vain Suomeen rekisteröityneen omistajan tai haltijan eli suomalaisen yrityksen paineastioita ja säiliöitä, jotka otetaan käyttöön Suomessa. Se ei koske muiden omistajien ja haltijoiden paineastioita ja säiliöitä, joita käytetään Suomen alueella esimerkiksi kansainvälisessä vaarallisten aineiden kuljetuksessa.

Voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisesti säiliöistä ilmoituksen piirissä ovat paineella tyhjennettävät ja täytettävät säiliöt sekä paineelliset säiliöt, joiden tilavuus on yli 450 litraa. Voimassaolevaa vaatimusta laajennettaisiin siten, että ilmoituksen piiriin tulisivat nyt kaikki säiliöt, joiden tilavuus on yli 450 litraa. Käytännössä jo nykykäytännön mukaan ilmoitus tehdään käyttöönottotarkastuksen yhteydessä. Säännöksen laajentamista lukuun ottamatta vaatimus ei ole uusi, joten nykykäytäntö ei muuttuisi.

Esitetyn *2 momentin* mukaisesti sen jälkeen, kun tarkastuslaitos on tehnyt säiliölle tai paineastialle tarkastuksen, tarkastuslaitoksen on ilmoitettava kaikki tiedot Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Niissä tapauksissa, joissa tarkastukset saadaan suorittaa muualla kuin Suomessa, momentissa tarkoitettu velvollisuus kuuluu säiliön tai paineastian Suomeen sijoittuneelle omistajalle tai haltijalle.

Pykälän *3 momentin* säännöksillä halutaan varmistaa se, että Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on sille ilmoitetuista säiliöistä tai paineastioista aina ajantasaiset tiedot. Ne mahdollistavat säiliökannan elinkaaren seurannan esimerkiksi rakennemuutosten ja merkittävin korjausten osalta.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi asetuksenantovaltuuden. Pykälän säännökset eivät perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn, joten tarkempi sääntely annettaisiin asetuksella. Asetuksella olisi tarkoitus säätää tarkemmin ne säiliö- ja paineastiatyypit, jotka on ilmoitettava Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Tyyppien kuvaukset ovat paineastioiden ja säiliöiden tekniseen tilavuuteen, rakenteeseen ja muihin teknisiin ominaisuuksiin perustuvia, ja teknologian ja tieteen kehityksen johdosta uusia tyyppejä kehitetään. Tulevaisuudessa voi tulla myös tarvetta harkita uusien säiliö- ja painelaitetyyppien osalta, mitä niistä on tarkoituksenmukaista saada mukaan viranomaisen rekistereihin. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on uusimassa järjestelmiään, ja tarpeen vaatiessa säännöksiin voitaisiin sisällyttää vaatimuksia ilmoitettavista teknisluontoisista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta.

6 luku

Tilapäinen säilytys

Tässä luvussa säädettäisiin tilapäisestä säilytyksestä. Tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista, ja se ei perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-lainsäädäntöön, raideliikenteen sisäistä pelastussuunnitelmaa lukuun ottamatta. Vaarallisten aineiden varastointiin ja säilytykseen, joka ei kuulu kuljetukseen, ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvan tilapäisen säilytyksen säännöksiä. Tämän luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevaa VAK-lainsäädäntöä. Kuitenkin sisäisen pelastussuunnitelman vaatimusta laajennettaisiin ja tilapäisen säilytyksen paikalta edellytettäisiin vastuuhenkilöä. Voimassa olevan lain edellyttämistä ratapihojen turvallisuusselvityksistä luovuttaisiin.

Tilapäistä säilytystä koskevilla säännöksillä ei ole tarkoitus puututa tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevaan lainsäädäntöön, sillä pysähdyksistä ja keskeytyksistä ei ole tarkoitus säätää ajallisia rajoituksia. Tällaisen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön edellyttämä, kuljetuksen liittyvä olosuhde, josta johtuen ajoon tulee keskeytys ja kuljettajan on pidettävä vuorokausi- tai viikkolepoa tai muuta taukoa, ei katsottaisi olevan tilapäistä säilytystä.

Kuljetukseen liittyvä tilapäinen säilytys kuuluu tyypillisesti satamassa, lentopaikalla ja muussa terminaalissa taikka muussa paikassa tapahtuvaan kuljetuskäsittelyyn. Kappaletavaraa ja säiliöitä ei varsinaisen kuljetuksen aikana, eikä siten myöskään tilapäisen säilytyksen aikana avata muuten kuin viranomaisen valvontaa varten. Tilapäisenä säilytyksenä ei luonnollisestikaan pidettäisi varastointia, josta on omaa lainsäädäntöä. Tilapäisen säilytyksen paikassa sovellettaisiin kaikkia varsinaisen kuljetuksen vaatimuksia, jollei toisin säädetä. Vaarallisten aineiden tilapäisessä säilytyksessä käytettävien kuljetusvälineiden, säiliöiden, pakkausten ja konttien tulee olla tähän tarkoitukseen suunniteltuja ja niiden rakennemateriaalien tulee kestää kuljetettavien aineiden vaikutukset, sekä niiden on täytettävä säädetyt ja määrätyt tekniset vaatimukset.

Satamissa tapahtuvat vaarallisten aineiden kuljetukset ja tilapäinen säilytys kuuluvat osana kuljetusketjuun, jossa tavara vaihtaa kuljetusmuotoa maakuljetuksesta merikuljetukseen ja päinvastoin. Toiminta on osa kuljetusketjua, jossa maalta tuleva vaarallisia aineita sisältävä kappalevarakontti, säiliökontti, ajoneuvo, säiliöauto, vaunu tai säiliövaunu siirtyy kuljetettavaksi laivassa tai tavara tulee mereltä maalle. Satamassa tapahtuu kuljetusmuodon vaihto. Tähän liittyy tyypillisesti esimerkiksi kontin sisäinen siirto ja sen tilapäinen säilytys satama-alueella. Kuljetusketjuun kuuluvana itse vaarallista aineitta ei käsitellä millään tavoin eikä sitä pureta sen satamassa olon aikana. Lentopaikalla toiminta on vastaavaa kuljetusmuodon vaihtuessa ilmakuljetukseksi tai ilmakuljetuksesta maakuljetukseksi, tällöin yksiköt ovat merikuljetusta pienempiä ja suurimmillaankin tyypillisesti ilma-aluksessa käytettäviä kontteja (unit load device).

Sataman ja lentopaikan lisäksi tilapäisen säilytyksen paikka voi alueena olla rataverkon tietyn alueen ja terminaalin lisäksi esimerkiksi lastaus- ja purkualue tai varikkoalue, jossa toiminta kuuluu lain soveltamisalaan. Lain 2 §:n mukaan lakia ei sovelleta tehdas- ja varastoalueella tapahtuvaan vaarallisten aineiden varastointiin, siirtoon tai muuhun käsittelyyn silloin, kun toimenpide ei kiinteästi liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen. Tässä laissa tarkoitettu tilapäinen säilytys on säilytystä, joka kuuluu kiinteästi kuljetukseen, eli siinä vaarallista ainetta sisältävä lähetys, kuorma tai lasti on kuljetustapahtumassa. Tällöin tilapäisessä säilytyksessä on siis voitava todentaa, mihin kuljetustapahtumaan vaarallinen aine ja sen säilyttäminen kuuluvat.

Kuljetukseen kuuluvassa tilapäisessä säilytyksessä on noudatettava kuljetusta koskevia vaatimuksia. Tilapäisen säilytyksen paikassa on huolehdittava, vastaavasti kuin kuljetustapahtumassakin, riittävästä turvallisuudesta (safety) sekä turvaamisesta (security). Siten tilapäisessä säilytyksessä myös turvatoimia koskevat vaatimukset on täytettävä.

29 §. *Tilapäisen säilytyksen edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Tilapäinen säilytys kuuluisi aina kiinteästi varsinaiseen kuljetustapahtumaan sen eri vaiheissa siitä alkaen, kun tavara lähetetään, siihen saakka, kun se otetaan vastaan. Kuljetukseen liittyvä, kuljetusolosuhteista johtuva matkan väliaikainen keskeytys ei olisi tilapäistä säilytystä, mutta se olisi kuitenkin osa kuljetusta 3 §:n 2 kohdan mukaan.

Pykälässä säädettäisiin tilapäisen säilytyksen olevan kiinteästi kuljetustapahtumaan kuuluvaa toimintaa. Tilapäisen säilytyksen paikkoja voivat olla satamat, lentopaikat, terminaalit, ratapihat ja muut vastaavat tilapäisen säilytyksen paikat. Tilapäisessä säilytyksessä vaarallista ainetta sisältävää lähetystä ja kuormaa säilytetään ajoneuvossa, rautatievaunussa, kontissa tai kuljetussäiliössä tilapäisen säilytyksen paikassa. Sieltä se jatkaa matkaa esimerkiksi satamasta maakuljetuksen jälkeen aluksessa, tai matka jatkuu esimerkiksi logistiikkaterminaalikäsittelyn jälkeen. Kappaletavaraa voidaan säilyttää myös esimerkiksi terminaalissa purettuna kuormatilasta kuljetusvälineen vaihtumisen yhteydessä, mutta itse vaarallisia aineita ei koskaan käsitellä eikä vaarallista ainetta sisältävää kollia tai säiliötä avata tilapäisen säilytyksen aikana.

Tilapäistä säilytystä ei ole se, kun lähettäjä täyttää kuljetussäiliöt tai kuormaa tavaran valmiiksi, mutta siirtoa kuljetusta varten ei aloiteta ja kuormaa ei jätetä kuljetuksen suorittajalle kuljettavaksi. Tällöin aineen pitämistä kuljetussäiliössä, kuormatilassa taikka kontissa ei katsottaisi osaksi kuljetusta ja kuljetustapahtumaa. Myöskään lähettäjän toimesta tapahtuva säilytys ei olisi osa kuljetusta, kun kuljetustapahtumasta ei ole tarkemmin sovittu ja kuljetuksen ajankohtaa ei tiedetä, ennen kuin vastaanottaja on ilmoittanut ottavansa tavaran vastaan. Kuljetustarve määräytyy sen mukaan, edellyttääkö kuljetustapahtuman alkaminen seuraavalta kuljetuksen osapuolelta toimenpiteitä ja ilmoituksia aineen tai tavaran toimitukseen liittyen ennen kuin kuljetus voi alkaa.

Vaikka vaarallinen aine on sijoitettuna kuljetussäiliöön tai kuljetusvälineeseen, se ei tee toiminnasta kuljetukseen kuuluvaa tilapäistä säilytystä, erityisesti jos vaarallinen aine vielä odottaa tilausta ja varsinaisen kuljetustarpeen syntymistä. Tällöin tiedossa ei tyypillisesti ole kuljetuksen suorittajaa, kuljetuksen ajankohtaa tai sitä, milloin vastaanottaja voi lähetyksen vastaanottaa. Tilapäiseksi säilytykseksi ei katsottaisi sellaistakaan varastointitoimintaa, jossa ylläpidetään niin sanottua satelliittivarastoa tai puskurivarastoa, jossa tavara ei ole kiinteästi mihinkään kuljetustapahtumaan liittyvää kuljetettavaa kuormaa, ja joista tavara lähetetään asiakkaalle vasta tilauksen tai sitä koskevan erillisen toimenpiteen, kuten oman varastokapasiteetin vähenemistä koskevan ilmoituksen, jälkeen.

Merkittävää kuljetukseen liittyvässä tilapäisessä säilytyksessä on myös se, onko kuljetus päättynyt ja milloin kuljetustapahtuma katsotaan päättyneeksi. Tyypillisesti kuljetus päättyy, kun lähetys tai kuorma otetaan vastaan määränpäässä. Voi kuitenkin olla niin, että kuorma joutuu määränpäässä odottamaan ajoneuvon tai vaunun säiliössä taikka säiliökontissa sen aikaa, kunnes kustakin vuorollaan saadaan vaaralliset aineet tyhjennettyä. Tätä odotusaikaa vastaanottajalla pidettäisiin kuljetukseen liittyvänä. Kuitenkin, jos aine jätetään vastaanottajalla kuljetussäiliöihin tai kuljetuksessa käytettyihin säiliökontteihin pidemmäksi aikaa, kuljetuksen loppuminen olisi arvioitava säilytyksen tarkoituksen kannalta. Jos aineet ovat esimerkiksi kuljetussäiliöissä sen vuoksi, ettei tavaraa ole mahdollista vastaanottaa tai että vastaanottajalla ei ole riittävästi kapasiteettia purkaa suurempia ainemääriä, säilytys ei johdu kuljetuksen luontaisuuteen liittyvistä tekijöistä vaan muista syistä. Tällöin säilytystä ei voitaisi katsoa kuljetukseen liittyväksi, vaan kuljetuksen olisi katsottava päättyneen. Sama koskisi varastointia, jos tavaraa varastoidaan esimerkiksi vastaanottajan puuttumisen vuoksi tai siksi, että vastaanottajalla ei ole mahdollisuutta vastaanottaa tavaraa. Tällainen varastointi ei tällöin olisi osa kuljetusta.

Pykälässä säädettäisiin kuljetuksen suorittajan velvollisuudesta esittää valvontaviranomaisen pyytäessä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottopaikka. Kuljetukseen kiinteästi kuuluvassa tilapäisessä säilytyksessä vaarallista ainetta sisältävä lähetys, kuorma ja lasti ovat osana kuljetustapahtumaa. Tilapäisessä säilytyksessä olisi siis voitava todentaa, mihin kuljetustapahtumaan vaarallinen aine ja sen säilyttäminen liittyvät. Tilapäinen säilytys osana kuljetusta tapahtuisi kuljetuksen alkamisen ja päättymisen välillä, ja kuorma, lasti tai lähetys on jonkin kuljetusosapuolen hallussa. Tyypillisesti kuljetuksesta solmitaan kuljetussopimus ja laaditaan rahtikirja tai muu vastaava kuljetusasiakirja, joka kuvaa kuljetustarpeen ja kuljetettavan kuorman, lastin tai lähetyksen. Kuljetustapahtumassa kuormalla, lastilla ja lähetyksellä on lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja määränpäässä vastaanottaja.

30 §. *Tilapäisen säilytyksen paikka.* Pykälässä mainituilla alueilla kuljetus ja kuljetukseen sisältyvä tilapäinen säilytys ja käsittely olisi toteutettava siten, ettei aineista aiheudu tarpeetonta vaaraa. Kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää saisi vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa. Tällainen vaarojen arviointi ja varmistaminen voisi perustua turvallisuusselvitykseen tai muuhun arviointiin taikka sisäiseen pelastussuunnitelmaan. Myös yleisestä järjestyksestä ja vaarallisten aineiden turvallisesta sijoittelusta olisi huolehdittava, sillä se luo asianmukaisen ja turvallisen toiminnan pohjan myös vahinkotapauksissa, joissa voidaan joutua keräämään vaarallisia aineita talteen tai tehdä niitä vaarattomiksi.

Pykälän *1 momentin* mukaan vaarallisia aineita saisi säilyttää tilapäisesti vain paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisestä pelastussuunnitelman laatimisesta ja sisällöstä säädettäisiin 33 §:ssä. Lentopaikalle ei sisäistä pelastussuunnitelmaa edellytettäisi, kuten 33 §:n perusteluissa esitetään.

Vaatimus sisäisestä pelastussuunnitelmasta perustuu voimassaolevan VAK-lain 12 §:n vaatimukseen satama-alueen ja ratapihan turvallisuusselvityksen sisältämästä sisäisestä pelastussuunnitelmasta. Nyt sisäinen pelastussuunnitelma vaadittaisiin myös muilta tilapäisen säilytyksen paikoilta. Sisäisten pelastussuunnitelmien tarkoituksena on, että onnettomuuden tai vaaratilanteen sattuessa tilapäisen säilytyksen paikalla ja alueella kaikki asianosaiset tekevät yhteistyötä koordinoidusti ja että onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi.

Pykälän *2 momentin* säännös tilapäisen säilytyksen paikan ainemääristä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 12 §:n säännöstä. Tilapäisen säilytyksen paikalla saisi kuljettaa ja säilyttää vain sellaisia määriä, jotka ovat toiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa: turvallinen toiminta on aina suhteutettava kuljetettavien ja käsiteltävien vaarallisten aineiden määrien mukaan. Tarkoitus on, että huolehditaan siitä, että tilapäisen säilytyksen paikka on tekniseltä turvallisuudeltaan ja varautumistasoltaan riittävä tilapäisessä säilytyksessä olevien aineiden määrään ja laatuun nähden. Lain nojalla annetut tekniset määräykset voivat rajoittaa tiettyjen aineiden määrää lastinkuljetusyksikköä kohti tai kieltää kokonaan sellaisten aineiden kuljetus, joiden vaaraa ei voida torjua kuljetuksessa. Tyypillisesti tilapäisesti voidaan säilyttää niitä aineita, joiden voidaan katsoa olevan riittävän turvallisia varsinaisessa kuljetustapahtumassa. Tilapäisen säilytyksen paikka voi olla sellainen, että tila kooltaan, rakenteeltaan, varustukseltaan tai muiden syiden takia mahdollistaa vain rajattujen vaarallisten aineiden säilyttämisen tai rajatut ainemäärät. Joka tapauksessa näillä paikoilla olisi toiminta suunniteltava siten, että turvallisuudesta on huolehdittu ainemäärien ja -ominaisuuksien mukaisesti. Toiminnasta vastaa se, joka tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita, ja esimerkiksi satamassa myös satamanpitäjä.

Pykälän *3 momentin* vaatimus tilapäisen säilytyksen paikalle vastaisi voimassaolevan VAK-lain 12 §:n yleistä velvoitetta ottaa huomioon tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat.

Pykälän *4 momentin* säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä velvollisuutta lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista satama-alueella. Nyt säännös laajennettaisiin järjestyksestä huolehtimiseksi kaikille tilapäisen säilytyksen paikoille. Järjestyksellä on suuri merkitys turvallisuuden kannalta, huono järjestys on usein osasyynä vaaratilanteissa. Lasinkuljetusyksiköille olisi merkittävä paikat tai vaihtoehtoisesti voitaisiin myös muutoin varmistaa selkeä järjestys alueella, jolla helpotettaisiin myös pelastusviranomaisten toimintaa onnettomuustapauksissa. Onnettomuustilanteissa onnettomuusalueilla olevilla olisi oltava mahdollisuus poistua turvallisesti, ja torjuntatoimiin osallistuvilla olisi oltava pääsy onnettomuuskohteisiin. Kun alueet on merkitty ja siellä on selkeä järjestys lastinkuljetusyksiköistä, on pelastustoimen myös helpompi löytää onnettomuustilanteessa kohde ja liikkua siellä.

Pykälän *5 momentissa* annettaisiin valtuutus säätää tarkemmin tilapäisen säilytyksen paikasta valtioneuvoston asetuksella.

31 §. *Vaarallisten aineiden lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa.* Pykälän *1 momentin* tarkoituksena on, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa, vaunua ja konttia säilytetään vain niille tarkoitetuissa paikoissa tilapäisen säilytyksen aikana. Samoin tie- ja rautatiekuljetuksessa jatkokuljetusta varten kuormasta irrotettua lähetystä, jota ei kuljetuksen aikana eikä siten tilapäisen säilytyksenkään aikana saa avata, olisi säilytettävä asianmukaisesti vähintään eroteltuna vastaavasti kuin varsinaisen tie- tai rautatiekuljetuksen aikana kuormatilassa. Vastaavasti rautatievaunut olisi eroteltava tilapäisen säilytyksen aikana noudattaen vähintään samoja turvallisuusperiaatteita kuin junassa kuljetettaessa. Toisaalta esimerkiksi satamassa vaarojen arvioinnin perusteella olisi mahdollista valita

lastinkuljetusyksiköille joko hajautettu malli, jossa lastinkuljetusyksiköt ovat niille varatuilla alueilla omissa riveissään, tai keskitetty malli, jossa ne olisivat suhteellisen yhtenäisellä alueella. Pelastusviranomaisten esteetön pääsy paikalle tulisi varmistaa. Näistä asioista olisi tarkoitus säätää pykälän valtuuden nojalla tarkemmin asetuksella.

Säännös vastaa myös EU-sääntelyssä ilmakuljetuksessa lentopaikan pitäjälle osoitettua komission asetuksen (EU) N.o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti) vaatimusta, jonka mukaan sen on osoitettava ne alueet lentopaikalla, jotka soveltuvat lentopaikan kautta kuljetettavien vaarallisten aineiden säilytykseen.

Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi valtuuden säätää sijoittelusta tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tarkoitus on, että asetuksella säädettäisiin voimassaolevien säännösten mukaisesti lastinkuljetusyksiköiden sijoittelusta ja erottelussa satama-alueella sekä muista tilapäisen säilytyksen sijoittelun ja erottelun käytännön toteutuksesta ja teknisistä yksityiskohdista.

32 §. *Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa.* Pykälän vaatimusten tarkoituksena on, että tilapäisen säilytyksen paikassa olisi riittävällä tavalla varauduttu onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin vahinkotapauksissa. Tilapäisessä säilytyksessä toiminnanharjoittajan on huolehdittava myös siitä, että sen henkilöstöllä on riittävät tiedot tilapäiseen säilytykseen liittyvistä vaaratekijöistä ja niihin varautumisesta, sekä siitä, että henkilöstö on saanut koulutusta ja opastusta siinä laajuudessa kuin turvallinen toiminta heidän tehtävissään edellyttää. Tästä säädetään 90 §:ssä.

Tilapäiselle säilytykselle *1 momentissa* säädettäisiin huolehtimisvelvoite toimenpiteistä ja järjestelyistä onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niistä aiheutuvien seurausten rajoittamiseksi. Ne olisi suhteutettava toiminnan laajuuteen ja säilytettäviin ainemääriin sekä aineiden vaaraominaisuuksiin. Pienimuotoisessa toiminnassa nämä olisi helpommin järjestettävissä, esimerkiksi kun säilytetään vain yhtä kuljetusyksikköä kerrallaan. Kun tilapäisesti säilytettävät ainemäärät ovat suurempia, esimerkiksi raiteilla, satamassa tai logistiikan terminaalitoiminnassa, myös varautumisvelvollisuuden toteuttamiseksi toimenpiteiden olisi oltava paremmin kartoitettuja ja huolellisimmin riskinarvioinnilla tunnistettuja.

Pykälän *2 momentti* vastaa voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla säädettyjä säännöksiä varautumisesta onnettomuuksien torjuntaan satama-alueella. Nyt vaatimukset laajennettaisiin kaikkeen tilapäiseen säilytykseen. Mitä laajempaa toimintaa tilapäinen säilyttäminen olisi, sitä vaativammaksi säännöksen soveltaminen tulisi. Toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikutusta olisi seurattava ja arvioitava. Näitä toimenpiteitä kuvattaisiin 33 §:ssä säädetyssä sisäisessä pelastussuunnitelmassa, joten seurannasta, arvioinnista ja mahdollisista korjaavista toimenpiteestä olisi vastuussa sisäisen pelastussuunnitelman laatija.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi valtuuden säätää varautumisesta tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Siten valtuuden nojalla voitaisiin säätää tarkemmin siitä, millaisia järjestelyiden ja toimenpiteiden olisi oltava tilapäisen säilytyksen paikassa. Tällaisia säännöksiä voisivat olla onnettomuuksien torjuntaan tarvittavaa alkusammutuskalustoa ja vahingoittuneiden kuormien ja lastien paikkoja ja sijoittelua koskevat vaatimukset.

33 §. *Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö.* Pykälän *1 momentissa* velvollisuutta sisäisen pelastussuunnitelmaan laatimiseksi laajennettaisiin. Tarkoituksena ei kuitenkaan olisi

tarpeettomasti lisätä toimijoiden hallinnollista taakkaa vaatimalla erilaisten asiakirjojen laatimista eri tarpeisiin. Siten tarkoitus olisi, että jos alueella on sisäinen pelastussuunnitelma, turvallisuus- tai valmiussuunnitelma tai muu vastaava suunnitelma muun lainsäädännön velvoittamana, erillistä sisäistä pelastussuunnitelmaa ei tarvitsisi laatia, vaan vastaavat asiat voidaan koota mainittuun muuhun suunnitelmaan. Tästä säädettäisiin pykälän sisältämän, suunnitelman sisältöä koskevan valtuuden nojalla tarkemmin asetuksella.

Satama-alueen vaatimus koskisi niitä satama-alueita, joilta edellytetään turvallisuusselvitys, ja sitä laajennettaisiin koskemaan myös muita satama-alueita, joissa säilytetään vaarallisia aineita. Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä.

Ehdotetun säännöksen mukaisesti sisäisen pelastussuunnitelman vaatimus laajenisi rautatiekuljetuksessa, sillä voimassaolevien vaatimusten mukaan sisäinen pelastussuunnitelma vaaditaan vain Liikenne- ja viestintäviraston nimeämille ratapihoille. Kansainvälisten RID-määräysten sisältämä vaatimus on myös laajempi: RID-määräysten mukaan järjestelyratapihoille (marshalling yards) on laadittava sisäiset pelastussuunnitelmat vaarallisten aineiden kuljettamista varten, eikä vaatimusta rajata vain tiettyihin ratapihoihin. Sisäisen pelastussuunnitelman kohteita olisivat uuden säännöksen mukaan tyypillisesti järjestelyratapihat, jotka voimassaolevan lainsäädännön mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on nimennyt, mutta lisäksi näitä kohteita olisivat muut rataverkolla sijaitsevat paikat, joissa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyen käsitellään tai tilapäisesti säilytetään vaunuja.

Jo raideliikennelain säännökset edellyttävät rataverkon haltijalta ja rautatieliikenteen harjoittajalta riskienhallintatoimenpiteitä ja yhteistyötä. Yhteistyötä sisäisen pelastussuunnitelman laadinnassa tarvitaan, paitsi vaarallisten aineiden kuljetuksia ja siihen liittyvää toimintaa harjoittavilta yrityksiltä myös laajemmin kaikilta alueella toimivilta, jotta suunnitelman toimivuus ja turvallinen koordinoitu toiminta alueella onnettomuus- ja vahinkotapauksissa voidaan varmistaa.

Ehdotetun säännöksen tarkoitus on rautatiekuljetuksessa täydentää raideliikennettä koskevaa, olemassa olevaa lainsäädäntöä ja kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan tai alueella toimintaa harjoittavan yksityiskohtaisia pelastussuunnittelua koskevia järjestelyjä. Raideliikennelain mukaan rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on kehitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmiänsä rataverkon haltijan hätätilamenettelyjen yhteensovittamiseksi pelastustoimen kanssa, jotta pelastustoimi saadaan hätätilanteessa nopeasti paikalle. Raideliikennelain mukaan myös niiden yksityisraiteiden haltijoiden, jotka turvallisuusjohtamisjärjestelmän sijasta soveltavat turvallisuuden hallintajärjestelmää, on raideliikennelain nojalla annetun yksityisraiteiden hallintaa koskevan määräyksen mukaan (TRAFICOM/483445/03.04.02.00/2020) kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässä hätä- ja poikkeustilannemenettelyt sekä niihin liittyvät yhteistyömenettelyt raiteistoonsa liittyvien rautatiejärjestelmän toimijoiden kanssa. Myös komission asetuksessa (EU) N:o 1169/2010 yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimustennoudattamisen arvioimiseksi edellytetään hätätilanteessa noudatettavia toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmia. Pykälässä vaadittavaksi esitettyä asianmukaisesti laadittua sisäistä pelastussuunnitelmaa voitaisiin pitää hyväksyttävänä osana asetuksen vaatimuksen täyttymisen osoittamisessa.

Kansainvälinen rautatieliitto (UIC) on tuottanut pelastussuunnittelun ohjeistuksesta yhdenmukaisen lähestymistavan pelastussuunnitelmien tarkasteluun ja päivittämiseen julkaisun (IRS 20201 Carriage of dangerous goods – Emergency planning guidance for rail marshalling yards), jota soveltamalla voitaisiin täyttää sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevat vaatimukset.

Vaatimus sisäisen pelastussuunnitelman laatimisiseksi koskisi momentin 3 kohdan mukaan myös muita kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja paikkoja. Näitä olisivat tiekuljetukseen liittyvät tilapäisen säilytyksen paikat, kuten logistiikkaterminaalit. Näiltä paikoilta ei ole voimassa olevan VAK-lain nojalla edellytetty suunnitelmaa. Käytännössä kuitenkin usein terminaaleilla on pelastus- tai varautumissuunnitelmat onnettomuuksien varalta. Kuljetusterminaalin yhteydessä voidaan harjoittaa myös varastointia, jolloin tavallisesti suunnitelma laaditaan koko toimintaa koskien.

Laissa ei säädettäisi vaatimusta pelastussuunnitelmasta lentopaikoille, sillä siitä säädetään muualla. Käytännössä Suomessa lentopaikoilla, joiden kautta kuljetetaan ilmakuljetuksena vaarallisia aineita, edellytetään EASA-asetuksen mukaisesti lentopaikan pitäjän laatimaa ja täytäntöön panemaa lentopaikan valmiussuunnitelmaa (pelastussuunnitelma), joka kattaa mahdolliset hätätilanteet lentopaikalla tai sen ympäristössä. Sen on myös varmistettava, että lentopaikalla on asianmukaiset pelastus- ja palontorjuntapalvelut. Lisäksi komission asetuksessa (EU) N.o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti) edellytetään lentopaikan pitäjältä hallintojärjestelmää, johon kuuluu turvallisuusjohtamisjärjestelmän koordinointi pelastussuunnitelman (asetuksessa mainittu valmiussuunnitelma, emergency response plan tai emergency plan) kanssa.

Sisäisen pelastussuunnitelma olisi uusittava, kun toiminta muuttuu merkittävästi. Jotta tilapäisen säilytyksen paikassa toiminta olisi jatkuvasti suunniteltua onnettomuuksien varalta, olisi sisäinen pelastussuunnitelma tarkistettava ja ajanmukaistettava säännöllisesti. Tarkoitus olisi, että päivityksessä otettaisiin huomioon kaikki muutokset yrityksen omassa toiminnassa, alueen kehityksessä, pelastustoimen järjestelyissä sekä sellaisen tiedon lisääntyminen muutenkin, millä on vaikutusta onnettomuuksien torjumisessa. Merkittävinä muutoksina pidettäisiin sellaisia muutoksia, joilla on merkitystä henkilöstön toimintaan, vaaran lisääntymiseen ja tilapäisen säilytyksen turvallisuuteen, kuten vaarallisten aineiden määrän lisääntyminen.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi vaatimukset siitä, mitä sisäisen pelastussuunnitelman on sisällettävä.

Lisäksi edellytettäisiin hätätilanteiden varalta harjoitussuunnitelmaa ja harjoitusten järjestämistä. Ehdotuksen mukaan vaatimus koskisi kaikkia paikkoja, joilla on pykälässä mainittu velvollisuus laatia sisäinen pelastussuunnitelma. Suunnitelman toimenpiteistä säädettäisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän *3 ja 4 momentissa* säädettäisiin sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä ja kuulemisesta ennen suunnitelman hyväksymistä. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä asianomaista kuntaa, pelastusviranomaista, aluehallintovirastoa sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta kuultuaan. Momentti sisältäisi myös säännökset suunnitelman pitämisestä viranomaisten saatavilla. Pelastusviranomainen tarvitsee sisäistä pelastussuunnitelmaa, jotta se voi ottaa sisäisen pelastussuunnitelman huomioon omassa varautumisessaan ja täyttäessään pelastuslaissa säädetyt ulkoista pelastussuunnitelmaa koskevat velvoitteensa. Tarkoitus on, että sisäinen ja ulkoinen pelastussuunnitelma ovat sellaisissa kohteissa, joissa kumpaakin edellytetään, riittävässä määrin yhdenmukaistettu onnettomuustilanteissa toimimiseksi. Pelastuslain nojalla ulkoisista pelastussuunnitelmista annetun sisäministeriön asetuksen (1286/2019) vaatimusten mukaan toiminnanharjoittajien on toimitettava pelastuslaitokselle sisäinen pelastussuunnitelma ulkoisen pelastussuunnitelman laatimista tai päivittämistä varten.

Pykälän *5 momentin* säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta satamanpitäjän ja satamassa toimivan toiminnanharjoittajan vastuuhenkilöstä. Vastuuhenkilö edellytettäisiin kaikilta niiltä, joilta edellytetään sisäinen pelastussuunnitelma. Käytännössä vastuuhenkilö olisi henkilö, joka huolehtisi säännösten ja määräysten noudattamisesta ja hyvästä järjestyksestä ja ensiapuvälineistä tilapäisen säilytyksen paikassa. Vastuuhenkilö voisi olla myös yrityksen turvallisuusneuvonantaja tai muuten työskennellä hyvässä yhteistoiminnassa turvallisuusneuvonantajan kanssa.

Pykälän *6 momentti* sisältäisi valtuuden säätää sisäisestä pelastussuunnitelmasta tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Koska esimerkiksi satamissa voi olla myös varastointia, tarkoitus on, että säännökset olisivat pitkälti yhdenmukaisia kemikaaliturvallisuuslain nojalla annettujen säännösten kanssa. Siten sisäisen pelastussuunnitelman sisältö noudattaisi samaa periaatetta kuin kemikaaliturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluvassa sisäisessä pelastussuunnitelmassa, joka liittyy vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyyn tuotantolaitoksissa ja varastoinnissa.

34 §. *Satama-alueen turvallisuusselvitys*. Pykälän säännökset eivät muuta nykykäytäntöä, sillä vaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain 12 §:n vaatimusta turvallisuusselvityksestä satama-alueelle. Pykälä sisältäisi säännöksen turvallisuusselvityksen keskeisimmästä sisällöstä, josta pykälän valtuussäännöksen nojalla säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tarkoitus on, että sataman järjestelyissä ja turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvataan ne toiminnot, joilla voidaan osoittaa turvallisten kuljetusten ja satamatoimintojen varmistaminen kullakin satama-alueella. Satamanpitäjä huolehtisi siitä, että pykälässä vaadittu turvallisuusselvitys kattaa nämä toiminnot, ja päivittäisi sen 36 §:ssä esitetyllä tavalla.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi vaatimuksen satama-alueen turvallisuusselvityksestä. Ainemääräraja kuljetuksille, mihin velvollisuus turvallisuusselvityksestä perustuu, säädettäisiin valtioneuvoston asetuksen sijasta laissa. Turvallisuusselvitys olisi laadittava, jos sataman kautta aluskuljetuksena kappaletavarana kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi edelleen edellyttää myös muilta satama-alueilta turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta.

Pykälän *2 -3 momentin* säännökset vastaavat voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla säädettyjä säännöksiä turvallisuusselvityksen laatimisvelvoitteesta satamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle eli vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista ja sisäisiä siirtoja harjoittavalle yritykselle. Käytännössä nämä osapuolet tekisivät yhteistyötä ja sovittaisivat osasuunnitelmat toistensa suunnitelmiin ja tarvittaessa satamanpitäjän määrittelemään muotoon. Satamanpitäjä kokoaisi näiden perusteella koko satama-aluetta koskevan turvallisuusselvityksen ja vastaisi siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan kokonaisuuden ja että riittävä turvallisuus voidaan saavuttaa. Satamanpitäjä voisi tehdä yhtenäisen turvallisuusselvityksen koko satamalle, silloin kun satama muodostuu useammasta satama-alueesta. Jos satama muodostuu useista satama-alueista, riittäisi, että turvallisuusselvitys tehdään niille satama-alueille, joiden osalta esitetty 1 momentin raja-arvo täyttyy.

Turvallisuusselvityksessä osoitettaisiin, että käytössä on toimintaperiaatteet suuronnettomuuksien ja muiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimintaperiaatteiden toteuttamiseksi ja että se on selvillä harjoittamaansa toimintaan liittyvistä onnettomuuksien mahdollisuuksista ja ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin onnettomuuksien välttämiseksi sekä seurausten vaikutusten rajoittamiseksi. Lisäksi varmistettaisiin, että sisäisen pelastussuunnitelma on laadittu. Tarkemmin turvallisuusselvityksen sisällöstä säädettäisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän *4 momentti* vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä viranomaisen tehtävää, jonka mukaan turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella voidaan määrätä, miten satama-alue on varustettava lastivahinkojen varalta.

Pykälän *5 momentissa* annettaisiin valtuutus säätää tarkemmin turvallisuusselvityksen sisällöstä. Tarkoitus on, että turvallisuusselvityksessä käydään järjestelmällisesti läpi vaarallisten aineiden kuljetukseen ja tilapäiseen säilytykseen liittyvät tekijät, tunnistetaan vaarat, varaudutaan mahdollisten onnettomuuksien estämiseen ja ennakoidaan mahdollisten onnettomuuksien seurausten rajoittaminen. Siinä huomioidaan myös satama-alueella ja sen ulkopuolella esiintyvät vaarat sekä helposti haavoittuvat kohteet. Turvallisuusselvitys sisältäisi myös kuvauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Satama-alueella voi olla vaarallisten aineiden kiinteitä varastosäiliöitä ja jakeluvarastoja, jolloin nämäkin olisi huomioitava alueen kokonaisriskiä kartoitettaessa.

35 §. *Satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksyminen.* Pykälän säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksymistä koskevia säännöksiä. Nykykäytäntö ei muuttuisi. Säännöksissä olisi ainoastaan uusi muotoilu turvallisuusselvityksen toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi. Tällä otetaan huomioon se, että jos uuden tai olemassa olevan sataman kautta aloitetaan vaarallisten aineiden kuljetus turvallisuusselvitystä edellyttävissä määrin, on selvitys lähetettävä riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista. Pykälässä annettaisiin lisäksi valtuus säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella turvallisuusselvityksen hyväksymisestä. Säädöstarvetta ei tällä hetkellä ole, mutta myöhemmin voi olla tarvetta tarkentaa hyväksymismenettelyä esimerkiksi viranomaisten yhteistyötä kehitettäessä.

Nykyisin hyväksyttyjä turvallisuusselvityksiä on 14 satama-alueella.

36 §. *Satama-alueen turvallisuusselvityksen saattaminen ajan tasalle.* Pykälän säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä satama-alueen turvallisuusselvityksen uusimista koskevia säännöksiä. Satamanpitäjän olisi tarkistettava turvallisuusselitys, jos satama-alueella tapahtuu suuronnettomuuksien vaaraa lisäävä muutos, esimerkiksi jos kuljetettavat aineet oleellisesti muuttuvat, tai tapahtuneissa vaaratilanteissa joko kyseisessä satamassa tai muussa satamassa on tullut esiin seikkoja, jotka tulisi ottaa huomioon turvallisuusselvityksessä taikka jos Liikenne- ja viestintävirasto sitä pyytää turvallisuuden varmistamiseksi. Pykälässä annettaisiin lisäksi valtuus säätää tarkemmin turvallisuusselvityksen uusimisesta valtioneuvoston asetuksella. Säädöstarvetta ei tällä hetkellä ole, mutta myöhemmin voi olla tarvetta tarkentaa hyväksymismenettelyä esimerkiksi viranomaisten yhteistyötä kehitettäessä.

7 luku

Matkustaja, matkatavara ja lentoposti

37 §. *Vaarallisten aineiden kuljetus muuna kuin matkatavarana matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä.* Ehdotettu pykälä koskisi vain lähettäjän lähettämiä kuormana ja lastina kuljettavia vaarallisia aineita kuljetustavasta riippumatta: esimerkiksi pakattu tavara, säiliö, kontti, irtotavara, pakkaamaton tavara tai posti. Se ei koskisi matkatavaran kuljetusta, joka matkustajalla tai muulla henkilöllä on mukanaan. Matkatavarasta säädettäisiin 38 §:ssä.

Pykälän *1 momentin* säännös olisi yleissäännös, jonka tarkoituksena on taata yleinen turvallisuus matkustajia kuljettavassa aluksessa, lautalla, ilma-aluksessa ja junassa. Lautalla tarkoitettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) säädettyä maantiehen

kuuluvaa lauttaa, joka lain mukaan voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan hyväksytyn muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) tai vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus).

Aluskuljetuksessa aine- ja lastikohtaiset ahtausmääräykset määrittävät tyypillisesti sen, voiko vaarallisia aineita kuljettaa matkustaja-aluksessa perustuen aluksen lastitiloihin ja mahdollisuuksiin erotella lastit toisistaan. Vastaavasti ilmakuljetuksessa riippuen kuljetettavan aineen ominaisuuksista määräytyy, onko aine kuljetettava rahti-ilma-aluksessa tai onko kuljetus sallittu matkustajailma-aluksessa. Rautatiekuljetuksena lähtökohtaisesti vaaralliset aineet on kuljetettava aina tavarajunassa. Näistä erityistoimenpiteistä määrättäisiin pykälän valtuusmomentin nojalla annettavissa määräyksissä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että vain rajoitetusti vaaraa aiheuttavia vaarallisia aineita voidaan kuljettaa matkustajia kuljettavassa linja-autossa. ADR-sopimuksen määräykset eivät sisällä sääntelyä linja-autokuljetuksista. Pykälän valtuussäännöksen nojalla annettaisiin kansallisia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljettamisesta henkilöitä kuljettavassa linja-autossa muuten kuin matkustajan matkatavarana. Määräykset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla annettuja määräyksiä. Ne sisältäisivät määräyksiä aineista, joita saisi kuljettaa linja-autossa, niiden ainekohtaisista enimmäismääristä ja turvallisesta pakkaamisesta ja muista teknisistä yksityiskohdista. Määräysten mukaisesti linja-autossa vaarallisia aineita saisi muutoin kuin matkustajien matkatavarana kuljettaa yhteensä enintään 200 kg pakkaamista koskevien määräysten mukaisesti pakattuina.

Lisäksi momentin mukaan tiekuljetuksessa ajoneuvon miehistön jäsenten lisäksi muiden henkilöiden kuljettaminen vaarallista ainetta kuljettavassa kuljetusyksikössä olisi kielletty, lukuun ottamatta mainittuja linja-autossakuljetuksia. Säännös vastaisi ADR-sopimuksen määräystä.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi valtuuden määräysten antoon. Määräyksissä annettaisiin muun muassa vaarallisten aineiden ainekohtaiset kuormaus-, ahtaus-, sijoittelu-, erottelu-, ja merkintämääräykset, rajoitukset ja muut kuljetusturvallisuuden edellyttämät erityisvaatimukset matkustaja-aluksessa, matkustajailma-aluksessa sekä muussa matkustajia kuljettavassa aluksessa ja ilma-aluksessa. Tiekuljetusmääräyksissä annettaisiin myös vaatimuksia vaarallisten aineiden kuljettamisesta tiehen kuuluvalla lautalla, kuten rajoituksia siitä, milloin säiliöajoneuvo on kuljetettava erillisellä vuorolla, jolloin matkustajia tai muita ajoneuvoja ei saa olla mukana. Lisäksi määrättäisiin niistä erityisehdoista, joiden mukaan vaarallisia aineita voisi kuljettaa matkustajia kuljettavassa junassa. RID-määräysten mukaan tämä on sallittua vain erityisehdoin muussa kuin tavarajunassa: vaarallisten aineiden kuljetus kiitotavarana ja kuljetusta koskevien maiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymien kuljetusehtojen mukaisesti junaan kuormatussa ajoneuvossa. Tällaisia ehtoja ei ole Suomessa annettu, eivätkä vaaralliset aineet ole sallittuja tällaisessa yhdistetyssä tie-rautatiekuljetuksessa. Nykykäytäntö ei muuttuisi.

38 §. *Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain säännöstä, joka koskee kuljetusta matkatavarana. Matkatavara voi olla vaarallista ainetta sisältävää, kuljetusvälineen tavaratilassa, henkilökohtaisena tavarana tai muuten henkilön mukana kuljetettavaa tavaraa. Pykälä koskisi matkustajan ja esimerkiksi alus- ja ilmakuljetuksessa muun henkilön, kuten miehistön jäsenen, matkatavaraa, joka voi olla kirjattua matkatavaraa, käsimatkatavaraa ja muuta mukana kuljetettavaa vaarallista ainetta, esimerkiksi muuten henkilön yllä kulkevaa tavaraa kuten savukkeensytytin taskussa tai käsilaukussa. Erityisesti matkustajien vaarallisia aineita perinteisesti rajoitetaan ilmakuljetuksessa.

Pykälän *1 momentin* mukaan matkatavaran ja henkilön mukanaan kuljettaman vaarallisten aineen kuljetusta voitaisiin rajoittaa, jos se aineen 3 § 1 kohdassa tarkoitetun aineen ominaisuuden

aiheuttaman vaaran vuoksi on aiheellista. Säännöksillä ei ole tarkoitus puuttua nykyisin sovellettaviin oikeuksiin ja rajoituksiin kuljettaa vaarallisia aineita matkatavarana tai muuten henkilön mukana. Nykykäytäntöön ei tulisi muutoksia. Jo nykyisin vaarallisten aineiden kuljetusta matkatavarana on rajoitettu kuljetusmuotokohtaisilla valtioneuvoston asetuksilla ja määräyksillä. Pykälän säännöksillä ei rajoitettaisi henkilöitä kuljettavan oikeutta soveltaa kuljetusehtoja, jotka sisältävät tiukempia rajoituksia matkatavaran kuljettamisesta.

Pykälän *2 momentin* mukaan kuljetuksessa on otettava huomioon kaikki aineen vaaratekijät ja muutenkin huolehdittava turvallisuudesta. Matkatavaran olisi oltava asianmukaisesti pakattu. Tällä tarkoitettaisiin yleisesti matkustajan saatavilla olevia pakkauksia, kuten aineen myyntipakkauksia. Koska 1 momentin tarkoittamalla tavalla on 3 momentin nojalla tarkoitus rajoittaa matkustajalle sallittuja matkatavarana kuljetettavaksi sallittuja aineita ja määriä, ei olisi tarkoituksenmukaista yleisesti säätää pakkaustavoista tarkemmin. Toisaalta esimerkiksi ilmakuljetuksessa sallitun matkatavaran pakkaamisesta voitaisiin määrätä pykälän valtuusmomentin nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Ehdotetussa *3 momentissa* säädettäisiin tiedottamisesta matkustajille ilma-aluksessa kielletyistä vaarallisista aineista. ICAO-TI:n mukaisesti näiden tietojen olisi koostuttava vähintään ilmoituksista niissä paikoissa, joissa suoritetaan matkustajien ilmakuljetuksen selvitystä ja yhteydenpitoa matkustajien kanssa. Tällaisia tahoja ovat kuljetuksen suorittajan lisäksi lentopaikan pitäjät, matkatoimistot ja muut matkan välittäjät. Kuljetuksen suorittajan olisi varmistettava tietojen antaminen matkustajille joko antamalla tiedot riittävän selkeästi matkustajalippujen myöntämisen yhteydessä tai jollakin muulla asianmukaisella tavalla. Käytännössä kuljetuksen suorittajalla on tiedottamiseen käytettävä menetelmä oltava kuvattuna toimintakäsikirjassa ja muissa soveltuvissa ohjekirjoissa. Näistä vaatimuksista määrättäisiin pykälän valtuusmomentin nojalla.

Ehdotetun *4 momentissa* annettaisiin valtuussäännös määräysten antoon pykälässä säädetyistä asioista. Tarkempia määräyksiä annettaisiin kuljetusmuotokohtaisesti vaarallisten aineiden matkatavarana kuljettamisen rajoittamisesta tai kieltämisestä. Tarkoituksena on, että nykyiseen tapaan määräyksissä otettaisiin huomioon Euroopan unionin säädökset sekä kansainväliset sopimukset. Niissä eri kuljetusmuotoja koskevat kuljetuskiellot ja -rajoitukset poikkeavat toisistaan kuljetusten luonteen erilaisuudesta johtuen.

Aluskuljetusten osalta IMDG-säännöstössä ei määrätä matkatavaran kuljetuksesta. Merilain 15 luvussa säädetään matkatavaran kuljetuksesta, ja sen mukaan matkustaja saa kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän matkatavaraa. Jos matkustaja tietää matkatavaransa voivan aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, hänen on ilmoitettava siitä rahdinkuljettajalle ennen matkan alkua. Vastaavasti hänen on ilmoitettava, jos muu matkatavara kuin käsimatkatavara vaatii erityistä hoitoa, ja tehtävä tästä merkintä tavaraan ennen matkan alkamista, jos se on mahdollista. Rahdinkuljettajalla on oikeus kieltää matkustajaa ottamasta mukaan matkatavaraa, joka voi tuottaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle.

Ilmakuljetuksia koskevan ICAO-TI:n mukaan pääsääntönä on, että matkustaja ei saa kuljettaa vaarallisia aineita matkatavarana tai muutoinkaan mukanaan, ellei ICAO-TI:ssä niitä erityisesti sallita, ja kuljetettavaksi sallitut aineet määritellään yksityiskohtaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä annettaisiin matkatavaran kuljetusten vaatimukset ICAO-TI:tä vastaavasti.

Tiekuljetusten ADR-sopimuksen määräyksissä ja rautatiekuljetusten RID-määräyksissä ei määrätä erityisesti matkatavaran kuljettamisesta, vaan yleisesti yksityisten henkilöiden suorittamat vaarallisten aineiden kuljetukset on rajattu määräysten soveltamisalasta, kun vaaralliset aineet on pakattu vähittäismyyntiä varten ja tarkoitettu henkilökohtaiseen tai kotitalouden käyttöön tai

vapaa-ajan tai urheilu-harrastuksiin edellyttäen, että sisällön vuotaminen tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa on estetty. Jos nämä vaaralliset aineet ovat palavia nesteitä, ja niitä kuljetetaan yksityishenkilön täyttämissä tai häntä varten täytetyissä uudelleentäytettävissä astioissa, kokonaismäärä ei saa ylittää 60 litraa yksittäisessä astiassa ja 240 litraa kuljetusyksikössä. Säiliöt ja suurempia yksiköitä ei katsota vähittäismyyntikokoisiksi pakkauksiksi, eikä niiden kuljetus vapautuisi määräyksistä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä annettaisiin matkatavaran tie- ja rautatiekuljetusten vaatimukset ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä vastaavasti.

Rautatiekuljetuksia koskevan COTIF-yleissopimuksen A liitteen (yhtenäiset säännökset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta, CIV) III osassa määrätään käsimatkatavaran ja matkatavaran kuljetuksesta. Sen mukaan vaarallisia aineita voidaan kuljettaa käsimatkatavarana, matkatavarana tai ajoneuvossa, jotka kuljetetaan rautateitse mainitun osan määräysten mukaisesti vain, jos vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevat oikeussäännökset (RID) sen sallivat. Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyssä sopimuksen (SopS 85/2016) 13 artiklassa määrätään, että matkatavaroina ei saa kuljettaa palovaarallisia, helposti syttyviä, itsestään syttyviä, räjähdysherkkiä, radioaktiivisia, syövyttäviä ja myrkyllisiä aineita, tuliaseita, ampumatarvikkeita eikä aineita, jotka voivat aiheuttaa vahinkoa matkustajille, matkatavaroille tai heidän omaisuudelleen. Rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) säädetään käsimatkatavaran, tavaran ja matkatavaran aiheuttaman vaaran torjumiseksi edellytettävistä toimenpiteistä.

39 §. *Lentoposti ja postiyritykselle myönnettävä hyväksyntä lentopostilähetyksien käsittelyyn.* Pykälässä säädettäisiin lentopostilähetyksistä perustuen ICAO-TI:n määräyksiin. Pykälässä ei puututtaisi nykyisin sovellettaviin postitoimintaa koskeviin oikeuksiin ja velvollisuuksiin, joista säädetään postilaissa (415/2011).

Ehdotettu *1 momentti* sisältäisi säännöksen, joka rajaa sallittuja aineita lentopostissa. Lähtökohtaisesti ICAO-TI:n mukaisesti lähes kaikkien vaarallisten aineiden kuljetus lentopostissa on kielletty. Kuitenkin tiettyjä aineita voidaan pitää sellaisina, että niitä voi kuljettaa lentopostina. Tällaisia aineita voivat olla esimerkiksi tietyt potilasnäytteet, tartuntavaaralliset aineet, radioaktiiviset aineet ja litiumakut laitteissa, joista määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuuden nojalla.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin postitoimintaa harjoittavan yrityksen tai operaattorin hyväksynnästä, kun kyse on vaarallisia aineita sisältävistä lähetyksistä. Säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 10 b §:n vaatimuksia. Kansainväliset ICAO-TI:n määräykset edellyttävät tietyissä tapauksissa postitoiminnan harjoittajalta hyväksyntää. Sillä pyritään varmistamaan kuljetustoiminnan turvallisuus siten, että lentopostina kuljetetaan vain sallittuja lähetyksiä ja että vaarallisia aineita sisältävien lähetysten vastaanottaminen ja käsittely suoritetaan turvallisesti ja vaatimustenmukaisesti. Hyväksynnän myöntää toimivaltainen viranomainen siinä maassa, jossa postilähetys otetaan vastaan lentokuljetusta varten. Suomessa toimivaltainen viranomainen olisi edelleen Liikenne- ja viestintävirasto. Asiantuntemusta ja osaamista edellyttävällä lentopostilähetysten käsittelyllä tarkoitettaisiin niiden lähetysten käsittelyä, johon ICAO-TI:n mukaisesti vaaditaan hyväksyntä. Näistä lähetyksistä määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuuden nojalla. Hyväksynnän peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Hyväksyntä edellytettäisiin postilain mukaisilta postiyrityksiltä, Maailman postiliiton yleissopimuksen (SopS 58/2009) mukaisesti Suomen nimetyiltä operaattoreilta ja operaattoreilta, jotka ovat rekisteröineet sivutoimipisteen Suomeen Maailman postiliiton edellyttämällä tavalla, jos nämä yritykset tai operaattorit vastaanottavat tai käsittelevät tiettyjä vaarallisia aineita sisältäviä lentoposteja.

Postilain mukaisilla postiyrityksillä tarkoitetaan toimijoita, joilla on postilain 3 §:n mukainen toimilupa kirjelähetyksiä koskevaan postitoimintaan. Lisäksi säännös koskisi sellaisia toimijoita, joilla on velvollisuus toimia Maailman postiliiton yleissopimuksen mukaisena nimettynä operaattorina. Suomen nimetyt operaattorit Maailman postiliitossa ovat tällä hetkellä Posti Oy Manner-Suomessa ja Åland Post Ab Ahvenanmaalla. Säännös koskisi myös sellaisia toimijoita, jotka ovat rekisteröineet Maailman postiliiton edellyttämällä tavalla sivutoimipisteen Suomeen. Tällä hetkellä Suomessa sivutoimipisteen on rekisteröinyt kolme ulkomaista yritystä: Posten AB, Eesti Post ja Russian Post.

Tällä hetkellä pykälässä tarkoitettu hyväksyntä Liikenne- ja viestintävirastolta on Posti Oy:llä ja Åland Post Ab:llä.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi valtuussäännöksen, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista lentopostilähetyksistä ICAO-TI:n määräyksiä vastaavalla tavalla.

40 §. *Postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytykset.* Pykälän säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 10 b §:n säännöksiä postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä. Hyväksynnän peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi säännökset postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä. Tarkoitus on, että postitoiminnan harjoittaja esittää hyväksyntää hakiessaan Liikenne- ja viestintävirastolle turvallisuuden takaavat menetelmät, ohjeistukset ja henkilöstön koulutuksen. Lain 90 §:ssä tarkoitettu velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta koskisi myös näitä postiyrityksiä. Henkilöstön koulutukseen liittyen 1 momenttiin lisättäisiin vaatimus esittää henkilöstön koulutusohjelma postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytyksenä. Koulutusohjelmasta säädettäisiin 43 §:ssä. Tarvittaessa tarkemmat määräykset postiyrityksen hyväksynnän vaatimisen yksityiskohdista annettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä pykälän valtuuden nojalla.

Pykälän *2 momentissa* annettaisiin valtuutus Liikenne- ja viestintävirastolle määrätä tarkemmin pykälässä tarkoitetuista asioista. Tarkoitus on, että hakemusmenettelyissä noudatettaisiin yleisiä Liikenne- ja viestintäviraston käytäntöjä ja ohjeita. Tarvittaessa voitaisiin määrätä hyväksynnän hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista, ja erityisesti jos ilmailun kansainvälisten sopimusten määräyksiin ja EU-sääntelyyn otetaan tällaisia määräyksiä.

8 luku

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys

Koulutusta koskevat pykälät sisältäisivät yleiset säännökset vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien eri osapuolten ja eri tehtäviä suorittavien ammattitaitovaatimuksista. Vaatimukset eri kuljetusmuodoissa annettavasta koulutuksesta vastaisivat asiallisesti voimassaolevan VAK-lain 11 §:n ja 11a §:n säännöksiä ja pykälien nojalla asetuksilla säädettyjä vaatimuksia.

41 §. *Yleinen koulutus ja pätevyys.* Pykälän mukaan jokaisella vaarallisten aineiden kuljetukseen ja kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä suorittavalla henkilöllä tulisi olla tehtävän asianmukaiseen suorittamiseen tarvittava koulutus tai muu pätevyys, jolla osaltaan varmistetaan kuljetusturvallisuutta ja jonka perustella henkilö kykenee suoriutumaan hänelle annetuista tehtävistä asianmukaisesti vaaraa aiheuttamatta. Tarkoitus on, että henkilöstö,

joka olisi saanut asianmukaisen koulutuksen, mutta joka on osoitettu uusiin tehtäviin, olisi arvioitava pätevyyden ja osaamisen määrittämiseksi uuden tehtävänsä suhteen. Jos pätevyyttä tai osaamista ei voitaisi osoittaa, olisi annettava asianmukaista lisäkoulutusta.

Säännös koskisi kaikkien kuljetusmuotojen kaikkia erilaisia kuljetuksen turvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä. Kuljettajan ADR-ajolupakoulutuksesta säädettäisiin lain 9 luvussa. Yleisesti muuten aluksen miehityksestä ja pätevyysvaatimuksista, rautatieliikenteen kuljettajakoulutuksesta, kuljettajaa koskevista vaatimuksista ja ammattipätevyydestä tieliikenteessä sekä ilmailun lentomiehistön koulutuksesta säädetään erikseen. Nämä säädökset mainitaan tarkemmin 90 §:n perusteluissa.

42 §. *Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettava koulutus.* Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien säännösten ja määräysten onnistunut soveltaminen ja turvallisuustavoitteiden saavuttaminen riippuvat suuresti siitä, että kaikki asianosaiset tunnistavat kuljetukseen liittyvät riskit ja ymmärtävät vaatimukset yksityiskohtaisesti. Tämä voidaan saavuttaa ainoastaan työnantajan varmistamalla, asianmukaisesti suunnitellulla koulutuksella.

Tämän pykälän vaatimukset koulutuksesta koskevat vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavia ja niitä, jotka mainitaan pykälän 2 momentissa. Pykälän soveltamisen rajaus olisi pykälän 3 momentissa. Jos kuljetus tai osa kuljetuksesta suoritetaan useammalla kuljetusmuodolla, tiedot ja koulutus olisi annettava koskien kaikkia käytettäviä kuljetusmuotoja.

Pykälän *1 momentin* koulutusvaatimus koskisi eri tehtävissä toimivia, esimerkiksi vaarallisia aineita lähettävää ja kuljettavaa, rataverkon haltijaa, huolintaa, pakkaamista, lähettämistä, laivaamista, lastaamista, kuormaamista, purkamista tai tilapäistä säilytystä hoitavaa, ilmailun maahuolintaa suorittavaa, ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistöä, lentopostitoimintaa suorittavaa, satamanpitäjän henkilöstöä ja satama-alueella ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja suorittavaa. Henkilöstön ammattitaidon varmistaminen edellyttää käytännössä saadun asianmukaisen koulutuksen lisäksi jatkuvaa suunnitelmallista täydennyskoulutusta.

Koulutuksen olisi muodostuttava eri osa-alueista, joita eri tehtävissä toimiva tarvitsee kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi, riskien tunnistamiseksi ja kuljetusvaatimukset ymmärtämiseksi. Koulutuksen antajasta ei säädettäisi tarkemmin, vaan tarkoitus on, että työnantaja varmistaa 90 §:n mukaisesti, että tarvittava koulutus on annettu tai se annetaan. Työtehtävistä riippuen kouluttajaksi voisi valita yrityksen oman perehdyttäjän ja opastajan tai yrityksen ulkopuolisen kouluttajan, taikka koulutus voitaisiin järjestää ulkopuolisen palveluntarjoajan toimesta. Vaadittava koulutus voitaisiin järjestää myös henkilön muun koulutuksen yhteydessä. Tärkeintä on, että koulutus on vastuuseen ja tehtäviin soveltuvaa sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattavaa.

Vaikka aluskuljetuksiin liittyvän pykälän 3 momentti sisältäisi koulutusvaatimuksen soveltamiselle rajauksen aluksen miehistölle, IMDG-säännöstö sisältää vaatimuksia koulutuksesta aluskuljetukseen liittyviä tehtäviä maissa hoitaville työntekijöille, joten pykälän vaatimukset koskisivat näitä työntekijöitä. Tällaisen maissa työskentelevän työntekijän tehtäviä ovat IMDG-säännöstön mukaisesti vaarallisten aineiden luokittelu, vaarallisen aineen kuljetuksessa käytettävän nimikkeen määrittely, vaarallisten aineiden pakkaaminen, varoituslipukkeiden merkitseminen tai kiinnittäminen vaarallisia aineita sisältäviin pakkauksiin, lastinkuljetusyksiköiden lastaaminen tai purkaminen, vaarallisten aineiden kuljetusasiakirjojen valmistelu, vaarallisten aineiden kuljetukseen tarjoaminen tai hyväksyminen, vaarallisten aineiden käsittely, vaarallisten aineiden lastaus- ja ahtaussuunnitelmien valmistelu, vaarallisten aineiden lastaus tai purkaminen aluksesta tai alukseen, vaarallisten aineiden kuljettaminen, muunlainen vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuminen ja sovellettavien säädösten ja määräysten valvonta.

Pykälän 5 kohdan säännös turvatoimia koskevasta koulutuksesta ei koskisi ilmakuljetukseen liittyvää koulutusta, sillä ilmailun turvaamista koskeva sääntely sisältyy ilmailulakiin ja asiaa koskevaan siviili-ilmailun EU-sääntelyyn.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi vaatimuksen henkilöstön koulutuksesta myös lentotoimintaan liittyvissä tehtävissä, jotka eivät välittömästi liity vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen. Tämä olisi tarpeen lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi ja sen varmistamiseksi, ettei ilmakuljetuksena kuljeteta vaarallisia aineita vaatimustenvastaisesti. Siten henkilön, joka hoitaa esimerkiksi maahuolintapalveluja, yleisen rahdin ja lentopostin käsittelyä tai matkustajien, miehistön, matkatavaran, rahdin ja lentopostin turvatarkastuksia, on saatava koulutusta, jotta hän voisi tunnistaa kielletyt vaaralliset aineet ennen kuljetusta, vaikka vaarallisten aineiden käsittely ei olisikaan yrityksen ydintoimintaa.

Pykälän *3 momentti* rajaisi pykälän vaatimusten soveltamista. Pykälän koulutusvaatimus ei koskisi niitä kuljettajia, joiden kuljetustehtävät edellyttävät 9 luvussa tarkoitettua ajolupaa tiekuljetuksessa. Kuitenkin pykälässä tarkoitettu koulutus olisi oltava kuljettajalla, jonka työtehtävät liittyvät vaarallisten aineiden kuljetuksiin tiellä, kun hän kuljettaa vaarallisia aineita sellaisia määriä, että häneltä ei edellytetä ajolupaa. Vaarallisten aineiden aluskuljetuksia koskevassa IMDG-säännöstössä ei vaadita aluksessa työskenteleviltä henkilöiltä erityistä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää koulutusta, vaan siinä on vain suositusluonteisesti ohjeita alushenkilöstön koulutuksesta. Koska aluksen miehityksestä ja pätevyysvaatimuksista säädetään erikseen, lakiin ei otettaisi vaatimuksia koulutuksesta näille ammattiryhmille.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetusta koulutuksesta. Määräykset perustuisivat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja EU-sääntelyyn. Näissä määräyksissä otettaisiin huomioon eri kuljetusmuotojen erityispiirteet. Esimerkiksi rautatiekuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan palveluksessa olevien rautatiekuljetuksessa toimivien olisi saatava tehtäväkohtaisen koulutuksen yhteydessä koulutusta rautatiekuljetuksen erityispiirteistä. Määräykset sisältäisivät vaatimuksia kuljettajan, vaihtotyöntekijän, vaununtarkastajan, kuormausneuvojan, liikenteenohjaajan, vaihteita käyttävän ja vastaavia tehtäviä suorittavien muiden henkilöiden koulutuksen sisällöstä ja rakenteesta. Koulutus sisältäisi esimerkiksi koulutusta junan kokoonpanosta, suojaetäisyyksistä, vaunujen teknisistä tarkastuksista ja poikkeustilanteiden tunnistamisesta.

43 §. *Ilmakuljetuksen koulutusohjelma.* Ehdotetun *1 momentin* mukaisesti vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvää toimintaa harjoittavalla olisi oltava koulutusohjelma, jonka työnantaja laatii ja ylläpitää. Koulutusohjelman avulla pyrittäisiin luomaan järjestelmä varmistamaan koulutettaville tehtävien mukainen osaaminen. Työnantajan olisi laadittava koulutusohjelma sen toiminnan perusteella, josta henkilöstö on vastuussa, ja varmistettava, että koulutus suunnitellaan ja kehitetään saavutettavien pätevyyksien ja oppimistavoitteiden päämäärien mukaisesti.

Koulutusohjelmaa koskeva velvollisuus koskee ICAO-TI:n mukaisesti kaikkia niitä yrityksiä, joiden henkilöstö suorittaa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä. Siten velvollisuus koskee 39 §:ssä tarkoitettua yritystä, jolta edellytetään hyväksyntä lentopostilähetysten käsittelyyn, ja myös esimerkiksi ilmakuljetuksessa sitäkin kuljetuksen suorittajaa, joilla ei ole tarvetta ja lupaa kuljettaa vaarallisia aineita lentorahtina. Tällaisen kuljetuksen suorittajan on kuitenkin huolehdittava myös tarvittavasta koulutusohjelmasta, jotta vaaratilanteet ja toimenpiteet voidaan tunnistaa tapauksissa, jotka liittyvät esimerkiksi matkustajien mukanaan tuomiin vaarallisiin aineisiin. Myös lentoasemien turvahenkilöstö, joka

osallistuu matkustajien ja miehistön sekä heidän matkatavaroidensa, rahdin tai postin turvatarkastukseen, on koulutettava riippumatta siitä, kuljettaako ilmakuljetuksen suorittaja vaarallisia aineita rahtina.

Voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjen vaatimusten mukaisesti koulutuksen suorittamiseksi edellytetään kokeen läpäisemistä. Yleisesti ei aina pelkän kokeen läpäisemisellä voida taata tarvittavien kykyjen ja pätevyyden saavuttamista, ja koevaatimuksesta pätevyyden osoittamiseen luovuttaisiin. Jatkossa koulutusohjelmassa olisi kuvattava se, miten koulutettavan osaaminen tulee arvioitavaksi. Se, että kaikki tarvittava opetus näyttäisi olevan sisällytettyinä koulutukseen ja että kaikki koulutettavat ovat läpäisseet vaaditun kokeen, ei välttämättä tarkoita, että henkilöstö pystyy osaavasti suorittamaan sille osoitetut tehtävät. Henkilöstö voitaisiin arvioida monin tavoin. Arvioinnin suorittamiseksi voitaisiin esimerkiksi käyttää kirjallista koetta, verkkokoetta, suullista koetta, erilaisia käytännön harjoituksia ja koulutetun henkilöstön tekemää arviota työssä suoriutumisesta. Työnantaja voisi valita yhden arviointimenetelmän tai niiden yhdistelmän, kunhan arviointi vahvistaa, että henkilöstö on hankkinut tarvittavat tiedot riittävissä määrin kyetäkseen hoitamaan sille määrätyt työtehtävät.

Momentin mukaisesti koulutusohjelmassa olisi oltava tiedot koulutusta antavan kouluttajan pätevyydestä. Ehdotetun säännöksen mukaan koulutusohjelmassa olisi kuvattava se, miten kyseistä koulutusta antavan kouluttajan pätevyys on osoitettu tai arvioitu. Koulutuksen antajan pätevyydestä säädettäisiin 44 §:ssä. Kouluttajan erillisestä hyväksymisestä luovuttaisiin kuten 2 momentissa säädetään.

Pykälän *2 ja 3 momentti* sisältäisivät vaatimukset koulutusohjelman hyväksymisestä. Voimassaolevan VAK-lain vaatimus koulutuksen hyväksymisestä koskee kaikkea vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta annettua koulutusta, ja koulutuksen hyväksyntä kattaa myös kouluttajan hyväksynnän. Tätä vaatimusta muutettaisiin. Käytännössä nykyisin viranomaisen hyväksyntää on haettu kouluttajalle ja hänen antamalleen koulutukselle tietyn koulutusohjelman mukaisesti, hakijana on ollut kouluttaja. Ehdotetun säännöksen mukaan koulutusohjelman hyväksynnän hakija olisi kuljetuksen suorittaja tai 39 §:ssä tarkoitettu yritys, jolta edellytetään hyväksyntä lentopostilähetyksien käsittelyyn. Tämä kouluttajan hyväksymisestä luopuminen vastaisi vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevia kansainvälisiä määräyksiä ja EU-sääntelyä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetusta koulutusohjelmasta. Määräykset perustuisivat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskeviin määräyksiin ja EU-sääntelyyn.

44 §. *Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antaja.* Ehdotettu *1 ja 2 momentti* sisältäisi yleisen säännöksen ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antajasta vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevien kansainvälisten määräysten ja EU-sääntelyn mukaisesti. Voimassaolevan VAK-lain säännösten ja lain nojalla säädettyjen vaatimusten mukaisesti koulutuksen hyväksyntä kattaa myös kouluttajan hyväksynnän, josta luovuttaisiin. 43 §:n säännöksen mukaisesti työnantajan koulutusohjelmassa olisi kuvattava se, miten kyseistä koulutusta antavan kouluttajan pätevyys osoitetaan tai arvioidaan. Kouluttajalla olisi oltava vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta vähintään se pätevyys, jonka saavuttamiseksi hän antaa koulutusta, ja hänen olisi annettava koulutuspätevyyden ja -osaamisen ylläpitämiseksi koulutusta ICAO-TI:n mukaisesti vähintään joka 24. kuukausi. Jos koulutuksia pidetään harvemmin, on kouluttajan osallistuttava itse täydennyskoulutukseen.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetusta kouluttajan pätevyydestä. Tällä hetkellä ei ole tarvetta määrätä

asiasta tarkemmin, mutta valtuuden nojalla määräyksiä voitaisiin antaa, jos kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevien määräysten ja EU-sääntelyn perusteella tähän esiintyy tarvetta. ICAO:n vaarallisten aineiden kuljetusta koskevissa työryhmissä on viime vuosina laajasti uudistettu koulutusvaatimuksia.

9 luku

Ajolupa tiekuljetuksessa

Kansainväliset vaarallisten aineiden tiekuljetusta koskevat määräykset sisältävät vaatimuksen erityisestä kuljettajan ajoluvasta ja ajoluvan edellytyksenä olevasta ajolupakoulutuksesta. Näistä vaatimuksista säädettäisiin tässä luvussa. Ajolupaa koskevat säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä. ADR-ajolupa antaa oikeuden vaarallisten aineiden kansainvälisiin tiekuljetuksiin Euroopan unionin alueella ja ADR-sopimukseen liittyneiden muiden valtioiden alueella. Ajoluvan tunnustamisesta säädettäisiin 129 §:n valtuuden nojalla asetuksella.

Ehdotetun lain lisäksi kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään ADR-ajolupakokeiden järjestämistä. Siinä säädetään muun muassa tutkintotoiminnan yleisestä järjestämisestä, kuljettajantutkinnon vastaanottajalle asetettavista vaatimuksista, tutkinnon vastaanottajan luotettavuuden ja riippumattomuuden arvioinnista, kokeiden vastaanottajien yleisestä kelpoisuudesta ja luotettavuudesta, ADR-ajolupakokeen vastaanottajan ammattitaidosta, tutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ja valvonnasta sekä ADR-ajolupakoetta koskevaan päätökseen liittyvästä muutoksenhausta.

Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3 a §:ssä säädetään myös kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia kuljettajantutkintotoimintaan tarvittavia palveluita Suomessa toimivilta julkisilta tai yksityisiltä palveluntuottajilta. Lain 3 b §:ssä säädetään kuljettajatutkintotoimintaa koskevasta sopimuksesta. Sopimuksella voi sopia palvelutehtävän toteuttamisesta käytännössä. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt sopimuksen Ajovarma Oy:n kanssa, joka kuljettajantutkinnon vastaanottajana vastaanottaa ADR-ajolupakokeita ja tarjoaa kuljettajatutkintopalvelua yli sadalla toimipaikalla.

45 §. *Vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa tiekuljetuksessa.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin kuljettajan ajolupavaatimuksesta vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa. Vaadittu ADR-ajolupa olisi pidettävä ajettaessa mukana, jotta se voitaisiin tarkastaa liikennevalvonnassa. Ajolupaan tehdään merkitä kuljetettavista aineluokista, joista säädettäisiin 8 §:ssä, ja kuljetustavasta. Kuljetustapana merkitään joko kuljetus säiliöissä tai kuljetus muissa kuin säiliöissä. ADR-ajoluvan malli on määrätty ADR-sopimuksessa.

Räjähdeajolupa oikeuttaa kuljettamaan tiettyjä räjähteitä ja radioaktiivisten aineiden ajolupa vastaavasti radioaktiivisia aineita. Säiliöajolupa oikeuttaa kuljettamaan vaarallisia aineita esimerkiksi tietyn koon ylittävissä kiinteissä tai irrotettavissa säiliöissä, mutta pienten ainemäärien säiliökuljetuksessa riittäisi perusajolupa. Perusajolupa ei oikeuttaisi pääsääntöisesti radioaktiivisten aineiden ja räjähteiden kuljetukseen, jos kyse ei ole vähemmän vaarallisista räjähteistä. Tiettyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen ei vaadittaisi ajolupaa lainkaan. Tällaisia olisivat esimerkiksi kuljetukset, joissa kyse on pienistä määristä vaarallisia aineita tai aineet aiheuttavat kuljetuksessa vain vähäistä vaaraa. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta, joissa edellytettäisiin ajolupaa, määrättäisiin pykälän 2 momentin valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä ADR-ajoluvan mallista. ADR-sopimuksen mukaisesti ajoluvalla on määritetty koko, muoto ja turvatekijät väärennösten estämiseksi ja ajoluvan aitouden tarkistamiseksi. Lisäksi määräyksissä olisi tarkoitus antaa määräyksiä siitä, milloin kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa. Ajolupavaatimus riippuu kuljetustavasta (kolli-, säiliö- tai irtotavarakuljetus), ainemäärästä, säiliön koosta ja tyypistä.

46 §. *ADR-ajolupaa varten annettava koulutus*. Pykälän *1 momentin* mukaisesti koulutuksessa olisi oltava teoriaopetusta sekä käytännön harjoittelua. Eri kurssit jakautuisivat sen mukaan, millaista ajolupaa on tarkoitus hakea. Kurssit vastaisivat kutakin ajolupatyyppiä. Momentin 6 kohdassa tarkoitettujen täydennyskurssien tarkoituksena on saattaa kuljettajien tiedot ajan tasalle ja täydennetään 1-5 kohdissa tarkoitettujen kurssien osaamista. Kursseilla olisi käsiteltävä uutta tekniikkaa, lainsäädäntöä ja kuljetettavia aineita koskevaa kehitystä. Koulutusvaatimus ja siihen liittyvät perusvaatimukset perustuvat ADR-sopimuksen määräyksiin.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta ja kursseista. Määräyksissä olisi tarkoitus antaa vaatimuksia turvalliseen kuljettamiseen tarvittavan opetuksen sisällöstä. Opetuksen olisi sisällyttävä tietoa ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä, varoitusmerkinnöistä, ajoneuvon teknisistä varusteista, toimintaohjeista tunnelikuljetuksissa, vaaratilanteista, ajoneuvon käyttäytymisestä tiellä, turvatoimista, yleisistä vastuukysymyksistä, kuormaus- ja purkamisjärjestelmistä ja vastaavista muista aihealueista sekä tiedoista ja taidoista, joita kuljettaja tarvitsee turvalliseen vaarallisten aineiden kuljettamiseen, onnettomuustilanteiden ennaltaehkäisemiseksi ja mahdollisten seurausten pienentämiseksi. Käytännön harjoitteluun olisi sisällyttävä ainakin ensiapu, palonsammutus ja toiminta mahdollisessa vaara- tai onnettomuustilanteessa.

47 §. *ADR-ajoluvan saamiseksi tarvittava koe*. Pykälän *1 momentin* mukaan ADR-ajoluvan saamiseksi olisi läpäistävä koe sen osoittamiseksi, että koulutukseen osallistuneella on vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon kuljettajan ammatissa vaadittavat tiedot ja taidot niistä kuljetuksista, joita koskevaan koulutuksen hän on koetta varten osallistunut.

Pykälän *2 momentin* mukaan ADR-ajolupakoulutuksen jälkeen voisi osallistua koulutusta vastaavaan kokeeseen. Kokeeseen osallistujan olisi osoitettava hallitsevansa vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen kuljettajan ammatissa vaadittavat tiedot ja taidot kuten ne koulutuksessa opetetaan. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi kokeen sisällöstä ja kysymyksistä nykyiseen tapaan. Kokeeseen osallistujalla olisi oltava mukana todistus osoituksena siitä, että hän on suorittanut vaaditun koulutuksen. Vilpistä kokeessa säädettäisiin 160 §:ssä.

ADR-ajolupakoe suoritetaan kuljettajantutkinnon vastaanottajan toimipisteessä. Ajolupakokeen vastaanottaja vastaa myös kokeen järjestämisestä ja kokeessa tarvittavista välineistä sekä koetilaisuuden valvonnasta. Käytännössä ajolupakokeen voi tehdä niissä toimipisteissä, joissa voi suorittaa teoriakokeita ajokorttia varten.

Koska ADR-ajolupakoe on mahdollista suorittaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä, pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tällaisen kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Edelleenkin ADR-ajolupakoulutusta voisivat antaa vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutuksen antajat myös puolustusvoimien palveluksessa oleville henkilöille. Momentin mukaan kokeesta kuitenkin vastaa Puolustusvoimat, ei Liikenne- ja viestintävirasto eikä kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa tarkoitettu palvelun tuottaja.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä kokeesta ja siihen liittyvistä muista seikoista. Määräyksissä voitaisiin määrätä siitä, miten koe pidetään. Koe pidetään tällä hetkellä sähköisesti kirjallisen kokeen muodossa, mutta tarvittaessa se voitaisiin pitää kirjallisen ja suullisen kokeen yhdistelmänä. Lisäksi voitaisiin antaa määräyksiä kokeessa esitettävien kysymysten määrästä, kokeen ajallisesta kestosta ja muista yksityiskohdista.

ADR-määräyksessä määrätään tällä hetkellä velvollisuuksista, jotka liittyvät muun muassa sähköisessä kokeessa käytettävien laitteistojen, välineistöjen, ohjelmien hyväksymiseen ja tarkastamiseen sekä apuvälineiden käyttöön. Liikenne- ja viestintävirasto voisi siten määrätä, että koetilaisuudessa käytettävän laitteiston, välineistön ja ohjelmistojen on oltava hyväksyttyjä ja tarkastettuja ADR-sopimuksen määräysten edellyttämällä tavalla. Käytettävien laitteistojen, välineistöjen ja ohjelmien tulee olla toimivia ja sellaisia, etteivät ne mahdollista väärinkäytöksiä. Ajolupakokeen vastaanottajan on varmistettava, ettei kokeeseen osallistuja voi saada käyttöönsä kokeessa käytettävien sähköisten laitteiden, välineiden tai ohjelmien avulla muita aineistoja tai ohjelmia. Yhteydenpito muihin kokeeseen osallistujiin ja koetilaisuuden ulkopuolelle on estettävä. Määräysten tavoitteena olisi estää koetilanteeseen liittyvät mahdolliset väärinkäytökset ja varmistaa, että tiedot ja taidot testataan oikeudenmukaisella tavalla ja kokeen lopputulos vastaa kokeen suorittajan tietämystä.

48 §. *ADR-ajoluvan myöntäminen.* Pykälässä säädettäisiin ADR-ajoluvan myöntämisestä.

Voimassaolevan VAK-lain mukaan ADR-ajolupaa myönnettäessä henkilöllä on oltava auton ajo-oikeus. Tästä säännöksestä luovuttaisiin. Jatkossa ajolupaa myönnettäessä ei enää tarvitsisi selvittää ajo-oikeuden olemassaoloa tai antaa mahdollista selvitystä ajokiellosta. Käytännössä ADR-ajolupa on riippumaton ajo-oikeudesta ja ajokiellosta, koska ADR-ajolupa ei anna oikeutta ajoneuvon kuljettamiseen. Selvää siten on, että ilman ajo-oikeutta tai ajokiellon aikana ei saa kuljettaa mitään ajoneuvoa, vaikka kuljettajalla olisikin ADR-ajolupa. Ajo-oikeuteen liittyvistä vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi säännöksen ADR-ajoluvan myöntämisestä hakemuksen perusteella. Myöntäjä olisi Liikenne- ja viestintävirasto. Se myöntäisi ADR-ajoluvan niille, jotka ovat käyneet koulutuksen ja suorittaneet kokeen hyväksytysti. Tämä ei rajoittaisi kursseille ja kokeeseen osallistujien kansalaisuutta tai kotipaikkaa. Myös ulkomaan kansalainen ja vakituisesti ulkomailla asuva voi saada ADR-ajoluvan Suomessa, jos koulutus ja koe on asianmukaisesti suoritettu Suomessa. Käytännössä ADR-ajolupaa voi hakea kuljettajantutkinnon vastaanottajan toimipisteissä, joissa voi suorittaa ADR-ajolupakokeita. Näin ollen hakeminen ei ole sidottu hakijan kotikuntaan tai paikkaan, jossa ajolupakoe on suoritettu.

Ajolupa olisi määräaikainen. Tällä hetkellä hakijalle voidaan myöntää ajolupa, jos hän on enintään kuusi kuukautta aikaisemmin suorittanut hyväksytysti ADR-ajolupakokeen. Kuuden kuukauden aikarajoite poistettaisiin kansallisena velvoitteena, joka olisi rajoittanut kokeessa käyneen oikeutta saada ajolupa. Ajolupa myönnetään niin kauan kuin kriteerit sen myöntämiselle täyttyvät. Hakemisen aikaa ei enää rajoitettaisi.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi säännöksen väliaikaisen ajoluvan myöntämisestä. Tarvittaessa voitaisiin myöntää myös väliaikainen ajolupa. Käytännössä väliaikaisen ajoluvan luovuttaa hakijalle kuljettajantutkinnon vastaanottaja. Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto saa tiedon väliaikaisen ajoluvan luovuttamisesta järjestelmän kautta. Momentissa tarkoitettu erityinen syy olisi esimerkiksi, jos kuljettaja tarvitsee ajoluvan heti käyttöönsä ennen kuin varsinainen ADR-ajolupa tulee hänelle postitse.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi säännökset ADR-ajoluvan voimassaolon jatkamisesta. Jatkamisen edellytyksenä olisi se, että hakija täyttää ajoluvan myöntämiselle asetetut vaatimukset ja hän on suorittanut hyväksytysti täydennyskurssia vastaavan kokeen.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä. Valtuuden nojalla voitaisiin määrätä ajoluvan voimassaoloajasta ja voimassaolon määräytymisestä. Käytännössä ajoluvan voimassaoloaikaa voidaan jatkaa viidellä vuodella. Kuitenkin voimassaolon määräytyminen riippuisi siitä, kuinka kauan ennen voimassaolevan ajoluvan umpeutumista ajolupakoe on suoritettu. Voimassaolo voisi alkaa voimassaolevan ajoluvan umpeutumisesta tai ajolupakokeen suorittamispäivästä. Jos ajoluvan laajuutta sen voimassaolon aikana laajennettaisiin, uuden ajoluvan voimassaoloaika säilyisi samana kuin edellisen. Näistä teknisistä asioista ja muista ADR-ajoluvan hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä olisi tarkoitus määrätä pykälän valtuussäännöksen nojalla.

49 §. *ADR-ajolupakoulutuksen antaja*. Pykälän *1 momentin* mukaan ajoluvan saamiseksi tarvittavaa koulutusta voisi antaa vain taho, joka on saanut siihen tarkoitetun koulutusluvan.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että lupa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemuksen olisi sisällettävä tiedot koulutuksesta ja kuinka se järjestettäisiin. Hakemuksen tulisi sisältää muun muassa koulutuksen tarkoitus, sisältö ja kesto. Sen lisäksi hakemuksen tulisi sisältää muun muassa kuvaus koulutuksen toteuttamisesta mukaan lukien henkilökohtaiset käytännön harjoitukset, sekä yleisluontoinen tieto tai kuvaus koulutuksessa käytettävästä aineistosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää koulutusluvan viideksi vuodeksi. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi säännökset koulutusluvan myöntämisen edellytyksistä. Koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen suhteutettuna koulutuksen järjestäminen edellyttäisi riittäviä opetuksellisia, ammatillisia ja taloudellisia edellytyksiä. Taloudellisella edellytyksellä, joka olisi uusi vaatimus, tarkoitettaisiin, että koulutuksen antajalla ei saisi olla toiminnan laajuuteen nähden merkittäviä taloudellisia ongelmia. Hakijan taloustiedot olisi tarkistettava eikä hakijalla saisi olla vakavia maksuhäiriöitä, jolla voitaisiin katsoa olevan vaikutus mahdollisuuksiin järjestää asianmukaista koulutusta.

Momentti sisältäisi erityisesti säännöksiä henkilöstön pätevyyksistä. Säännöksen tarkoituksena on se, että koulutuksesta vastaavan johtajan on tosiasiallisesti johdettava, ohjattava, valvottava ja kehitettävä koulutusta ja muutoinkin toimittava tosiasiallisesti koulutusta vastaavan johtajan tehtävissä. Vaatimuksella pyrittäisiin varmistamaan koulutuksesta vastaavan johtajan asiantuntemus koulutuksen suunnittelussa ja kehittämisessä. Ammatillisella pätevyydellä tarkoitettaisiin sitä, että henkilöllä on vaaditun koulutuksen lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvä riittävä työkokemus tai muulla tavalla hankittu osaaminen. Ammattitaitoa osoittaisi myös ADR-ajolupakoulutuksen koulutusvaatimusten, alan lainsäädännön ja käytäntöjen tuntemus.

Momentissa säädettäisiin myös koulutusta antavan henkilön kelpoisuudesta. Nämä vaatimukset olisivat uusia. Voimassaolevan lainsäädännön mukaan opetushenkilöstöllä tulee olla hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä vaatimuksissa tapahtuvista muutoksista. Koulutuksesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukset eivät muuttuisi. Opettajalta edellytettäisiin jatkossa ADR-ajolupa. Tämä uusi vaatimus olisi perusteltua opettajan ammattitaidon varmistamiseksi vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien tietojen sekä kuljettamiseen liittyvän kokonaisnäkemyksen vahvistamiseksi. Opettajalta edellytettävä pätevyysvaatimus ei olisi kohtuuton. Käytännössä suurella osalla koulutusta antavista henkilöistä on tällä hetkellä ajolupa olemassa. Pätevyyden ylläpitäminen edellyttää viiden vuoden

välein tapahtuvaa ADR-ajoluvan uusimista. Pätevyysvaatimukset eivät koskisi kouluttajaa avustavaa henkilöä esimerkiksi käytännön harjoituksissa.

Riittävän ja ammattitaitoisen opetushenkilöstön lisäksi koulutusluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakijalla on jokaista kurssia koskeva yksityiskohtainen koulutusohjelma sekä toimitilassa tarvittava opetusaineisto ja -välineistö. Koulutusohjelma olisi sidoksissa myönnettyyn lupaan ja koulutusohjelma olisi voimassa koulutusluvan voimassaoloajan. Näistä voitaisiin määrätä tarkemmin 5 momentin valtuutuksen nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Momentti sisältäisi lisäksi vaatimuksen siitä, että hakija esittäisi selvityksen opetusaineistosta, välineistöstä ja mahdollisista koulutustiloista. Koulutuksen olosuhteiden olisi mahdollistettava valvonta, josta säädettäisiin 115 §:ssä.

Lain voimaantulo- ja siirtymäsäännöksissä säädettäisiin, että lain voimaantullessa voimassa olevat koulutusluvat jäävät voimaan lupaehtojen mukaisesti. Tarkoitus on, että pykälän uudet säännökset siten koskisivat lain voimantulon jälkeen myönnettäviä koulutuslupia.

Pykälän *4 momentissa* olisi Liikenne- ja viestintävirastolla valtuus antaa tarkempia teknisluonteisia määräyksiä koulutusluvan hakemisesta sekä koulutusohjelman sisällöstä ja muista koulutusohjelmaan liittyvistä yksityiskohdista.

50 §. *ADR-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien asiakirjojen säilyttäminen.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden ADR-ajolupakoulutusta ja ajolupakoetta koskevien asiakirjojen ja tietojen säilyttämisestä. Koulutettavan ja kokeen suorittajan tiedot tulisi merkitä siten, että henkilö on tunnistettavissa. Tiedoilla tarkoitettaisiin henkilön koko nimeä ja henkilötunnusta. Yksilöiminen olisi tärkeää, jotta henkilöllisyydestä voitaisiin varmistua.

Pykälän *1 momentin* mukaan ADR-ajolupakoulutuksen antajan olisi ylläpidettävä koulutuksen järjestämiseen, koulutukseen liittyviä tietoja, joilla voitaisiin osoittaa koulutuksen tapahtuneen säännösten ja määräysten mukaisesti. Pykälä vastaisi asiallisesti liikenteen palveluista annetun lain 38 §:ssä säädettyä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämistä. Tiedot olisi säilytettävä koulutuksen järjestämisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen tiedot olisi hävitettävä. Tiedot ovat välttämättömiä koulutuksen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja kokeeseen pääsemisen edellytysten tarkistamiseksi. Säännökset mahdollistavat tietojen tallentamisen ja niiden hyödyntämisen.

Velvoite koskisi kaikkia ADR-ajolupakoulutuksia, kuten perus-, erikois- ja täydennyskoulutusta. Säilytettäviä asiakirjoja olisivat esimerkiksi todistukset ADR-ajolupakoulutuksesta sekä muut koulutusta koskevat asiakirjat, joissa on tietoja esimerkiksi koulutettavan suorittamien koulutusten päivämääristä, koulutustyypistä ja niihin liittyvistä aihealueista. Vaadittavien tietojen säilyttämismuoto ei vaikuttaisi asetettuun velvoitteeseen. Velvoite koskisi siten myös sähköisessä muodossa olevia tietoja.

Asiakirjoja ja tietoja tulisi säilyttää kuuden kalenterivuoden ajan. Tämän jälkeen kaikki tiedot tulisi hävittää. Tietojen säilyttäminen vastaisi ajokorttilain 81 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain 38 §:n säännöksiä tietojen säilyttämisajasta. Esitettävä yksiselitteisen tietojen säilytysaika helpottaisi ADR-koulutusta järjestävien toimintaa, koska olisi yksiselitteisesti tiedossa, kuinka kauan tietoja on säilytettävä. Säilyttämisajan määrittely helpottaisi myös Liikenne- ja viestintäviraston valvontaa tarkastettaessa ADR-ajolupakoulutukseen liittyviä toimenpiteitä.

Momentissa ehdotettavaksi säädettävien tietojen säilyttämisessä ja erityisesti siihen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä olisi otettu huomioon, mitä EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa on säädetty henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta. Tietosuoja-asetus tuli voimaan 5.5.2016 ja sillä kumottiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY yksiköiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta. Tietosuoja-asetuksen soveltaminen alkoi 25.5.2018 ja asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkeen henkilötietojen käsittelyyn. Lisäksi tietosuoja-asetuksen rinnalla sovellettavaksi voivat tulla tietosuojalaki (1050/2018), joka tuli voimaan 1.1.2019, tai kansallinen erityislainsäädäntö.

Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos ja vain siltä osin kuin vähintään yksi artiklan edellytyksistä täyttyy. Oikeusperuste momentissa säädettyjen asiakirjojen säilyttämiselle olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, jonka mukaan käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen täyttämiseksi. Asetuksen 6 artiklan 3 kohdan ja johdanto-osan 45 perustelukappaleen mukaan silloin, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti tai kun se on tarpeen yleisen edun vuoksi toteuttavan tehtävän tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi, käsittelyllä olisi oltava perusta EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Henkilötunnuksen käsittelyn edellytyksistä säädetään tietosuojalain 29 §:ssä

Pykälän *2 momentti* koskisi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuutta ylläpitää tietoja kokeista, kokeen suorittaneista ja myönnetyistä ADR-ajoluvista liikenteen palveluista annetun lain VI osan 26-28 luvussa säädetyllä tavalla. Kokeesta kirjattavia tietoja olisivat esimerkiksi koepäivä, kokeen aloitus- ja lopetusaika, kokeen aihe, kokeessa käytetty koemateriaali, tiedot koearvioinnista ja arvioinnin perusteista. ADR-sopimuksen määräykset edellyttävät, että kokeisiin liittyvät asiakirjat säilytetään, mutta säilytysaikaa ei ole määritelty. Puolustusvoimien tehtävistä ylläpitää tietoja ADR-ajolupakokeiden suorittamisesta, kun kyse on Puolustusvoimien järjestämästä ja valvomasta ADR-ajolupakokeesta, säädetään kuitenkin puolustusvoimien henkilötietojen käsittelystä annetussa laissa (332/2019). Tiedot ovat välttämättömiä ADR-ajolupien myöntämiseksi, ajolupien myöntämisjärjestelmän ylläpitämiseksi sekä tietojen oikeaksi todentamiseksi. Säännökset mahdollistavat tietojen tallentamisen ja niiden hyödyntämisen.

10 luku

Turvatoimet

Lakiin otettaisiin voimassaolevan lainsäädännön säännökset vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä turvatoimista ja -velvoitteista, joiden tarkoituksena on estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö. Käsitteet turvauhka ja turvatoimet määriteltäisiin lain alussa 3 §:ssä. Turvatoimiin liittyvästä koulutuksesta säädettäisiin 8 luvussa.

Koska IMDG-säännöstöön ja ICAO-TI:hin sisältyvät turvatoimiin liittyvät normit ovat pääosin suosituksia, lakiin otettaisiin näiden kuljetusmuotojen osalta vain yleisvelvoite. Siten alus- ja ilmakuljetuksia koskisi tämän luvun pykälistä vain 51 §. ADR-sopimuksen määräykset ja RID-määräykset sisältävät turvatoimia koskevia määräyksiä, näistä säädettäisiin vastaavasti tarkemmin tässä laissa.

Aluskuljetuksia koskeva SOLAS-yleissopimus sisältää XI-2 luvun ja siihen liittyvän alusten ja satamarakenteiden turvasäännöstön, jäljempänä ISPS-säännöstö (International Ship and Port Facility Security Code). XI-2 lukua ja ISPS-säännöstöä sovelletaan aluksiin ja satamarakenteisiin, myös vaarallisten aineiden kappaletavaraa kuljettaviin aluksiin. ISPS-säännöstö ei koske

sota-aluksia, merivoimien tukialuksia tai muita aluksia, jotka ovat sopimushallituksen omistuksessa tai käytössä ja jotka liikennöivät vain valtion palveluksessa ei-kaupallisessa tarkoituksessa. Alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta on annettu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 725/2004.

Siviili-ilmailun turvaamisesta säädetään niin sanotussa turva-asetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta) ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa. Yleisesti ilmailun turvaamisesta säädetään ilmailulain (864/2014) 9 luvussa. Turvauhkiin liittyviin turvatoimiin liittyvät normit on otettu ICAO-TI:hin suositusluontoisina. Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 18 määräyksen mukaan sopijapuolten on kuitenkin edellytettävä lähettäjiltä, kuljetuksen suorittajilta ja muilta vaarallisten aineiden ilmakuljetuksiin osallistuvilta henkilöiltä vaarallisten aineiden turvatoimenpiteitä, joiden tulisi olla yleissopimuksen muiden liitteiden ja ICAO-TI:n mukaisia.

51 §. *Yleiset turvatoimet.* Ehdotetun *1 momenttiin* otettaisiin säännökset turvauhkiin varautumisesta ja siihen liittyvästä yhteistyöstä. Säännökset olisivat yleisiä velvoitteita, jotka koskisivat kaikkia kuljetusmuotoja. Pykälässä olisi uusi vaatimus yhteistyöstä turvauhkiin liittyvien tietojen välittämisestä ja turvatoimien hoitamisesta. Tarkoitus olisi, että turvauhan ilmetessä tarvittavassa laajuudessa tästä voitaisiin ilmoittaa myös muille kuljetuksen osapuolille, joita asia koskee. Viranomaistyön tehostamiseksi myös viranomaisella on tarve tietää kaikesta turvauhkiin liittyvästä toiminnasta kuljetusalalla. Yhteistyössä voitaisiin sopia myös yrityskumppaneiden ja yhteistyötahojen kanssa siitä, miten turvatoimia hoidetaan yhdessä ja muuten varaudutaan turvauhkiin, mikä voisi olla esimerkiksi koulutusta yhteisissä tehtävissä. Tarkoitus on, että kaikissa kuljetukseen liittyvässä toiminnassa kaikkien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien henkilöiden olisi otettava huomioon henkilön vastuuseen suhteutetut turvatoimia koskevat vaatimukset.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi asetuksen ja määräysten antovaltuudet. Tarkoitus on, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä annetaan tarkempia määräyksiä, jotka perustuvat kansainvälisten sopimusten määräyksiin ja EU-sääntelyyn. Tällaisia määräyksiä olisivat esimerkiksi aine- tai aineryhmäkohtaiset ajoneuvon valvontaa, pysäköintiä ja kuormatilan lukitsemista koskevat määräykset. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin sellaiset säännökset, jotka katsottaisiin tarpeellisiksi kansallisesti. Esimerkiksi VAK-direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat säännellä vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusta alueellaan tai kieltää tällaiset kuljetukset vain muista kuin kuljetusturvallisuuteen liittyvistä syistä. Tällainen syy, jonka johdosta voitaisiin antaa kansallisia säännöksiä, voisi siten olla turvauhkaan liittyvä syy. Tarkoitus on, että noudatetaan kansainvälisesti sovittuja normistoja, mutta kuitenkin tarpeen vaatiessa huomioon voitaisiin ottaa myös esiin tulevat uudet uhkat.

52 §. *Tie- ja rautatiekuljetusten turvatoimet.* Pykälän *1 momentissa* voimassaolevan VAK-lain tapaan edellytettäisiin, että vaarallisia aineita saisi luovuttaa kuljetettavaksi vain asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle. Kuljetuksen suorittajan tunnistamiseksi lähettäjän olisi vähintäänkin varmistettava, että kuljetuksen suorittava yritys on tosiasiallisesti olemassa ja että tavaraa luovutettaessa varmistetaan, että kyseessä on sama yritys, jonka kanssa kuljetussopimus on tehty.

Pykälän *2 momentin* mukaan vaarallisen aineen tilapäiseen säilytykseen käytettävän tilapäisen säilytyksen paikan tulisi olla turvattu. Vaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain säännöstä siten täydennettynä, että mahdollisuuksien mukaan asiaton pääsy alueelle olisi estettävä. Turvaamiseksi voitaisiin katsoa säännöksessä mainitun valaisun lisäksi esimerkiksi alueen vartiointi erilaisin menetelmin.

Säännöksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksessa tilapäiseen säilytykseen käytettävät alueet rataverkolla, terminaaleissa, muilla paikoilla, ajoneuvovarikoilla ja satamien lairuripaikoilla olisi turvattava ja, jos mahdollista ja sovellettavissa, yleinen pääsy näille alueille olisi estettävä. Turvaamisvelvoite ei kuitenkaan koskisi esimerkiksi tavallista parkkipaikkaa. Kuitenkin 53 §:ssä tarkoitetussa turvasuunnitelmassa on kuitenkin otettava huomioon kuljetuksiin liittyvät pysähdykset ja pysähdyspaikat sekä niihin liittyvät turvariskit samoin kuin toimenpiteet, joita noudattaen varmistetaan kuljetuksen turvallisuus. Suomessa ei ole täysin turvauhkiin liittyviä vaatimuksia täyttäviä pysähdyspaikkoja.

Pykälän *3 momenttiin* otettaisiin nykyisin tie- ja rautatiekuljetuksia koskeviin valtioneuvoston asetuksiin sisältynyt vaatimus, että kuljetusvälineen – ajoneuvon tai junan – miehistön jäsenellä olisi oltava kuljetuksessa mukana valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osittava asiakirja. Vaatimus voisi tulla täytetyksi siten, että henkilöllä olisi ajokortti mukana. Jos ajoneuvon apumiehellä ei olisi ajokorttia, hänellä tulisi olla mukana muunlainen kuvallinen henkilöllisyyttä osoittava todistus. Välttämättä ei edellytetä viranomaisen antamaa todistusta. Esimeriksi työnantajan antama asianmukainen kuvallinen todistus olisi riittävä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi määräysten antovaltuudet. Tarkoitus on, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä annetaan niitä tarkempia määräyksiä, jotka perustuvat kansainvälisten sopimusten määräyksiin ja EU-sääntelyyn.

53 §. *Tie- ja rautatiekuljetusten turvasuunnitelma ja kuljetusvälineen turvaaminen.* Tässä pykälässä tarkoitetut vaatimukset tulisi täyttää, jos kuljetettaisiin vaarallista ainetta, joka tahallisesti väärinkäytettynä voisi aiheuttaa merkittävää turvauhkaa. Aineita, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka, olisivat ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan aineet, joita voidaan väärinkäyttää terroriteoissa ja jotka siten voivat aiheuttaa vakavia seurauksia kuten ihmisuhreja, joukkotuhoa tai erityisesti radioaktiivisten aineiden osalta huomattavia sosioekonomisia häiriöitä. Tarkoitus on, että valtuuspykälän mukaan aineryhmittäin näistä aineista ja niiden ainemääristä annetaan määräykset Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Kansainvälisissä tie- ja rautatiekuljetusten määräyksissä nämä on taulukoitu turvatoimia koskevien määräysten yhteyteen.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi voimassaolevan VAK-lain säännöstä vastaavan vaatimuksen turvasuunnitelmasta. Turvasuunnitelman laatimisvelvoite koskisi kuljetuksen osapuolia kuten lähettäjää, kuljetuksen suorittajaa, kuormaajaa ja rataverkon haltijaa. Tarkoituksena on, että koko maakuljetusketju varmistettaisiin vaarallisten aineiden varkauksien ja muiden näihin aineisiin liittyvien tahallisten väärinkäytösten varalta. Turvasuunnitelman tulisi sisältää toimenpiteet ja menettelyt, joita noudattaen pyrittäisiin estämään vaarallisten aineiden väärinkäyttö esimerkiksi terrorismin yhteydessä. Toimenpiteet ja menettelyt on suhteutettava suunnitemassa todettaviin riskeihin. Turvasuunnitelman yksityiskohtaisesta sisällöstä säädettäisiin ehdotetun valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintäviraton määräyksellä. Turvasuunnitelma olisi pyydettäessä annettava valvovalle viranomaiselle. Tällöin valvova viranomainen voisi tarkastaa, että asianmukainen suunnitelma on laadittu ja sitä myös sovelletaan. Tässä pykälässä tarkoitettua turvasuunnitelmaa ei näin tarvitsisi ennakolta hyväksyttää viranomaisella.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi voimassaolevan VAK-lain tapaan säännöksen tie- ja rautatiekuljetuksissa käytettävän kuljetusvälineen turvaamisesta. Kuljetusväline olisi varustettava asianmukaisin turvalaittein tai turvattava muin järjestelyin, jotka estävät kuljetusvälineen ja sen rahdin varkauden. Käytännössä olisi varmistuttava, että nämä laitteet ovat jatkuvasti kunnossa ja tehokkaita. Näiden suojaustoimenpiteiden käyttö ei kuitenkaan saisi estää toimintaa hätätapauksissa.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi määräysten antovaltuudet. Tarkoitus on, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä annetaan niitä tarkempia määräyksiä, jotka perustuvat kansainvälisten sopimusten määräyksiin ja EU-sääntelyyn. Kansainvälisten määräysten mukaan turvasuunnitelman tulisi sisältää turvatoimien vastuunjako, kuljetustapahtumien kartoitus ja niihin liittyvien riskien arviointi sekä turvauhkien vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet.

11 luku

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset

54 §. *Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite sekä kuljetuksen keskeyttäminen.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin puutteen tai vian korjausvelvoitteesta, joka koskee kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin rakenteessa tai varusteissa havaittuja vikoja, puutteita ja laiminlyöntejä. Momentissa säädettäisiin myös velvoitteesta keskeyttää kuljetus tilanteen korjaamiseksi ja kuljetusturvallisuuden palauttamiseksi. Kielto ei kuitenkaan koskisi erittäin vähäistä puutetta, joka ei vaaranna kuljetuksen turvallisuutta eikä aiheuta onnettomuustilanteessa väärinkäsityksiä tai vaaratilannetta. Esimerkiksi vuotavan säiliön kanssa ei ole syytä lähteä liikenteeseen, jos vuodon tukkimiseksi ei tehdä kaikkia voitavia toimenpiteitä. Jos vaarallista vuotoa ei kuitenkaan saada poistettua, matkaa ei tulisi jatkaa. Toisaalta, jos pakkauksessa havaitaan pieniä vaurioita, esimerkiksi lommoja, eikä vaaraa näistä voida olettaa olevan, matkaa on mahdollista jatkaa.

Ehdotetun pykälän *2 momentti* perustuu osin voimassa olevan VAK-lain 14 §:n 2 momenttiin. Vaarallisen aineen kuljetus olisi keskeytettävä mahdollisimman pian, jos kuljetuksen aikana huomataan vaaraa aiheuttava puutteellisuus tai laiminlyönti. Kuljetuksen jatkaminen olisi mahdollista, kun kuljetuksessa havaitut turvallisuuden vaarantavat viat, puutteet ja laiminlyönnit on korjattu tai muilla toimenpiteillä kuljetus on saatu asianmukaiseen kuntoon ja kuljetusta voidaan turvallisesti jatkaa.

Kuljetusta keskeytettäessä on huomioitava ja arvioitava keskeytymisestä aiheutuvat vaarat sekä se, mihin kuljetettavat aine tai aineet on mahdollista turvallisesti toimittaa ja sijoittaa. Tilanteessa tulee myös arvioida yleiseen turvallisuuteen liittyvät vaarat, jotka voivat liittyä lähistöllä oleviin ihmisiin tai ympäristöön taikka omaisuuteen. Erityisesti olisi huomioitava esimerkiksi sellaiset paikat, joissa voi kerrallaan oleskella paljon ihmisiä.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin valvontaviranomaisen valtuudesta hyväksyä kuljetus jäljellä olevalle matkalle, vaikka kaikkia puutteita ja vikoja ei olisi korjattu. Tällöin ennen kuljetuksen jatkamista olisi arvioitava, että kokonaisturvallisuuden kannalta kuljetuksen jatkaminen on turvallisempi ja parempi vaihtoehto kuin se, että kuljetus odottaisi korjaustoimenpiteitä. Kuljetus olisi mahdollista tällöin suorittaa, vaikka kaikkia korjaustoimenpiteitä ei olisikaan mahdollisista tehdä täydellisesti, mutta muulla tavoin voidaan taata loppumatkalle riittävän turvallinen kuljetus. Valvontaviranomaisen olisi annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittavaa hallinnollista apua, jos valvontaviranomainen ei voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen jatkamista. Tällaista apua voisi olla esimerkiksi pelastusviranomaisen tai korjaajan kutsuminen paikalle. Velvoite perustuu ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin.

55 §. *Alueelliset kuljetusrajoitukset tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Ehdotettu pykälä perustuu voimassa olevan VAK-lain alueellisia kuljetusrajoituksia koskeviin säännöksiin. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valtuus rajoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tietyllä alueella, tiellä tai tien osalla (reittirajoitus). Samoin kuljetusta voitaisiin rajoittaa tiellä tai rautatiellä olevassa tunnelissa (tunnelirajoitus). Kriteeri reitti- ja tunnelirajoitukselle olisi se, että

vaarallisten aineiden kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle. Vaarallisten aineiden kuljetusrajoituksiin liittyy harkintaa ja on tärkeää, että kuljetusten reititys tapahtuu valtion viranomaisen linjausten mukaisesti. Reitti- ja tunnelirajoitukset tiellä osoitetaan tieliikennelaissa säädetyillä merkeillä. Tieliikennelain 72 §:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta tiellä osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenne- ja viestintävirasto, ja liikennemerkin pystyttää maantielle maantienpitäjä, muulle tielle kunta.

Pykälän *1 momentin* mukaan kunta hakisi reittirajoitusta, ja tien omistaja tai haltija taikka rataverkon haltija hallinnassaan olevaa tunnelia koskevaa tunnelirajoitusta. Hakemuksessa esitettäisiin ne seikat, jotka hakija katsoo perusteiksi rajoitukselle. Tällaisia perusteita olisivat esitykset ja vaikutusarviot rajoituksen tarpeellisuudesta ja mahdollisten vaihtoehtoisten reitin turvallisuudesta. Esitys sisältäisi myös riskiarvioinnit. Tavoitteena on sen arviointi, onko jäljelle jäänyt riski oikeutettu ja hyväksyttävissä vallitsevissa olosuhteissa. Esityksen keskeisiä tietoja rajoituksen kriteerien täyttymistä arvioitaessa olisivat alueella kuljetettavat aineet ja niiden riskitekijät, asutus ja asukastiheys sekä haavoittuvat kohteet. Tarvittaessa tiedot olisi esitettävä myös ruuhka-ajoista ja tärkeistä pohjavesialueista. Reittirajoitusta hakevan kunnan olisi selvitettävä myös mahdolliset vaikutukset toisen kunnan alueelle tapauksissa, joissa rajoitus, sen merkitseminen tai vaihtoehtoinen reitti ei rajoitu oman kunnan alueelle. Tunnelirajoitusta hakevan olisi toimitettava hakemuksessa esitys tunnelin vaarojen arvioinnista, jonka on tehnyt hakijasta riippumaton toimielin. Arvioinnissa olisi huomioitava turvallisuuteen vaikuttavia seikkoja, vähintään kuljetettavat aineet, tunnelin rakenne ja siihen liittyvät varusteet sekä vaihtoehtoisten reittien turvallisuus.

Pykälän *2 ja 3 momentin* tavoitteena olisi, että mahdollisuuksia kuljettaa vaarallisia aineita ei rajoiteta enempää kuin on tarpeen kuljetuksista aiheutuvan vaaran torjumiseksi, ja erityisesti kiinnitettäisiin huomiota siihen, miten kuljetukset voidaan suorittaa rajoituksesta huolimatta, mitä vaihtoehtoreittejä on käytettävissä ja ovatko ne rajoitusalueeseen nähden turvallisempia. Vaihtoehtoisten reittien turvallisuus ja käytettävyys olisi arvioitava suhteessa rajoitettavaksi esitettyyn alueeseen, tiehen tai tunneliin.

Tarkoitus on, että esitetty vaihtoehtoinen reitti olisi vähintään yhtä turvallinen tai turvallisempi kuin nykinen reitti, jolle esitetään rajoituksia: esimerkiksi pääteille ja muille vastaaville teille ei suunniteltaisi rajoituksia, jos kiertotie tai vaihtoehtoinen reitti ohjaisi kuljetuksia pienemmille teille kuten taajamien katuverkolle tai asutusalueille. Lisäksi vaihtoehtoreitin tien rakenteelliset riskit kuljetukselle ja raskaalle kalustolle olisi kartoitettava. Esitetyn liikenteenohjaussuunnitelman tavoitteena on, että esimerkiksi rajoitusmerkit ja opasteet tulevat osaksi rajoitusten suunnittelua.

Jatkossakin sen, jolle kuljetusrajoitus on hakemuksen perustella myönnetty, olisi tiedotettava reitti- ja tunnelirajoituksista. Tällä hetkellä alueellisia reittirajoituksia on myönnetty 14:lle kunnalle. Suomessa ei ole tällä hetkellä vaarallisten aineiden kuljetusrajoituksia tunneleissa.

Nykyiset reittirajoitukset ovat toistaiseksi voimassa olevia. Kuljetusrajoitusten ajallisesta kestosta ei olisi tarkoitus säätää, mutta tavoitteena olisi, että tulevaisuudessa rajoitukset voitaisiin antaa myös määräaikaisina. Myönnettyjen rajoitusten alueita, rajoitusmerkkien kuntoa ja sijoittelua tarkastettaisiin määräajoin, esimerkiksi vähintään 10 vuoden välein, jotta alueiden kehitys sekä muuttuvat kuljetustarpeet, liikennejärjestelyt ja -määrät voidaan ottaa huomioon. Ehdotettu 2 momentti sisältäisi uuden säännöksen siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi poistaa rajoituksen. Se antaisi virastolle valtuudet poistaa sellainen rajoitus, jolle ei ole enää perusteita esimerkiksi liikennejärjestelyitä muutettaessa ja kehitettäessä. Käytännössä mikä tahansa taho voisi tehdä aloitteen rajoituksen poistamisesta, tai virasto voisi toteuttaa sen omasta aloitteestaan.

Pykälän 3 momentin mukaan hakijan olisi tehtävä arvio rajoituksen vaikutuksista. Tarkoitus olisi, että rajoitushakemuksessa on kokonaisvaltainen näkemys turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä liikenteen ja mahdollisesti aiheutuvien vaarojen hallinnan kannalta. Tiekuljetusrajoituksessa edellytettäisiin liikenteenohjaussuunnitelmaa rajoitusta osoittavien liikenteenohjauslaitteiden asettamiseksi.

Pykälän *4 momentin* mukaan poliisi voisi päättää vaarallisten aineiden kuljetuksesta rajoitusalueella erityisestä syystä. Momentti vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla annettua säännöstä.

Pykälän *5 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa voimassaolevaa säännöstä vastaavalla tavalla tarkempia teknisiä määräyksiä alueellisista kuljetusrajoituksista.

12 luku

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset

Vaatimukset onnettomuuksista tehtävistä ilmoituksista ja selvityksistä vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 11 c §:n vaatimusta ja mainitun pykälän valtuuden nojalla säädettyjä vaatimuksia. Nyt lakiin otettaisiin uudet säännökset, jotka sisältäisivät kootusti eri kuljetusmuotojen vaatimukset onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin liittyvistä ilmoituksista ja selvitysten antamisesta. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisten sopimusten ja EU-sääntelyn vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat määräykset edellyttävät onnettomuudesta selvitystä, jonka tarkoituksena on saada viranomaisille tietoa onnettomuuksien syistä ja mahdollistaa vastaavien tapahtumien ehkäisyä tulevaisuudessa. Tapahtumista saadaan arvokasta tietoa lainsäädännön, kansainvälisten sopimusten, käytäntöjen ja ohjeistusten kehittämiselle.

Onnettomuustutkinnasta ja työtapaturmista ilmoittamisesta työsuojeluviranomaiselle säädetään erikseen.

56 §. *Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa.* Ehdotetun *1 momentin* vaatimus onnettomuudesta tehtävästä ilmoituksesta vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä vaatimusta ilmoituksesta onnettomuuden sattuessa tie- tai rautatiekuljetuksessa taikka satama-alueella. Koska vaatimus ilmoituksen tekemisestä hätätilanteessa voidaan katsoa olevan yleinen, ei sitä rajattaisi enää vain näihin kuljetusmuotoihin. Momentissa säädettäisiin hätäilmoitusvelvollisuuden lisäksi tietojen antamisesta pelastusviranomaiselle ja suojatoimenpiteisiin ryhtymisestä. Hätätilanteesta ilmoitus olisi tehtävä Suomessa voimassa olevien vaatimusten ja käytäntöjen mukaisesti hätänumeroon tai muuhun kyseisessä kuljetusmuodossa käytössä olevaan järjestelmään. Lennon aikana syntyvä hätätilanne ilmoitetaan ilmailulain (854/2014) 121 §:ssä tarkoitetulle ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, joka huolehtii ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä. Ilma- ja aluskuljetuksessa Suomen ulkopuolella hätätilanteesta ilmoitus tehdään asianomaiseen hätäkeskukseen tai muuhun hälytystietojen vastaanottopaikkaan paikallisten vaatimusten mukaisesti.

Suojatoimenpiteillä tarkoitettaisiin tavanomaisia toimenpiteitä vaaran leviämisen ehkäisemiseksi, ei kuitenkaan henkilöturvallisuutta vaarantavia toimia ja toimenpiteitä, jotka kuuluvat pelastusviranomaisten tai muiden viranomaisten tehtäviin. Tarkoituksena on, että tilanteessa toimittaisiin lain 15 §:ssä säädettyjen ohjeiden ja pelastusviranomaisten ohjeiden mukaisesti omaa henkeä vaarantamatta.

Ilmoitusvelvollisuus kuuluisi kuljetustapahtumasta riippuen esimerkiksi kuljetuksesta vastuussa olevalle, kuten kuljettajalle, satamassa ajoneuvon tai siirtoon käytettävän laitteen kuljettajalle taikka siirrosta, kuormauksesta, kuorman purkamisesta tai tilapäisestä säilytyksestä vastuussa olevalle.

Yleisestä hätäilmoituksen tekemisestä säädetään pelastuslain 3 §:ssä. Sen mukaan jokainen, joka huomaa tai saa tietää tulipalon syttyneen tai muun onnettomuuden tapahtuneen tai uhkaavan eikä voi heti sammuttaa paloa tai torjua vaaraa, on velvollinen viipymättä ilmoittamaan siitä vaarassa oleville, tekemään hätäilmoituksen sekä ryhtymään kykynsä mukaan pelastustoimenpiteisiin.

Pykälän *2 momentin* säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain 11 c § valtuuden nojalla asetuksella säädettyä ilmakuljetusta koskevaa velvollisuutta, joka on tarkennus 1 momentin vaatimuksiin. Säännös koskisi erityisesti ilma-aluksessa rahtina mukana olevista vaarallisista aineista annettavia tietoja onnettomuudessa tai vaaratilanteessa. Rahdilla tarkoitettaisiin ilmaaluksessa kuljetettavaa mitä tahansa muuta omaisuutta kuin postia ja omistajan mukana kulkevaa tai omistajastaan erilleen joutunutta matkatavaraa. Ilmailuonnettomuudella tarkoitettaisiin siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määriteltyä onnettomuutta, ja vakavalla vaaratilanteella tarkoitettaisiin mainitussa asetuksessa määriteltyä vakavaa vaaratilannetta. Nämä ilmailuonnettomuuden ja vakavan vaaratilanteen määritelmät vastaavat myös määritelmiä Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13, joka sisältää vaatimuksia onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta (Aircraft Accident and Incident Investigation).

Pykälän *3 momentin* mukaan Suomessa toimivaltainen viranomainen, jolle 2 momentissa tarkoitetut ilmoitukset tehdään, olisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin ilmoituksesta ja ilmoitettavista tiedoista kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla.

Ilmakuljetuksissa 1 momentissa tarkoitettuja ilmoitettavia tietoja olisivat ne tiedot, joita ilmaaluksen päälliköllä edellytetään olevan vaarallisia aineita sisältävästä rahdista: muun muassa aineen luokka, määrä ja sijainti. Muiden kuljetusmuotojen kansainväliset sopimukset eivät sisällä tällaisia tarkempia tietoja ilmoitettavista asioista, mutta jos näitä tietoja lisätään niihin, voitaisiin niistä määrätä vastaavalla tavalla valtuuden nojalla.

Määräyksenantovaltuuden nojalla määrättäisiin tarkemmin myös 2 momentissa tarkoitetuista ilmoituksista ja tiedoista ja tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä myös siitä, kuinka nopeasti tapahtuneen jälkeen ja miten ilmoitukset annetaan.

57 §. *Ilmoitus säteilyraja-arvon ylityksestä***.** Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin ilmoittamisesta tapauksissa, joissa radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa säteilyn annosnopeus tai radioaktiivinen saaste on ylittänyt turvallisen toiminnan raja-arvot. Jos kuljetuksen suorittaja tai lähetyksen perille saavuttua vastaanottaja huomaa turvallisen kuljettamisen raja-arvojen ylittyneen, olisi tästä ilmoitettava toisille, mahdollisesti altistuneille, kuljetuksen osapuolille. Lisäksi ilmoitus olisi tehtävä Säteilyturvakeskukselle.

Pykälän *2 momentin* valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määrättäisiin annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen raja-arvoista. Kansainvälisten sopimusten määräyk-

set ja EU-lainsäädäntö sisältävät määräyksiä esimerkiksi lähetystä ja käytettävää kuljetusvälinettä kohti määritellyistä raja-arvoista, jotka eivät kuljetuksessa saa ylittyä. Virasto antaisi määräyksiä vastaavalla tavalla. Lähtökohtaisesti kuljetuspakkaukset on suunniteltava ja lähetys varmennettava siten, että saadaan aikaan tarvittava suojaus, jolla voidaan varmistua siitä, että tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa ja suunnitellulla enimmäismäärällä radioaktiivista sisältöä annosnopeus millään kollin ulkopinnalla ei ylitä määriteltyjä arvoja.

58 §. *Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta.* Pykälän säännökset perustuisivat voimassaolevan VAK-lain 11 c § valtuuden nojalla asetuksilla säädettyihin koskeviin velvollisuuksiin.

Pykälän *1 momentin* ilmoitusvelvollisuus vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla tie- ja rautatiekuljetuksista annetulla asetuksella säädettyä velvollisuutta. Momentissa tarkoitettuja onnettomuuksia ja vaaratilanteita, joista olisi tehtävä selvitys, olisivat vaarallisen aineen vuoto, välitön uhkaava vaara tuotteen vuotamisesta, henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahinko tai tapahtuma, johon on pyydetty viranomaisapua. Näiden tapahtumien kriteereistä määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Voimassaolevaa rautatiekuljetuksia koskevaa vaatimusta muutettaisiin tiekuljetusta vastaavaksi siten, että myös rautatiekuljetuksen onnettomuudesta selvitys toimitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, kun se voimassaolevan säännöksen mukaan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarkoitus on, että onnettomuuksista kerättyä tietoa voidaan käyttää viranomaistehtävissä edelleen kuljetusturvallisuuden edistämiseksi. Esimerkiksi, jos jonkin säiliö- tai pakkaustyypin havaittaisiin erityisesti aiheuttavan vaaratilanteita, ilmiötä voitaisiin tarvittaessa tutkia Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa, joka on pakkausten ja säiliöiden käytönaikaisinen valvoja ja markkinavalvoja.

Maakuljetukseen liittyvien ilmoitusten vaatimukset on järkevää yhdenmukaistaa, jolloin ilmoitusvelvollisen ei tarvitse miettiä eri tapauksissa sitä, mille viranomaiselle tieto lähetetään. Ilmoitus tehtäisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Etua tästä olisi myös sen suhteen, että kemikaalien tuotantolaitoksella tapahtuneesta tapahtumasta ilmoitus tulisi samalle viranomaiselle huolimatta siitä, onko kyse kemikaaliturvallisuuslain tarkoittamasta kemikaali- tai räjähdeonnettomuudesta vai esitettävän lain soveltamisalaan kuuluvasta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta.

Pykälään ei otettaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä säännöstä siitä, että myös muilla viranomaisella on oikeus pyytää tie- ja rautatiekuljetuksen onnettomuudesta ja satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta selvitystä, sillä tämä oikeus katsotaan viranomaisen toimivaltaan kuuluvaksi sen hoitaessa lakisääteistä tehtäväänsä.

Pykälän *2 momentin* säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä satamatoimintaa koskevaa velvollisuutta. Pykälän 3 momentissa tarkoitettu selvitys sekä merilaissa säädetty velvollisuus onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta koskevat aluksella tapahtuneita onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Siten satamatoimintoja koskevista onnettomuuksista tai vaaratilanteista on tarpeen sisällyttää lakiin erillinen säännös.

Koska satamassa tapahtuvat onnettomuudet tai vaaratilanteet liittyvät maakuljetuksiin, voimassaolevaa vaatimusta muutettaisiin tie- ja rautatiekuljetusta vastaavaksi siten, että onnettomuudesta selvitys toimitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, kun se voimassaolevan säännöksen mukaan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Täten kaikista maakuljetukseen liittyvistä onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtävät selvitykset toimitettaisiin samalle viranomaiselle. Satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta selvitys olisi annettava viranomaisen lisäksi myös satamanpitäjälle.

Ehdotetun *3 momentin* säännös koskisi vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää erityistä vaaratilannetta, jossa vaarallista ainetta sisältävä lasti on todennäköisesti kadonnut mereen tai jossa INF-lasti on vuotanut.

Säännökset vastaavat SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 6 sääntöä ja INF-säännöstön 11 luvun sääntöjä. Mainitun 6 säännön mukaisesti 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu selvitys laaditaan kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) laatimien yleisten periaatteiden ja suuntaviivojen pohjalta, joita olisivat esimerkiksi ohjeet vaarallisten ja haitallisten aineiden sekä meriympäristöä saastuttavien aineiden kuljetukseen liittyvien vaaratilanteiden raportoinnista (Guidelines for reporting indcidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants (resolution A.851(20)). Selvitysvaatimus koskee kaikkea pakattua vaarallista ainetta sisältävää lastia, ja siten myös INF-lastia. Lisäksi INF-säännöstön 11 luvun sääntöjen mukaisesti INF-lastin kuljetuksessa tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta on annettava selvitys tapauksessa, johon liittyy INF-lastin vuoto tai todennäköinen vuoto, vaikka lasti ei olekaan kadonnut. INF-säännöstön 11 luvun sääntöjen mukaan raportti on myös annettava tapauksessa, jossa INF-lastia kuljettava alus vahingoittuu, vikaantuu tai hajoaa, mikä vaikuttaa aluksen turvallisuuteen tai johtaa navigointiturvallisuuden heikkenemiseen, vaikka INF-lasti ei olekaan vahingoittunut tai kadonnut.

Yleisesti meriselityksen ja siihen liittyvän kirjallisen selvityksen antamisesta sekä aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta viranomaiselle säädetään merilaissa, mutta sen säännösten soveltamisala on kapeampi: meriselityssäännökset ja ilmoitusvelvollisuus koskevat suomalaisia aluksia. Tässä momentissa tarkoitettu selvitys voisi olla osa merilaissa tarkoitettua onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamista.

Aluksesta vastuussa olevalla tarkoitettaisiin aluksen päällikköä tai muuta aluksesta vastuussa olevaa henkilöä. Jos momentissa tarkoitettu alus hylätään tai jos tällaisesta aluksesta annettu raportti on puutteellinen tai saavuttamattomissa, SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun 1 säännössä määritellyn yhtiön olisi mahdollisuuksien mukaan huolehdittava aluksen päällikölle säädetystä velvollisuudesta. Yhtiöllä tarkoitettaisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun 1 säännössä määriteltyä yhtiötä, joka siten olisi aluksen omistaja tai muu organisaatio tai henkilö, kuten aluksen päällikkö tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaja (bareboat-rahtaaja), joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta aluksen omistajalta ja joka tällaisen vastuun ottaessaan on suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön (International Safety Management Code, ISM) mukaiset tehtävät ja velvollisuudet.

Pykälän *4 momentin* säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain 11 c §:n valtuuden nojalla asetuksella säädettyä ilmakuljetusta koskevaa velvollisuutta. Säännös koskisi erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudesta, vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteesta ja muista vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvistä tapauksista tehtävää selvitystä. Yleisesti siviili-ilmailun onnettomuuksista, vaaratilanteista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittamisesta säädetään ilmailulaissa (864/2014) ja niin sanotussa poikkeama-asetuksessa (EU) N:o 376/2014 (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta).

Momentissa käytetyt käsitteet vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus ja vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanne vastaisivat lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 määriteltyjä käsitteitä. Nämä

vastaavat pitkälti myös ICAO-TI:n määritelmiä. Asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaan vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudella tarkoitetaan vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen yhteydessä sattuvaa ja siihen liittyvää tapahtumaa, josta aiheutuu henkilön kuolema tai vakava vammautuminen tai merkittäviä omaisuusvahinkoja. Mainitun asetuksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteella tarkoitetaan:

a) vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen yhteydessä ilma-aluksessa tai muualla sattuvaa ja siihen liittyvää muuta tapahtumaa kuin vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuutta, josta aiheutuu henkilön vammautuminen, omaisuusvahinko, tulipalo, pakkauksen rikkoutuminen, vaarallisen aineen läikkyminen, nesteen tai säteilyn vuoto tai muuta, josta ilmenee, ettei pakkaus ole säilynyt ehjänä;

b) mitä tahansa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tapahtumaa, joka saattaa ilma-aluksen tai siinä olevat henkilöt vakavaan vaaraan.

Momentin säännöksissä rahdilla tarkoitettaisiin ilma-aluksessa kuljetettavaa mitä tahansa muuta omaisuutta kuin postia ja omistajan mukana kulkevaa tai omistajastaan erilleen joutunutta matkatavaraa. Lentopostilla tarkoitettaisiin kirjepostilähetystä tai postipakettia, jonka postitoiminnan harjoittaja on luovuttanut kuljetettavaksi edelleen toiselle postitoiminnan harjoittajalle Maailman postiliiton sääntöjen mukaisesti.

Pykälän *5 momentin* mukaan Suomessa viranomainen, jolle alus- ja ilmakuljetuksessa tapahtuneista onnettomuuksista ja varatilanteista toimitetaan selvitys, on Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän *6 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin pykälässä tarkoitetuista selvityksen antamiseen liittyvistä seikoista kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä myös siitä, kuinka nopeasti tapahtuneen jälkeen ja miten selvitys annetaan.

59 §. *Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittaminen.* Pykälän *1 momentti* sisältäisi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle velvollisuuden raportoida vuosittain sen tietoon tulleista onnettomuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Näin Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää tietoja liikennejärjestelmän tilakuvan luomisessa ja kehittämisessä. Voimassaolevia vaatimuksia muutettaisiin myös siten, että radioaktiivisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksen onnettomuudesta ja satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta ei tarvitsisi enää erikseen toimittaa selvitystä Säteilyturvakeskukselle, vaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto välittäisi pykälän 2 momentin nojalla sille tiedot radioaktiivisten aineiden onnettomuuksista. Järjestely helpottaisi ilmoitusvelvollisten toimintaa, kun ilmoitukset maakuljetuksiin liittyvistä onnettomuuksista ottaisi aina vastaan sama virasto, mutta kuitenkin tarvittavasta viranomaisten välisestä tiedonkulusta huolehdittaisiin. Tietojen välittämistavasta ei ole tarpeellista säätää, vaan viranomaiset voivat sopia asianmukaisesta raportointitavasta. Nykyisin Turvallisuus- ja kemikaalivirasto koostaa verkkosivuilleen tietoja onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Lisäksi voimassaolevaa rautatiekuljetuksia koskeva vaatimus muuttuisi siten, että rautatiekuljetusten tapahtumasta ei olisi enää erillistä selvitysvelvollisuutta Onnettomuustutkintakeskukselle. Turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 § sisältää jo onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvalle viranomaiselle ja Liikenne- ja viestintävirastolle vaatimuksen ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka voi tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain mukaan.

Pykälän *2 momentin* mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto toimittaisivat tiedot radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvistä onnettomuuksista ja vaaratilanteista Säteilyturvakeskukselle. Täten Säteilyturvakeskuksella olisi aina kokonaiskuva sen toimialaan kuuluvista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

60 §. *Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö.* Pykälän säännökset viranomaisen oikeudesta ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin olisi uutta sääntelyä. Säännökset perustuisivat ilmailulain, merilain ja raideliikennelain vastaaviin säännöksiin. Unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/1937 kansallista täytäntöönpanoa ollaan valmistelemassa. Valmisteltava laki olisi ilmoittajien suojelusta yleislaki lain soveltamisalalla. Ehdotetun pykälän säännökset olisivat erityissääntelyä ilmoittajien suojelusta ja niitä sovellettaisiin rinnakkain muun lainsäädännön kanssa.

Ehdotettu *1 momentti* sisältäisi viittauksen ilmailulain, merilain ja raideliikennelain säännöksiin, jotka koskevat onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttöä. Momentissa viitattaisiin näiden kuljetusmuotojen säännöksiin, eikä vaatimuksia kokonaisuudessaan ole näin tarve toistaa. Säännöksellä pyrittäisiin suojaamaan ilmoituksen tekijöitä ja raportin antajia seuraamuksilta sekä edistämään ilmoittamista ja raportointia vastaavasti kuin ilmailulaissa, raideliikennelaissa ja merilaissa säädetään. Kyse on ilmoittajan suojasta ja siitä, että 12 luvun säännösten perusteella saatuja tietoja ei käytettäisi muuhun kuin turvallisuuden edistämiseen tähtäävään työhön.

Ehdotettu *2 momentti* sisältäisi säännöksen, joka rajoittaa viranomaisen oikeutta ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, kun sen tietoon tulee onnettomuus tai vaaratilanne tiekuljetuksessa tai satamassa pelkästään ilmoituksen perusteella. Tällaista säännöstä ei ole muualla lainsäädännössä liittyen tiekuljetusten tai satamien onnettomuuksista ilmoittamiseen. Muiden kuljetusmuotojen osalta asiasta säädettäisiin 1 momentissa.

Ehdotetun *3 momentin* säännös vastaisi 1 momentissa viitattujen lakien vastaavia säännöksiä. Tieliikenteen ja satamatoimintojen osalta tällaista säännöstä ei ole muualla lainsäädännössä. Tälläkin säännöksellä pyritään suojaamaan ilmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään poikkeamatietojen ilmoittamista.

13 luku

Kuljetuksen osapuolten yleiset velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia velvollisuuksia

Ehdotetun 13 luvun säännösten tarkoituksena on edellyttää, että asianmukaiset toimenpiteet vaarallisten aineiden kuljetuksessa tulevat toteutetuiksi ennakoitavien vaarojen luonteen ja laajuuden mukaan vahingon tai vamman välttämiseksi ja tarvittaessa niiden vaikutusten poistamiseksi tai pienentämiseksi. Eri kuljetusmuodoissa osapuolten velvollisuudet säädettäisiin perustuen siihen, mitä tehtävää kuljetusketjussa kyseinen toimija suorittaa. On selvää, että esimerkiksi kuljetuksen suorittajan velvollisuus on suorittaa kuljetus turvallisesti ja pakkaajan on käytettävä pakkausta, joka täyttää esitettävän lain vaatimukset. Käytännössä usea osapuoli, jolle tässä luvussa säädettäisiin erilaisia turvallisuusvelvoitteita, voisi olla yksi ja sama yritys. Kuljetuksen suorittaja voi huolehtia sekä kuljetuksesta että kuormaamisesta. Lisäksi useat yritykset voisivat vastata tietystä toiminnasta ja siihen liittyvistä turvallisuusvelvoitteista. Kuljetustapahtuman pääosapuolet ovat lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja. Muiden osapuolten velvollisuudet johtuvat pitkälti näiden osapuolten velvollisuuksista.

61 §. *Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä.* Laissa säädettäisiin uudesta velvollisuudesta noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä. Velvollisuus koskisi kaikkia kuljetuksen osapuolia ja kaikkea laissa säädettyä kuljetukseen liittyvää toimintaa. Pykälän tarkastuksilla tarkoitettaisiin varsinaisen kuljetustapahtuman tarkastamisen lisäksi yrityksissä ja muissa paikoissa suoritettavia tarkastuksia. Säännös vastaisi tieliikennelaissa säädettyä kuljettajan velvollisuutta noudattaa poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallia ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Tieliikennelain säännös kattaa vain kyseisen lain säännösten noudattamiseksi tehtävät tarkastukset tieliikenteessä eikä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tarkastuksia.

Uusi säännös koskisi kaikkia kuljetusmuotoja. Säännöksessä ei rajattaisi määräysten antajaksi vain poliisi-, rajavartio- ja tullimiestä, sillä tässä laissa kuljetuksen tarkastamiseksi tarkastuksia voivat tehdä myös muut laissa säädetyt valvontaviranomaiset. Valvontaviranomaisista säädettäisiin19 luvussa, ja viranomaisten toimivaltuuksista20 luvussa. Kuitenkin poliisi voi aina käyttää poliisilaissa (872/2011) säädettyä poliisimiehen käskyvaltaa, jonka mukaan mainitussa laissa tai muussa laissa säädettyä toimivaltuutta käyttäessään poliisimiehellä on oikeus yksittäistapauksessa antaa jokaista velvoittavia tarpeellisia käskyjä ja kieltoja. Vastaava säännös on rajavartiomiehen osalta rajavartiolaissa (578/2005).

Säännöksen mukaan myös asiakirjat olisi pyydettäessä esitettävä valvontaviranomaiselle. Näitä asiakirjoja olisivat ensisijaisesti rahtikirjat, mutta myös muut asiakirjat kuten ADR-ajolupa, kuljetusvälinettä koskevat asiakirjat sekä kuljetusta koskevat hyväksynnät ja luvat. Säännös koskisi kaikkea kuljetustoimintaa, siten valvontaviranomaiselle on esitettävä asiakirjat ja viranomaisen määräystä noudatettava myös esimerkiksi yritystarkastuksissa. Säännös ei kuitenkaan tarkoittaisi sitä, että varsinaisessa kuljetuksessa olisi esitettävä sellaisia asiakirjoja, joita ei edellytetä pidettäviksi mukana kuljetuksessa. Asiakirjat voidaan määrätä tarvittaessa myöhemmin esitettäviksi.

62 §. *Velvollisuus varmistaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen turvallisuus.* Ehdotetun pykälän velvollisuus varmistaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen turvallisuus vastaisi voimassaolevan VAK-lain vastaavaa vaatimusta, joka koskee muita vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä tuotteita kuin kuljetettavia painelaitteita. Säännös on kuitenkin yleinen velvollisuus, joten se ehdotetaan muutettavaksi koskemaan kaikkia vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja eli määritelmän mukaisia vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä tuotteita. Kuitenkin 14 luvussa säädettäisiin lisäksi kuljettavien painelaitteiden talouden toimijoiden, kuten valmistajan, maahantuojan ja omistajan velvollisuuksista tarkemmin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin edellyttämällä tavalla. Pykälän velvollisuus ei koskisi kuluttajia, jotka ottavat vähittäismyyntipakkauksen käyttöön yksityiskäytössä vapaa-ajan- tai urheilutoiminnassa. Yksityishenkilö voisi siten luottaa siihen, että vähittäismyynnissä oleva vaarallisten aineiden kuljetukseen myytävä tuote on vaatimustenmukainen, kuten kaasupullo. Vähittäismyyntipakkauksena ei voitaisi pitää teollisuudessa yleisesti käytettäviä vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja suurempia yksiköitä kuten IBC-pakkauksia tai säiliöitä. Pakkausten, säiliöiden ja konttien turvallisuusvaatimuksista säädettäisiin lain 5 luvussa.

63 §. *Erityiset velvollisuudet radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa.* Pykälän säännösten tarkoituksena on edellyttää, että vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien on suoritettava tehtävänsä siten, että radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa otetaan erityisesti huomioon kuljetettavasta aineesta johtuvat säteilyvaarat. Pykälässä säädettäisiin radioaktiivisten aineiden joh-

tamisjärjestelmää ja säteilysuojeluohjelmaa koskevista velvollisuuksista. Lisäksi säteilyraja-arvojen ylittyessä olisi ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin. Säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä ja määrättyjä velvollisuuksia eikä nykykäytäntö muuttuisi.

Pykälän *1 momentin 1 kohdan* säännöksen mukaan kuljetuksen osapuolilla olisi oltava johtamisjärjestelmä radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa. Johtamisjärjestelmällä radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa tarkoitettaisiin kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten mukaan toisiinsa yhteydessä olevista ja vuorovaikutteisista osista koostuvaa järjestelmää menettelytapojen ja tavoitteiden laatimiseksi sekä tavoitteiden saavuttamisen mahdollistamiseksi toimivalla ja tehokkaalla tavalla. Johtamisjärjestelmää edellyttäviin tehtäviin kuuluisivat kaikki radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sisältyvät ja liittyvät tehtävät ja toimenpiteet kuten pakkauksen suunnittelu, valmistus, kunnossapito ja korjaaminen sekä radioaktiivisia aineita sisältävien kuormien ja kollien valmistelu, lähettäminen, kuormaaminen, kuljettaminen, mukaan lukien kuljetusolosuhteista johtuvat matkan väliaikaiset keskeytykset, purkaminen ja vastaanottaminen määräpaikassa. Johtamisjärjestelmää noudattamalla varmistettaisiin, että esimerkiksi henkilöstön koulutus on ajan tasalla, ja että valmistetut ja käytetyt pakkaukset ovat vaatimusten mukaisia.

Momentin *2 kohdassa* tarkoitetun säteilysuojeluohjelman laajuus ja tarkkuus riippuisi kuljetustoiminnan laajuudesta ja se voi olla esimerkiksi osa johtamisjärjestelmää. Tarkoitus on, että henkilöannokset pysyvät alle annosrajojen. Suojelu ja turvallisuus olisi optimoitava henkilökohtaisten annosten, säteilylle altistuneiden henkilöiden määrän ja säteilyn todennäköisyyden pitämiseksi niin alhaisena kuin mahdollista.

Johtamisjärjestelmän olisi perustuttava vaatimuksiin tai ohjeisiin, joita Säteilyturvakeskus pitää hyväksyttävinä. Säteilyturvakeskus voisi julkaista luettelon hyväksyttävistä vaatimuksista ja ohjeista, joita voi käyttää johtamisjärjestelmän laatimisessa. Koska säteilyn käyttö on yleensä osa jotain laajempaa toimintaa, tarkoituksenmukaista olisi, että säteilyturvallisuuteen liittyvät asiat olisivat integroituna osaksi koko toimintaa koskevaa johtamisjärjestelmää. Kansainvälisen atomienergiajärjestö IAEA:n opas TS-G-1.4 The Management System for the Safe Transport of Radioactive Material käsittelee johtamisjärjestelmää hyvin laajasti. Oppaasta voidaan käyttää soveltuvia osia tässä pykälässä tarkoitettua johtamisjärjestelmää varten. Johtamisjärjestelmä olisi oltava valvontaviranmamisen saatavana, mutta sitä ei tarvitsisi ilman erillistä pyyntöä toimittaa viranomaiselle.

Pykälän *2 momentin* mukaan Säteilysuojeluohjelmassa olisi tarkoitus esittää systemaattiset järjestelyt, joilla pyritään saamaan aikaan riittävä säteilysuojelutaso. IAEA on julkaissut ohjeen säteilysuojeluohjelman sisällöstä (TS-G-1.3 Radiation Protection Programmes for the Transport of Radioactive Material). Ohjeistuksen perusteella säteilysuojeluohjelma sisältäisi muun muassa kuvauksen yrityksen vastuiden jaosta, tiedot työssä aiheutuvista säteilyannoksista, säteilyn mittauksesta, hätätilanneohjeista, koulutuksesta ja laadunvarmistuksesta.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin säteilystä tai saastumisesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi, jos havaitaan säteilyraja-arvon ylittyminen. Tällaisessa tapauksessa 57 §:n säännöksen mukaisesti kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan olisi tehtävä ilmoitus. Sen perusteella lähettäjä sekä aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja voivat ryhtyä toimenpiteisiin. Tarkoitus on myös, että tapaus tutkittaisiin sen varmistamiseksi, että tulevaisuudessa olosuhteet eivät johda samanlaiseen tapaukseen. Tapauksen syistä ja korjaavista toimenpiteistä olisi ilmoitettava Säteilyturvakeskukselle.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Johtamisjärjestelmän ja säteilysuojeluohjelman sisällöstä ja säteilysuojelusta voitaisiin antaa määräyksiä kansainvälisiä radioaktiivisten aineiden kuljetusmääräyksiä vastaavalla tavalla. Määräyksiin sisältyisi yksityiskohtaisia määräyksiä henkilöannosten annosrajoista, annostarkkailusta sekä annosten arviointiohjelmasta.

Tie- ja rautatiekuljetuksen osapuolet

Ehdotetun 13 luvun tie- ja rautatiekuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla säädettyjä säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Velvollisuudet perustuisivat jatkossakin ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin.

64 §. *Lähettäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Lähettäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka lähettää vaarallisia aineita itse tai kolmannen osapuolen toimeksiannosta. Jos kuljetus tapahtuu kuljetussopimuksen mukaan, tarkoittaa lähettäjä kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähettäjää.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi keskeiset lähettäjän velvollisuudet. Kuljetuksessa perustavanlaatuinen vaatimus lähettäjälle koko kuljetusketjun turvallisuuden varmistamiseksi on, että lähettäjä luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu.

Momentin *1 kohdan* mukaan lähettäjällä olisi vastuu siitä, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein. Jos aineen ominaisuudet ovat sellaiset, että turvallinen kuljetus ei ole mahdollista, ei tällaista ainetta saa luovuttaa kuljetettavaksi. Luokituksesta säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *2 kohdan* kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja- tai lähetyskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynnät, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia. Näistä tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *3 kohdan* pakkauksen ja säiliön soveltuvuudella tarkoitettaisiin sitä, että pakkauksen ja säiliön on oltava käyttökunnossa. Sen olisi oltava myös hyväksytty kyseiseen kuljetustarpeeseen, jos tällaisessa kuljetuksessa pakkaukselta ja säiliöltä edellytetään hyväksyntää. Pakkausten ja säiliöiden vaatimuksesta säädettäisiin lain 5 luvusta.

Momentin *4 kohdan* mukaan lähettäjän olisi huolehdittava muun muassa siitä, että vaarallinen aine luovutetaan kuljetettavaksi sallitulla tavalla, esimerkiksi kokokuormana, irtotavarana, pakattuna tai säiliöön täytettynä. Näistä säädettäisiin lain 4 luvussa.

Momentin *5 kohdan* mukaan lähettäjän olisi varmistettava, että myös tyhjä kuljetus olisi merkitty samalla tavalla kuin varsinaisen vaarallisen aineen kuljetus, jollei vaaratekijöitä ole poistettu. Tyhjä puhdistamaton säiliökuljetus voi olla yhtä vaarallinen kuin täysikin, esimerkiksi mahdollisten vaarallisten kaasujen kehittymisen vuoksi. Selvää on, että jos säiliö on puhdistettu vaaratekijöistä, ei sen kuljetus ole vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännön alaista. Merkinnöistä säädettäisiin lain 3 luvussa.

Pykälän *2 ja 3 momentti* sisältäisivät säännökset lähettäjän velvollisuuksien täyttämisestä tapauksissa, jossa lähettäjä käyttää muiden palveluita tai lähettäjä toimii muun osapuolen puolesta. Lähtökohta olisi se, että huolimatta siitä kuka varsinaisesti toimii lähettäjänä, tämän olisi

huolehdittava, että lähettäjän velvollisuudet tulvat täytetyiksi. Muita osapuolia olisivat esimerkiksi pakkaaja, kuormaaja ja täyttäjä.

Pykälän *4 momentissa* olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä asiakirjoja ja tietoja kustakin kuljetuksesta on annettava ja millaisia merkintöjä, pakkauksia ja säiliöitä vaaditaan kyseisen kuljetuksen suorittamiseksi.

65 §. *Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen kuljetuksen.

Kuljetuksen suorittajan palveluksessa olevien olisi suoritettava tehtävänsä tässä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, siten nämä vaatimukset kohdistuisivat heihin tehtäviensä mukaisesti. Lakiin ei sisällytettäisi voimassaolevan VAK-lain mukaisia erillisiä kuljettajan velvollisuuksia. Kuljettajan siis katsottaisiin edustavan kuljetuksen suorittajaa tässä pykälässä tarkoitetuissa tehtävissä, ja velvollisuudet siten kohdistuvat osaltaan myös häneen vastaavasti kuin muihin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaviin.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi keskeiset kuljetuksen suorittajan velvollisuudet. Kuljetuksessa keskeinen vaatimus kuljetuksen suorittajalle olisi varmistua siitä, että lähettäjältä hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja lähetyksiä ja että tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu lähettäjältä. Rautatiekuljetuksessa 1 momentin säädetyt, ennen kuljetusta tehtävät varmistamisvelvollisuudet voitaisiin RID-määräysten mukaan katsoa täytetyiksi, jos tarkastukset suoritetaan kansainvälisen rautatiejärjestön UIC:n julkaiseman dokumentin IRS 40471-3 (Inspection of dangerous goods consigments) mukaisesti.

Momentin *1 kohdan* mukaan kuljetuksen suorittajalla olisi vastuu siitä, että tiekuljetuksessa on sellainen kuljettaja, jolla on ADR-ajolupa, jos kyseessä on kuljetus, mikä tätä edellyttää. ADR-ajoluvasta säädettäisiin lain 9 luvussa. Kuljetuksen suorittajan perusvelvollisuus olisi käyttää kyseisen kuljetuksen vaatimaa kuljetusvälinettä, jolle laissa ja sen nojalla annettaisiin teknisiä vaatimuksia. Kuljetusvälineestä säädettäisiin lain 4 luvussa.

Momentin *2 ja 3 kohdat* sisältäisivät vastaavat varmistukset sallitusta kuljetuksesta ja kuljetustiedoista kuin lähettäjälle säädettäisiin 64 §:ssä.

Momentin *4 kohta* sisältäisi velvollisuuden varmistaa, että kuljetusväline ja kuorma ei ole viallinen tai vuotava. Tämä ja varusteiden varmistaminen edellytettäisiin tehtäväksi riittävällä tavalla, mikä ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan tarkoittaisi riittävää silmämääräistä tarkastamista, jossa ilmeiset viat voidaan huomata. Tarkoitus ei ole, että velvollisuutena olisi tehdä muita laajempia ja yksityiskohtaisempia teknisiä tarkastuksia.

Momentin *5, 6 ja 7 kohdan* vaatimusten tarkoituksena on taata se, että kuljetus suoritetaan turvallisesti huomioiden kuljetukseen käytettävän säiliön sekä kuorman ja merkintöjen asianmukaisuus. Säiliön osalta tarkoituksena on taata se, että säiliöitä ei käytetä vaarallisten aineiden kuljetukseen, jos niille ei ole tehty määräajoin suoritettavaa tarkastusta ja tarvittavaa testausta. Ylikuormauksella tarkoitettaisiin tämän lain ja sen nojalla määrättyjen ainemäärärajoitusten ylittämistä. Lain valtuuksien nojalla olisi tarkoitus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä määräaikaistarkastuksista ja siitä, millä ehdoin määräajan umpeuduttua säiliön saa kuljettaa esimerkiksi tarkastettavaksi, hävitettäväksi tai sen sisältämän aineen hävittämistä varten. Määräyksissä olisi myös ainekohtaisia määräyksiä kuorman määrärajoituksista. Säiliöistä säädettäisiin lain 5 luvussa, kuormasta 4 luvussa ja merkinnöistä 3 luvussa.

Momentin *8 kohta* sisältäisi velvollisuuden kuljetuksen suorittajalle huolehtia etukäteen siitä, että kuljetuksessa miehistön jäsenet voivat onnettomuustilanteessa toimia oikein. Siten on huolehdittava hätätilanneohjeista ja niiden ymmärtämisestä sekä lisäksi siitä, että tarvittavat varusteet ovat mukana kuljetuksessa. Ohjeista ja varusteista säädettäisiin lain 4 luvussa.

Pykälän *2 ja 3 momentin* mukaan kuljetuksen suorittaja ei saisi toimittaa lähetystä, jos se huomaa, että pykälän velvollisuuksia ei voida täyttää. Velvollisuuksien täyttymisestä olisi varmistuttava tarvittavin tarkastuksin. Ehdotetussa 3 momentissa lastinkuljetusyksiköllä tarkoitettaisiin ajoneuvoa, vaunua ja konttia sekä muita vastaavia yksiköitä kuten säiliökonttia, UN-säiliötä tai monisäiliökonttia. Lain valtuuksin olisi tarkoitus Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määrätä tarkemmin eri tyyppisistä lastinkuljetusyksiköistä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi kuljetuksen suorittajan velvollisuudet, jotka koskevat vain rautatiekuljetuksia.

Momentin *1 kohta* sisältäisi velvollisuuden tietojen antoon kuljettajalle. Se voitaisiin RID-määräysten mukaan katsoa täytetyksi, jos tiedot toimitetaan kansainvälisen rautatieliiton UIC:n määrelehden 472 (Braking sheet and consist list for international freight trains) mukaisesti.

Momentin *2 kohta* sisältäisi velvollisuuden huolehtia rataverkon haltijan pääsystä kuljetustietoihin, jotka koskevat junan kokoonpanoa ja kuljettavia vaarallisia aineita. Näin mahdollisessa onnettomuustilanteessa se voisi nopeasti käyttää kaikkia tarvittavia tietoja ja välittää omalta osaltaan niitä pelastusviranomaisille. RID-määräysten mukaan tietojen välitystapa olisi määriteltävä kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan välillä rataverkon käyttösopimuksessa. Annettavien tietojen yksityiskohdista säädettäisiin valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Momentin *3 kohta* sisältäisi velvollisuuden välittää tietoja kunnossapidosta vastaavalle yksikölle. Tiedot voitaisiin toimittaa suoraan kunnossapidosta vastaavalle yksikölle tai säiliövaunun haltijan välityksellä. Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä tarkoitettaisiin raideliikennelain 13 luvussa tarkoitettua kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä. Raideliikennelain mukaan kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kunnossapidosta vastaava yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa. Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/779 (täytäntöönpanoasetus kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmää koskevista yksityiskohtaisista säännöksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 kumoamisesta) mukaisesti myös kaikkien kunnossapitoprosessiin osallistuvien osapuolten on vaihdettava kunnossapitoa koskevia merkityksellisiä tietoja asetuksessa annettujen kriteerien mukaisesti. Raideliikennelain mukaan kalustoyksiköllä tarkoitetaan raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä ja joka koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä tai tämän osasta.

Pykälän *5 momentissa* olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä asiakirjoja ja tietoja kussakin kuljetuksessa olisi oltava mukana fyysisesti tai muuten saatavina kuljetuksen aikana esimerkiksi sähköisesti. Lisäksi määräykset sisältäisivät muita teknisiä vaatimuksia esimerkiksi siitä, miten ajoneuvon ja vaunun merkinnät vaarasta tehdään ja miten lipukkeet, kilvet ja muut merkit kiinnitetään.

66 §. *Vastaanottajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Vastaanottajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähetyksen vastaanottajaa. Jos vastaanottaja valtuuttaisi kolmannen osapuolen vastaanottajaksi kuljetussopimusta koskevien määräysten mukaisesti, katsottaisiin tämän kolmannen osapuolen olevan vastaanottaja. Jos kuljetus tapahtuu ilman kuljetussopimusta, katsottaisiin vastaanottajaksi se, joka ottaa vaaralliset aineet vastaan niiden saapuessa.

Pykälän mukaan vastaanottaja ei saa kieltäytyä ottamasta lähetystä vastaan muutoin kuin pakottavista syistä. Vastaanottajan olisi varauduttava ottamaan vastaan lähetys, sillä tarpeettomia palautus- ja uudelleenkuljetuksia ja niistä aiheutuvaa lisävaaraa on syytä välttää. Vastaanottaminen tavanomaisesti tapahtuukin asianmukaisesti, eikä turhia kuljetuksia juurikaan ole. Säännöksellä pyritään osaltaan kannustamaan siihen, että koko kuljetusketju on etukäteen suunniteltu. Vastaanottaja voisi käyttää myös muiden osapuolten palveluja, joita voisi suorittaa esimerkiksi kuorman purkaja, puhdistaja tai muu vaaratekijöiden poistaja.

Pykälän *3 momentissa* olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä puhdistustoimia olisi tehtävä vastaanottamisen jälkeen.

67 §. *Kuormaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Kuormaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka kuormaa pakattuja vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvoon, vaunuun tai konttiin, tai sitä, joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvoon tai vaunuun taikka kuormaa rautatiekuljetuksessa ajoneuvon vaunuun. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Kuormaajana voi toimia esimerkiksi tiekuljetuksissa kuljettaja, jolloin hänen tosiasiallisena kuormaajana olisi huolehdittava siitä, että kuormaajan velvollisuudet tulevat täytetyiksi.

Pykälän *1 ja 2 momentti* sisältäisivät kuormaajan keskeiset velvollisuudet.

Ehdotetun 2 momentin *1 kohdan* mukaan kuormaaja ei saisi luovuttaa kuljetukseen kollia, jonka pakkaus on vahingoittunut ja erityisesti, jos pakkaus ei ole enää niin tiivis siten, että vaarallista ainetta vuotaa tai on mahdollista vuotaa pakkauksesta ulos, ennen kuin vahingoittunut pakkaus on korjattu. Tämä vaatimus koskisi myös tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia, joista ei ole poistettu vaaratekijöitä.

Momentin *2, 3 ja 4 kohdan* tarkoituksena on, että kuormaaja täyttää kuormausta ja käsittelyä koskevien erityismääräysten vaatimukset, joihin kuuluvat myös kuorman varmistamista, sijoittamista ja tuentaa koskevat vaatimukset, ja noudattaa kaikkia niitä suurlipukkeita, merkintöjä ja oranssikilpiä koskevia vaatimuksia, jotka liittyvät kyseiseen kuljetukseen. Kuormaajan olisi myös otettava huomioon vaaralliset aineet, jotka mahdollisesti ovat jo aiemmin kuormattuina ajoneuvossa, vaunussa tai kontissa, sekä tarvittaessa ravinto- ja nautintoaineita ja eläinrehuja koskevat erottelumääräykset. Nämä tekniset määräykset annettaisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksinä.

Pykälän *3 momentin* mukaan kuormaaja voisi luottaa niihin tietoihin, joita hänellä on kuormaamistaan vaarallisista aineista ja jo aiemmin kuormatuista lähetyksistä täyttäessään merkintää ja erottelua koskevia vaatimuksia. Hänen ei siis erikseen olisi varmistuttava aineiden luokituksesta ja siitä, että pakkauksiin merkityt vaaratiedot vastaavat pakkauksen sisältämää vaarallista ainetta, jollei hänellä ole erityisesti syytä epäillä niiden oikeellisuutta.

Pykälän *4 momentissa* olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten kuorman erotteluvaatimukset täytetään ja merkinnät tehdään.

68 §. *Pakkaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Pakkaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka pakkaa vaaralliset aineet pakkauksiin ja tarvittaessa valmistelee kollit kuljetusta varten. Kolleista, erilaisista pakkaustyypeistä ja niiden rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi pakkaajan keskeiset velvollisuudet. Säännösten tarkoiteuksena on, että pakkaaja noudattaisi vaarallisten aineiden pakkaamista, yhteenpakkaamista sekä kollin merkintää ja varoituslipukkeita koskevia vaatimuksia.

Pykälän *2 momentissa* olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten pakkauksen valinnasta, pakkaamisesta, yhteen pakkaamisesta ja siitä, miten kollin merkinnät tehdään.

69 §. *Täyttäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Täyttäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka täyttää vaarallisia aineita säiliöön, monisäiliövaunuun, -ajoneuvoon tai MEG-konttiin taikka täyttää irtotavaraa ajoneuvoon, vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin. Säiliöllä tässä tarkoitettaisiin säiliöajoneuvon ja -vaunun säiliötä, irrotettavaa säiliötä, UN-säiliötä ja säiliökonttia. Näistä säiliöiden, konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi täyttäjän keskeiset velvollisuudet.

Momentin *1, 2 ja 3 kohdan* tarkoituksena olisi, että vaarallisia aineita ei täytetä, jos säiliössä tai sen laitteissa on kuljetusturvallisuuden vaarantavia vikoja tai jos määräajoin tehtäviä tarkastuksia ei ole suoritettu. Koska vaarallisia aineita voidaan täyttää vain sellaisiin säilöihin, joiden tekniset ominaisuudet ovat aineelle asianmukaiset, olisi tarkastettava myös se, että säilö on kyseiselle aineelle sopiva. Käytännössä säiliöt ovat hyväksytty vain tiettyjen aineiden tai aineryhmien kuljetukseen, joten hyväksyntämerkinnöistä voidaan tarkastaa säiliön soveltuvuus.

Momentin *4 kohdan* mukaan varmistettava, että kuljettavaa ainetta voidaan täyttää haluttuihin säiliöosastoihin. Tämä on mahdollista, jos lain valtuuden nojalla annettavien määräysten mukaisesti kuljetusturvallisuudesta voidaan huolehtia esimerkiksi ottamalla huomioon säilöosastojen väliseinien paksuus taikka tyhjä tila tai osasto täytettävien säiliöosastojen välissä.

Momentin *5 kohdan* velvollisuuden täyttääkseen täyttäjän olisi noudatettava täytettävän aineen suurinta sallittua täyttöastetta tai muita määrään perustuvia täyttörajoituksia.

Momentin *6 ja 7 kohdan* mukaan täyttäjän olisi huolehdittava täyttämisen jälkeen asianmukaisesta säiliön sulkemisesta ja poistettava mahdolliset jäänteet säiliön ulkopinnasta.

Momentin *8 kohdan* velvollisuuden tarkoituksena on, että edellytetyt suurlipukkeet ja oranssikilvet tai varoituslipukkeet ja muut merkit on kiinnitetty säiliöön, irtotavaralla kuormattuun ajoneuvoon sekä kontteihin.

Momentin *9 kohdan* velvollisuus kohdistuu irtotavaran täyttäjään, jonka olisi huolehdittava siitä, että täyttäminen suoritetaan ainekohtaisten tai aineryhmäkohtaisten vaatimusten mukaan. Näistä teknisistä vaatimuksista määrättäisiin valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä.

Pykälän *2 momentissa* olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten täyttöasteista, säiliön soveltuvuudesta kuljetettavalle aineelle, säiliön sulkemisesta, ainekohtaisista täyttöä koskevista teknisistä yksityiskohdista ja merkintöjen tekemisestä.

70 §. *Säiliökontin haltijan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Säiliökontin haltijan tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, jonka nimissä säiliökonttia käytetään.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi säiliökontin haltijan keskeiset velvollisuudet. Haltijan olisi huolehdittava siitä, että kuljetuksessa oleva säiliökontti on rakenteeltaan käyttökelpoinen ja että tarvittavat kunnossapitotoimet ja niihin liittyvät tarkastukset on suoritettu.

Pykälän *2 momentin* mukaan pykälän säännökset koskisivat myös eri kuljetusmuodoissa käytettävää kehikollista säiliötä. Sitä käytetään kuten säiliökonttia, joten myös sen haltijaa koskisivat samat vaatimukset kuin säiliökontin haltijaa. Tällainen kehikollinen säiliö on tyypiltään UN-säiliö, jota voidaan käyttää laajemmin myös aluskuljetuksissa kuin tie- ja rautatiekuljetukseen tarkoitettua säiliökonttia. Tällaisten UN-säiliöiden ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten tarkastusta edellyttävistä korjauksista ja muutoksista.

71 §. *Säiliövaunun haltijan velvollisuudet rautatiekuljetuksessa.* Säiliövaunun haltijalla tarkoitettaisiin RID-määräysten mukaan sitä, jonka nimiin säiliövaunu on rekisteröity tai hyväksytty kuljetukseen.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi säiliövaunun haltijan keskeiset velvollisuudet.

Momentin *1, 2 ja 3 kohdan* mukaan haltijan olisi huolehdittava siitä, että kuljetuksessa oleva säiliövaunu on rakenteeltaan käyttökelpoinen ja että tarvittavat kunnossapitotoimet ja niihin liittyvät tarkastukset on suoritettu. Säiliövaunun haltija huolehtiessaan näistä tehtävistä saisi kuitenkin käytännön toiminnassa käyttää säiliövaunun tarkastuksista huolehtimisessa kunnossapidosta vastaavaa yksikköä. Itse tarkastukset säiliöille suorittaa kyseiseen tehtävään hyväksytty tarkastuslaitos.

Momentin *4 ja 5 kohdat* sisältäisivät säiliövaunun haltijalle velvollisuuden huolehtia siitä, että kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on tarvittava todistus ja tiedot tehtäviensä suorittamiseen. Todistuksella tarkoitettaisiin sitä todistusta, jolla kunnossapidosta vastaavaa yksikkö voi osoittaa pätevyytensä toimia tehtävässään. Kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnista säädetään raideliikennelaissa.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten tarkastusta edellyttävistä korjauksista ja muutoksista.

72 §. *Kuorman purkajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Kuorman purkajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka purkaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvosta tai vaunusta tai rautatiekuljetuksessa purkaa ajoneuvon vaunusta, ja sitä, joka purkaa pakattuja vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvosta, vaunusta tai kontista, sekä sitä, joka tyhjentää vaarallisia aineita erityyppisistä säiliöistä tai monisäiliöajoneuvosta, -vaunusta tai vaarallista irtotavaraa ajoneuvosta, vaunusta tai erityyppisistä konteista. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi kuorman purkajan keskeiset velvollisuudet. Purkajan olisi täytettävä purkamista ja kuorman purkamiseen liittyvää käsittelyä koskevat vaatimukset, joista määrättäisiin lain valtuuksien nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Keskeistä on, että kuormasta puretaan vain ne vaaralliset aineet, jotka vastaanottajalle on lähetetty, käyttäen turvallisia menetelmiä, ja että purkamisen jälkeen kuljetusvälineen venttiilit suljetaan, tarvittavat puhdistustoimenpiteet suoritetaan ja puhdistamisen jälkeen aikaisempaa sisältöä koskevat lipukkeet, kilvet ja muut merkit poistetaan.

Pykälän *2 momentin* mukaan purkaja voisi käyttää muiden osapuolten palveluja varmistuttuaan, että säädetyt vaatimukset on täytetty. Muu osapuoli voisi olla esimerkiksi säiliön puhdistava yritys tai muu vaaratekijöiden poistaja.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä ainekohtaisia määräyksiä kuorman purkamisen suorittamisesta.

73 §. *Rataverkon haltijan velvollisuudet.* Rataverkon haltijalla tarkoitettaisiin RID-määräysten mukaan sitä, jolle on annettu tehtäväksi erityisesti rautatieinfrastruktuurin hoito ja kunnossapito sekä liikenteenohjaus- ja turvallisuusjärjestelmien johto. Tämä vastaisi myös sitä, miten raideliikennelaissa rataverkon haltija määritellään: rataverkon haltijalla tarkoitetaan valtion rataverkon haltijaa tai yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi rataverkon haltijan keskeiset velvollisuudet varmistaa sisäisten pelastussuunnitelmien laatiminen sekä pääsy kuljetusta koskeviin tietoihin junan kokoonpanosta ja kuljettavista vaarallisista aineista. Näin mahdollisessa onnettomuustilanteessa se voisi, vastaavasti kuin kuljetuksen suorittaja, nopeasti käyttää kaikkia tarvittavia tietoja ja välittää omalta osaltaan niitä pelastusviranomaisille. RID-määräysten mukaan tietojen välitystapa olisi määriteltävä kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan välillä rataverkon käyttösopimuksessa.

Pykälän *2 momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että 1 momentissa tarkoitettuja tietoja ei joutuisi vääriin käsiin. Tietoja saisi antaa vain asianmukaisiin käyttötarkoituksiin, jotka liittyvät kuljetuksen turvallisuuteen tai turvauhkiin liittyvien tehtävien hoitamiseen tai pelastustoimintaa varten.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät muun muassa yksityiskohtaisia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista tiedoista, siitä mitä junan kokoonpanoa ja kuljetettavaa ainetta koskevat tiedot sisältäisivät.

74 §. *Kunnossapidosta vastaavan yksikön velvollisuudet rautatiekuljetuksessa.* Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä tarkoitettaisiin RID-määräysten mukaan sitä yksikköä, joka vastaa vaunun kunnossapidosta.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi kunnossapidosta vastaavan yksikön keskeiset velvollisuudet. Raideliikenteen kalustoyksiköistä ja niiden kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä säädetään raideliikennelaissa. Raideliikennelain mukaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa. Siten sen tulisi tehtävissään varmistua myös siitä, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän säiliöiden kunnossapito suoritetaan asianmukaisesti. Momentin *3 kohdassa* tarkoitetulla tallentamisella tarkoitettaisiin sitä, että toimenpiteet kirjataan kyseeseen tulevaan huoltokansioon tai muuhun vastaavaan asiakirjahallintajärjestelmään.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä ainekohtaisia määräyksiä kuorman purkamisen suorittamisesta.

Aluskuljetuksen osapuolet

Aluskuljetuksia koskevan IMDG-säännöstön eri osissa määrätään erityisestä tehtävästä tai toimesta, mutta vastuuta sen toteuttamisesta ei ole määrätty samalla tavalla kuin tie- ja rautatiekuljetusten ADR-sopimuksen määräyksissä ja RID-määräyksissä. IMDG-säännöstössä ei ole katsottu olevan tarpeen tehdä tätä vastuunjakoa yhtä tarkasti, vaan suurimmalta osin siinä on yksilöity vain itse tehtävä ja toimi. Jokaisella valtiolla olisi edelleen oikeus säätää näistä velvollisuuksista. Ehdotetun 13 luvun aluskuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti voimassaolevan VAK-lain säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Lakiin otettaisiin kuitenkin tarkemmin sellaiset velvollisuudet, jotka IMDG-säännöstössä ovat selkeästi osoitettu tietyn toimijan vastuiksi, sekä nykyiset kansallisen sääntelyn velvollisuudet, joista on säädetty voimassa olevalla VAK-lailla ja asetustasolla.

75 §. Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa. Laivaajalla ja lastinantajalla tarkoitettaisiin merilaissa tarkoitettua laivaajaa ja lastinantajaa sekä IMDG-säännöstössä tarkoitettua lähettäjää. Merilain 13 luvun määritelmien mukaan laivaaja on se, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi, ja lastinantaja se, joka solmii rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta. IMDG-säännöstössä käytetään termiä lähettäjä (consignor, shipper), joka tarkoittaa sitä, joka valmistelee lähetyksen kuljetusta varten.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi laivaajan ja lastinantajan keskeiset velvollisuudet. Aluskuljetuksessa, kuten muissakin kuljetusmuodoissa, perustavanlaatuinen vaatimus lähettäjälle koko kuljetusketjun turvallisuuden varmistamiseksi on, että lähettäjä luovuttaa kuljettavaksi vain sellaisia lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu.

Momentin *1, 2 ja 3 kohdan* mukaan laivaaja ja lastinantaja on vastuussa vaarallisen aineen oikeasta luokituksesta ja siitä, että kuljetusta varten aine on pakattu asianmukaisesti merkittyihin ja vaatimustenmukaisiin pakkauksiin ja kuljetusyksiköihin. Jos aineen ominaisuudet ovat sellaiset, että turvallinen kuljetus ei ole mahdollista, ei tällaista ainetta saa luovuttaa kuljetettavaksi. Kuljetukseen soveltuvuudella tarkoitettaisiin sitä, että pakkauksen ja lastinkuljetusyksikön on oltava käyttökunnossa sekä hyväksytty kyseiseen kuljetustarpeeseen, jos tällaisessa kuljetuksessa kyseiseltä pakkaukselta tai kontilta edellytetään hyväksyntää. Pakkausten ja konttien vaatimuksesta säädettäisiin lain 5 luvusta.

Momentin *4 ja 5 kohdan* kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja- tai lähetyskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynnät, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia.

Alusliikennepalvelulain 22 e §:ssä säädetään laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta, jonka mukaan laivaajan on ennen aluksen lastausta Suomen satamassa annettava aluksen päällikölle, liikenteenharjoittajalle tai tämän asiamiehelle ilmoitus aluksella kuljetettavaksi tarkoitetusta vaarallisesta tai ympäristöä pilaavasta aineesta. Lain nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta (346/2014) säädetään ilmoitettavista tiedoista. Nämä tiedot ovat keskeisempiä tietoja, joita kuljetuksen asianmukainen suorittaminen edellyttää. Kuitenkaan tämä asetuksessa tarkoitettu ilmoitus ei kata kaikkia vaarallisten aineiden tietoja, joita IMDG-säännöstön mukaan vaaditaan. Siten vaatimus kaikkien tarvittavien tietojen välittämisestä otettaisiin momentin 4 kohtaan. Kuljetusta varten tarvittavista tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *5 kohdan* vakuutuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä tarkoitettua vakuutusta, jolla lastinantaja vahvistaa, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on luokiteltu, pakattu, merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimustenmukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja.

Momentin *6 kohdan* mukaan laivaajan ja lastinantajan olisi huolehdittava ennen aluskuljetusta ja ennen vaarallisen aineen toimittamista satama-alueelle siitä, että kuljetettavasta vaarallisesta aineesta annetaan tarvittavat tiedot satamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle. Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä. Säännös on kansallista sääntelyä, ja vastaa voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä kuorma- tai ainekohtaisia määräyksiä kuljetusta varten annettavista tiedoista satamalle.

76 §. *Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa.* Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä määriteltyä kuljetuksen suorittajaa (carrier). IMDG-säännöstön mukaan kuljetuksen suorittaja on se, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen aluskuljetuksen. Kuljetuksen suorittaja voisi olla palkkiota vastaan tai omaan lukuunsa toimiva. Kuljetuksen suorittaja voi olla esimerkiksi rahdinkuljettaja, liikenteenharjoittaja, laivanisäntä tai varustamo, joiden velvollisuuksista muuten säädetään muualla merenkulun lainsäädännössä.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön keskeiset velvollisuudet. Momentin *1 - 3 kohdan* mukaan olisi varmistuttava siitä, että alus on kuljetukseen soveltuva, kuljetukseen hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja vaarallisia aineita ja tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu. Näin kuljetuksessa voidaan varmistua siitä, että saatujen tietojen pohjalta on edellytykset suorittaa kuljetus turvallisesti ja vaatimustenmukaisesti. Kuljetuksessa vaadittavista tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *4 kohdan* mukaan velvollisuutena on varmistaa varsinaisen kuljetuksen turvallisuus siten, että lastinkuljetusyksiköt tulee sijoitetuiksi ja tarvittaessa kiinnitetyiksi alukseen ja erilaiset vaaralliset lastit ovat asianmukaisesti eroteltu toisistaan.

Momentin *5 kohdan* mukaan aluskuljetuksen määränpääsataman ollessa Suomessa olisi tiedot vaarallisesta aineesta annettava satamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle, jotta purkaminen aluksesta voidaan suorittaa vaaraominaisuudet huomioiden. Näitä tietoja olisivat kuljetusta varten annetuista tiedosta ne, jotka ovat purkamistyön kannalta oleellisia, kuten ainetiedot luokitus- ja vaaratietoineen.

Pykälän *2 momentissa* olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten velvollisuudet vaarallisten aineiden sijoittelusta ja erottelusta aluksen eri kansilla voidaan täyttää.

77 §. *Kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuudet aluskuljetuksessa.* Pykälä sisältäisi säännöksen pakkaustodistuksen sisältämästä vakuutuksesta, jonka antaisi se, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tie- tai rautatiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon tai vaunuun. Pakkaustodistuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstön mukaista todistusta, jolla vakuutetaan kuljetukseen jätettävän kuorman olevan vaatimustenmukainen.

Pykälän *1 momentissa* lueteltaisiin ne kuormaan liittyvät toimet, merkinnät, asiankirjat ja muut tiedot, joiden pakkaustodistuksella vakuutetaan olevan vaatimustenmukaisia kuljetuksen suorittamiseksi. Pakkaustodistus voisi olla myös sähköinen asiakirja. Käytännössä kuljetusta varten tarvittavat tiedot ja pakkaustodistus voitaisiin yhdistää yhdeksi asiakirjaksi.

Pykälän *2 momentissa* olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten konttia voidaan pitää kuljetukseen tarkoituksenmukaisella tavalla rakenteellisesti käyttökelpoisena ja millaisia merkintöjä siinä on oltava kiinnitettyinä.

Ilmakuljetuksen osapuolet

Ilmakuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla säädettyjä säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Velvollisuudet perustuisivat jatkossakin ICAO-TI:hin.

78 §. *Lähettäjän velvollisuudet ilmakuljetuksessa.* Pykälässä säädettäisiin lähettäjälle ICAO-TI:n mukaisesti vastuu varmistaa, että kaikki sovellettavat ilmakuljetusta koskevat vaatimukset täyttyvät ennen lähetyksen luovuttamista kuljettavaksi.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi lähettäjän keskeiset velvollisuudet. Tarkoituksena on, että lähettäjä luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu. Lähetyksen olisi oltava kuljetukseen luovutettaessa vaatimusten mukainen, ja kuljetusta varten lähetyksestä on annettava kaikki ne vaarallista ainetta ja lähetystä koskevat tiedot, joiden avulla kuljetuksen suorittaja voi vakuuttua siitä, että kuljetus voidaan suorittaa turvallisesti.

Pykälän *2 kohdan* mukaan ilmakuljetuksessa lähettäjältä edellytettäisiin vastaavaa lähettäjän vakuutusta kuin aluskuljetuksessakin. Sillä tarkoitettaisiin vakuutusta, jolla lähettäjä vahvistaa, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on

luokiteltu, pakattu ja merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimusten mukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. ICAO-TI sisältää lähettäjän vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtainen luettelo täytettävistä vaatimuksista. Valtuuden nojalla näistä vaatimuksista annettaisiin viraston määräyksiä. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten pakkausten paine-erojen kestoa koskevat vaatimukset ja pakkausvaatimukset ainemäärärajoituksineen voidaan täyttää ja miten vaarallisen aineen nimi, luokitus ja muut vaadittavat tiedot tulevat oikein merkityiksi kuljetusasiakirjoihin.

79 §. *Kuljetuksen suorittajan ja maahuolintapalveluja tarjoajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa.*

Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin yritystä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen ilmakuljetuksen.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi kuljetuksen suorittajan keskeiset velvollisuudet. ICAO-TI:ssä mainitaan, että vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lentotoiminnan harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamisalaan. ICAO-TI:n mukaan kuljetuksen suorittajan vastuulla olisi varmistaa, että vaarallisten aineiden kuljetukseen vastaanottamisessa, käsittelyssä ja lastaamisessa turvallisuuden edellyttämät vaatimukset täyttyvät. Pykälään otettaisiin vastaavat säännökset. Lennon valmisteluun ja lentoon liittyviä muita tehtäviä hoitavia henkilöitä olisivat esimerkiksi lennonvalmistelijat, lentotoimintavirkailijat ja muu lentotoimintaan liittyvä maahenkilöstö.

Pykälän *2 momentin* säännöksen tarkoiteuksena olisi, että pykälän vaatimukset eivät estä maahuolinnasta vastaavaa suorittamasta joitakin tai kaikkia kuljetuksen suorittajan maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Tällaisia tehtäviä suorittavaan maahuolintapalvelujen tarjoajaan sovellettaisiin kuljetuksen suorittajan velvollisuuksia. Maahuolintapalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavaa. Maahuolintapalveluilla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:n määritelmän mukaan niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luetellaan maahuolintadirektiivin liitteessä. Liite sisältää luettelon maahuolintapalveluista, joita ovat muun muassa lastauksen valvonta, matkatavaroiden kirjaaminen ja kuljettaminen lajittelujärjestelmiin, rahdin ja postin käsittely, ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys sekä muu lennon valmistelu.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. ICAO-TI sisältää kuljetuksen suorittajan vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtaisia luetteloita täytettävistä vaatimuksista. Valtuuden nojalla näistä vaatimuksista annettaisiin viraston määräyksiä. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä ennen vaarallisia aineita sisältävän lähetyksen hyväksymistä kuljetettavaksi vaadittu tarkistus sisältää, millaisia lähetyksiä ei voida hyväksyä kuljettavaksi, miten lähetys kuormataan ja sallitaan kuljetettavaksi ohjaamossa, matkustamossa, rahti-ilma-aluksessa, matkustajailma-aluksessa tai matkustajailma-aluksen matkustamon tasossa sijaitsevassa rahtitilassa, miten varmistetaan, ettei kuljetettavaksi oteta matkustajien mukana kiellettyjä aineita, mitä tietoja kuljetettavasta aineesta annetaan ilma-aluksen päällikölle ja muulle henkilöstölle sekä yksityiskohtaisia määräyksiä tiedotettavista asioista, tiedotustavasta ja tietojen yksityiskohdista lentorahdin vastaanottopaikoissa.

14 luku

Velvollisuudet huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta

Luvussa säädettäisiin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti eri toimijoiden velvollisuuksista huolehtia kuljetettavien painelaitteiden vaatimustenmukaisuudesta. Nykykäytäntö ei muuttuisi, mutta talouden eri toimijoiden, kuten kuljetettavien painelaitteiden omistajien ja käyttäjien, velvollisuudet tulisi määritellyksi tarkasti ja täsmällisesti lain tasolla turvallisuuden ja kuljetettavien painelaitteiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi. Talouden toimijoiden olisi sen mukaisesti, mikä on niiden asema toimitusketjussa, oltava vastuussa siitä, että kuljetettavat painelaitteet ovat turvallisuutta ja markkinoille saattamista koskevien sääntöjen mukaisia.

80 §. *Kuljetettavan painelaitteen valmistajan velvollisuudet.* Pykälässä säädettäisiin valmistajan velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 4 artiklan 1-3 kohtia. Direktiivin tavoitteena on, että talouden eri toimijoiden, kuten kuljetettavien painelaitteiden omistajien ja käyttäjien, velvollisuudet olisi tarkasti määritelty kuljetusten turvallisuuden ja kuljetettavien painelaitteiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi. Kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaan talouden toimijoiden olisi sen mukaisesti, mikä on niiden asema toimitusketjussa, oltava vastuussa siitä, että kuljetettavat painelaitteet ovat turvallisuutta ja markkinoille saattamista koskevien sääntöjen mukaisia. Valmistajalla tarkoitettaisiin direktiivin mukaisesti luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka suunnitteluttaa tai valmistuttaa kuljetettavia painelaitteita tai niiden osia ja markkinoi niitä omalla nimellään tai tavaramerkillään. Valmistajan velvollisuudet koskisivat kuljetettavien painelaitteiden suunnittelua, valmistusta ja dokumentointia.

81 §. *Valmistajan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.* Pykälän *1 momentin* sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 4 artiklan 4-6 kohtaa. Säännöksen velvoite ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin koskisi tilanteita, joissa painelaite ei olisi vaatimustenmukainen.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin valmistajan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

82 §. *Kuljetettavan painelaitteen valtuutettu edustaja.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin valmistajan mahdollisuudesta valtuuttaa itselleen valtuutettu edustaja. Säännös vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 1 kohtaa. Valtuutetulla edustajalla tarkoitettaisiin unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on valmistajan antama kirjallinen toimeksianto hoitaa valmistajan puolesta tietyt tehtävät.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin valtuutetun edustajan tehtävistä. Säännös vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tehtävistä, joita valtuutetulle edustajalle ei saisi antaa. Momentin sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 1 kohdan 2 alakohtaa.

Pykälän *4 momentin* sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 3 kohtaa.

83 §. *Kuljetettavan painelaitteen maahantuojan velvollisuudet.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin maahantuojan velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 6 artiklan 1-4 ja 6 kohtia. Maahantuojalla tarkoitettaisiin direktiiviä vastaavasti unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka saattaa kolmannesta maasta tuotavia kuljetettavia painelaitteita tai niiden osia unionin markkinoille.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin maahantuojan velvollisuuksista tilanteissa, joissa kuljetettava painelaite ei olisi vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 6 artiklan 2 kohdan 2 alakohtaa.

Pykälän *3 momentin* sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 10 artiklaa.

84 §. *Maahantuojan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin maahantuojan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin tilanteissa, joissa kuljetettava painelaite ei ole vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 6 artiklan 5 kohtaa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin maahantuojan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

85 §. *Kuljetettavan painelaitteen jälleenmyyjän velvollisuudet.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin jälleenmyyjän velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 7 artiklaa. Jälleenmyyjällä tarkoitettaisiin muuta toimitusketjuun kuuluvaa unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä kuin valmistajaa tai maahantuojaa, joka asettaa kuljetettavia painelaitteita tai niiden osia saataville markkinoille.

Pykälän *2 momentin* sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 10 artiklaa.

86 §. *Jälleenmyyjän velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin jälleenmyyjän velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin tilanteissa, joissa kuljetettava painelaite ei ole vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 7 artiklan 3 kohtaa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin jälleenmyyjän velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

87 §. *Kuljetettavan painelaitteen omistajan velvollisuudet.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin omistajan velvollisuuksista kuljettavan painelaitteen varastointi- ja kuljetusolosuhteista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 8 artiklan 2 kohtaa. Omistajalla tarkoitettaisiin unionin alueella sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka omistaa kuljetettavia painelaitteita.

Pykälän *2 momentin* säädettäisiin omistajan velvollisuuksista tilanteissa, joissa kuljetettava painelaita ei ole vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 8 artiklan 1 kohtaa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin omistajan velvollisuuksien rajoittamisesta muun muassa silloin, kun kyse on kuljetettavan painelaitteen käytöstä vapaa-ajan toiminnassa. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 8 artiklan 4 kohtaa.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin omistajan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

88 §. *Kuljetettavan painelaitteen käyttäjän velvollisuudet*. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin käyttäjän velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 9 artiklaa. Käyttäjällä tarkoitettaisiin unionin alueelle sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka käyttää kuljetettavia painelaitteita.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin käyttäjän velvollisuudesta varmistaa, että kaikille sen käyttämille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka voivat aiheuttaa riskin, toteutetaan korjaavat toimenpiteet. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

89 §. *Tietojen antaminen ja velvollisuus tehdä yhteistyötä viranomaisen kanssa.* Pykälässä säädettäisiin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti tietojen antamisesta ja velvollisuudesta tehdä yhteistyöstä viranomaisten kanssa.

15 luku

Henkilöstön ammattitaito

90 §. *Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta.* Vaatimukset työnantajan velvollisuuksista huolehtia henkilöstön ammattitaidosta vastaisivat asiallisesti voimassaolevan VAK-lain 11 §:n ja sen nojalla säädettyjä työnantajan vaatimuksia. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitamaan ryhtyvällä olisi oltava asianmukainen koulutus, joka olisi varmistettava aloitettaessa uutta työsuhdetta tai tehtävää. Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta vaarallisten aineiden kuljetuksessa koskisi kaikkia kuljetusmuotoja ja kaikkia näihin kuljetuksiin liittyviä työtehtäviä. Työnantajana voi olla esimerkiksi vaarallisia aineita lähettävä yritys, rataverkon haltija, kuljetusyritys, laivanisäntä tai huolintaa, pakkaamista, lähettämistä, laivaamista, lastaamista, kuormaamista, kuljettamista, purkamista tai tilapäistä säilyttämistä hoitava yritys, ilmailun maahuolintaa suorittava yritys, ilmakuljetuksessa matkustajien ja miehistön sekä matkatavaroiden, rahdin ja lentopostin turvatarkastukseen osallistuva yritys, postiyritys, satamanpitäjä ja satama-alueella ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittava yritys.

Pykälän *1 momentin* mukaan työnantajalla olisi yleinen velvollisuus huolehtia, että sen palveluksessa olevilla on asianmukainen koulutus tai pätevyys tehtäviinsä. Siten työnantajan olisi erityisesti varmistettava, että henkilöstö on saanut tässä laissa säädetyn vaarallisten aineiden

kuljetuksesta annetun koulutuksen tai pätevyyden. Tarkempaa velvollisuutta ei ole tarkoituksenmukaista ottaa lakiin, sillä yleisesti eri kuljetusmuotojen koulutukseen liittyvistä vastuista ja pätevyyksistä säädetään muualla:

- Aluksen miehitystä koskevista laivanisännän velvollisuuksista huolehtia merenkulkijan pätevyydestä säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) nojalla valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 508/2018.

- Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön pätevyyksistä ja henkilöluvista säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa sekä yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.

- Rautatieliikenteen harjoittajan vastuusta kuljettajaa koskevien vaatimusten täyttämisestä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa.

- Ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista ja ajo-oikeuksista säädetään ajokorttilain (386/2011), sekä kuljettajaa koskevista vaatimuksista ja ammattipätevyyksistä tieliikenteessä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa.

Koulutusta ja muuta pätevyyttä koskevat tiedot olisi pyydettäessä esitettävä valvovalle viranomaiselle sen varmistamiseksi, että annettu koulutus tai muu pätevyys on henkilön tehtävät huomioon ottaen riittävä.

Pykälän *2 momentin* mukaan työnantajan on erityisesti säilytettävä 3 vuotta tiedot vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetusta koulutuksesta, jota edellytetään 8 luvun nojalla. Tarkoitus on, että riittävän pitkältä ajalta voidaan tarkastaa, että henkilöstö on saanut koulutusta ja opastusta siinä laajuudessa kuin tehtävä edellyttää.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla voitaisiin määrätä tarkemmin ylläpidettävien koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuudesta huolehtia henkilöstön ammattitaidosta. Määräykset perustuisivat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja EU-sääntelyyn.

91 §. *Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuus tie- ja rautatiekuljetuksissa.* Pykälän turvallisuusneuvonantajan nimeämisvaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain 10 c §:n vaatimusta tie- ja rautatiekuljetuksissa.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi turvallisuusneuvonantajan nimeämisvaatimuksen, joka kohdistuu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittaviin, kuten lähettäjiin, kuljetuksen suorittajiin, pakkaajiin, kuormaajiin, säiliöiden täyttäjiin ja kuorman purkajiin. Näitä toiminnanharjoittajia voisivat olla luonnolliset henkilöt, oikeushenkilöt ja julkishallinnon elimet. Vaatimuksen tarkoituksena on, että nimeämistä ei vaadita pelkästään kuljetusyritykseltä, sillä kuljetusketjun turvallisuuteen vaikuttavat myös muiden osapuolten toimet. Erityisen tärkeää koko kuljetusketjun turvallisuuden kannalta on, että vaarallisen aineen lähetyksessä kulje-

tusketjun alussa on huolehdittu tarvittavien turvallisuuteen vaikuttavien vaatimusten täyttymisestä. Nimeämien turvallisuusneuvonantajien määrä riippuisi toiminnan laajuudesta. Nimettäviä tulisi olla niin monta, että turvallisuusneuvonantajalle säädetyt tehtävät olisi tosiasiallisesti mahdollista hoitaa asianmukaisesti.

Momentissa säädettäisiin lisäksi niistä tilanteista, joissa turvallisuusneuvonantajaa ei kuitenkaan tarvitse nimetä. Tämä vastaisi pääosin voimassaolevan VAK-lain nojalla turvallisuusneuvonantajasta annetun asetuksen säännöstä. Ehdotettu säännös tiukentaisi jossain määrin turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuutta, sillä turvallisuusneuvonantaja olisi nimettävä, vaikka vaarallisten aineiden kuljetuksia suoritettaisiin vain satunnaisesti kotimassa. Tällaisen kuljetuksen osalta voimassaolevan asetuksen vapautus nimeämisvelvollisuudesta epätarkkana tuo vaikeuksia valvontaan, eikä ole tarkoituksenmukaista, että suurienkin vaarallisten aineiden määrien kuljetuksissa ei vaatimusta tarvitsi täyttää. Myös satunnaisissa kuljetuksissa on huolehdittava siitä, että yrityksessä noudatetaan lainsäädännön vaatimuksia. Kuitenkin kuljetettaessa satunnaisesti tai jatkuvasti edelleenkään 1 momentin säännöksen mukaan pienten määrien kuljetuksessa nimeämisvelvoitetta ei olisi.

Pykälän *2 momentissa* olisivat vaatimukset siitä, mitä turvallisuusneuvonantajaksi nimetyltä edellytetään. Turvallisuusneuvonantajaksi nimettävä voisi olla nimeämisvelvollisen työntekijä, johtaja tai omistaja taikka toimintaa harjoittavan yrityksen ulkopuolinen henkilö. Toiminnanharjoittajan olisi joka tapauksessa huolehdittava siitä, että nimetyllä turvallisuusneuvonantajalla on mahdollisuus hoitaa hänelle säädetyt tehtävät. Turvallisuusneuvonantajan asiantuntemuksesta, turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja todistuksesta säädettäisiin 16 luvussa.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi valtuussäännöksen, jonka nojalla pienistä määristä Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä. Pienillä määrillä tarkoitettaisiin vähäisiä määriä eli niin sanotun vapaaraajan alle kappaletavaran kuljetuksessa jääviä vaarallisten aineiden määriä, rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä ja muita vastaavia ainekohtaisia vähäisempää vaaraa aiheuttavia määriä. Edellä mainitut eri ainemäärät ovat eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksissa yleisesti tunnettuja käsitteitä.

92 §. *Velvollisuus ilmoittaa turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin uutena vaatimuksena turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen velvollisuudesta ilmoittaa turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle. Vaatimus olisi uusi. Ilmoituksista saatavana hyötynä olisi, että turvallisuusneuvonantajajärjestelmää käytettäisiin tehokkaammin ja turvallisuusneuvonantajan työtä voitaisiin tukea ja valvoa siten, että viranomaisen yhteys turvallisuusneuvonantajaan ei toteutuisi ainoastaan onnettomuustilanteessa tai kuljetustarkastusten yhteydessä havaittujen rikkeiden seurauksena. Turvallisuusneuvonantajan rooli on vaatimustenmukaisen toiminnan varmistamisen kannalta kriittinen, mutta turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden täyttymistä ei ole valvottu säännöllisesti. Turvallisuusneuvonantajan nimeämistä koskeva tieto on myös tarpeellista olla saatavissa, jotta voidaan taata vaarallisten aineiden kuljetusten asianmukainen hoitaminen ja valvonta. Ilmoitettavia tietoja käytettäisiin jatkossa viranomaisen lakisääteisten tehtävien hoitamiseen. Turvallisuusneuvonantajan nimeä tai muita henkilötietoja ei edellytettäisi ilmoitettavaksi.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tallentaisi ja ylläpitäisi tietoja. Koska pykälässä ei säädettäisi tietojen käsittelystä, tallentamisesta tai luovuttamisesta tarkemmin, sovellettaisiin yleisiä säännöksiä tietojen käsittelystä, tallentamisesta tai luovuttamisesta. Jos pykälässä tarkoitetuista tiedoista voisi välillisesti tunnistaa henkilötietoja, henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan EU:n yleistä tietosuoja-asetusta ja tietosuojalakia.

16 luku

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe

Vaatimukset turvallisuusneuvonantajan tehtävistä, kokeesta ja todistuksesta vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 10 c §:n säännöksiä ja mainitun pykälän valtuuden nojalla säädettyjä vaatimuksia. Turvallisuusneuvonantajaa koskevat säännökset perustuisivat tie- ja rautatiekuljetusten kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja vastaavaan EU-sääntelyyn. Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuudesta säädetään 91 §:ssä ja ilmoitusvelvollisuudesta 92 §:ssä.

93 §. *Turvallisuusneuvonantajan tehtävät.* Pykälän *1 momentin* mukaan turvallisuusneuvonantajan tehtävänä olisi neuvoa, seurata ja ohjata yrityksen toimintaa, jota olisivat 91 §:ssä tarkoitettu pakkaaminen, lähettäminen ja muu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvä toiminta. Turvallisuusneuvonantajan yleisenä tehtävänä on selvittää keinoja, joita noudattaen toiminnanharjoittajan kuljetukset suoritettaisiin mahdollisimman turvallisesti vaatimusten edellyttämällä tavalla. Turvallisuusneuvonantajan tehtävänä olisi tällaisten keinojen käyttöönottamisen edistäminen yrityksessä. Edellä mainittuja keinoja ovat muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseen liittyvän toiminnan seuranta, vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien neuvojen antaminen sekä yrityksen vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvästä toiminnasta kertovan vuosikertomuksen laatiminen. Vuosikertomuksessa kuvattaisiin esimerkiksi toimintavuoden vaarallisten aineiden kuljetusmäärät, kuinka lakisääteiset velvoitteet on hoidettu sekä kuinka vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuus on varmistettu.

Momentissa säädettäisiin myös turvallisuusneuvonantajan velvollisuudesta laatia onnettomuuksista onnettomuusselostus yrityksen johdolle. Tämä selostus olisi kuvaus onnettomuudesta, olosuhteista sen tapahtuessa ja siitä mahdollisesti aiheutuneista vahingoista sekä toimenpiteistä, joihin on ryhdytty tai ryhdytään vastaavan onnettomuuden toistumisen estämiseksi. Sen tarkoitus on muun muassa antaa tietoa onnettomuuksista yrityksen johdolle, jotta se voi tehdä päätöksiä toimintaan ja käytäntöihin tarvittavista muutoksista. Selostus ei korvaisi selvitystä, jonka toiminnanharjoittaja on velvollinen laatimaan lain tai kansainvälisen sopimuksen vaatimusten nojalla. Onnettomuusselvityksistä säädettäisiin lain 12 luvussa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuuden nojalla määrättäisiin tarkemmin pykälässä tarkoitetuista turvallisuusneuvonantajan tehtävistä tie- ja rautatiekuljetuksia koskevia kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä.

94 §. *Turvallisuusneuvonantajan koe ja todistus kokeesta.* Pykälässä säädettäisiin turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja todistuksesta. Todistuksen tunnustamisesta säädettäisiin 129 §:n valtuuden nojalla asetuksella.

Pykälän *1 momentissa* säädettävän turvallisuusneuvonantajan kokeen keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että henkilöllä on vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien vaarojen tuntemus, tiedot kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä hänelle säädetyistä tehtävistä. Kokeeseen pääsyn edellytyksenä ei vaadittaisi määrämuotoista koulutusta, vaan koetta varten voisi myös opiskella itse ja muuten perehtyä vaatimuksiin, turvallisuusneuvonantajan tehtäviin ja kokeen aiheisiin.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan turvallisuusneuvonantajan kokeen voisi suorittaa erikoistuen vain tie- tai rautatiekuljetukseen. Samoin kokeen voisi suorittaa erikoistuen vain tiettyihin aineryhmiin. Siten kokeen voisi suorittaa kaikkien aineryhmien kuljetukseen tai aineryhmiä voisivat olla erikseen räjähteet, kaasut, radioaktiiviset aineet taikka kaikki muut vaaralliset aineet. Aineryhmistä määrättäisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Jos suoritettu koe olisi rajoitettu, rajoitetusta kelpoisuudesta tehdään merkintä todistukseen.

Pykälän *3 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi todistuksen myöntäjä kuten voimassaolevankin VAK-lain mukaan. Todistus voitaisiin myöntää, kun koe on suoritettu hyväksytysti. Kokeen suorittaja voisi hakea todistusta silloin, kun hän todistusta tarvitsee. Tämä mahdollistaisi myös sen, että kokeen suorittaja voisi maksaa vain kokeen suorittamisesta, ja maksaisi todistuksesta vain, jos sitä erikseen tarvitsee esimerkiksi osoittaakseen työnantajalleen pätevyytensä. Todistus olisi voimassa määräajan, tästä määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuuden nojalla. Käytännössä todistus olisi voimassa viisi vuotta kokeen suorittamisesta. Todistuksen voimassaoloa voitaisiin jatkaa viidellä vuodella, kun uusi koe on suoritettu. Uuden todistuksen voimassaolon määräytyminen riippuisi siitä, kuinka kauan ennen voimassaolevan todistuksen umpeutumista koe on suoritettu. Voimassaolo voisi alkaa voimassaolevan todistuksen umpeutumisesta tai, jos voimassaolevaa todistusta ei ole, turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamispäivästä. Jos todistuksen laajuutta sen voimassaolon aikana laajennettaisiin, uuden todistuksen voimassaoloaika säilyisi samana kuin voimassa olevan todistuksen. Näistä teknisistä asioista ja muista turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä olisi tarkoitus määrätä pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Pykälän *4 momentin* koskee tietojen tallentamista ja ylläpitämistä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi turvallisuusneuvonantajan kokeiden suorittamista ja todistuksia koskevista tiedoista liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26-28 luvuissa tarkoitetulla tavalla. Tiedot nimetystä turvallisuusneuvonantajasta olisivat liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuja henkilölupia. Siten ne olisivat osa liikenteen palveluista annetun lain VI osan 26-28 luvussa säädettyä liikenneasioiden rekisteristä, ja niihin sovellettaisiin mainitun lain säännöksiä liikennerekisterin sisällöstä, käyttötarkoituksesta, tietosisällöstä ja tietojen luovuttamisesta. Tiedot palvelevat ensisijaisesti viraston viranomaistehtäviä.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuuden nojalla määrättäisiin tie- ja rautatiekuljetuksia koskevia ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä sekä EU-sääntelyä vastaavalla tavalla tarkemmin turvallisuusneuvonantajan kokeen aiheista, kokeen jakautumisesta kuljetusmuodoittain ja aineryhmittäin sekä muusta kokeen sisältöön liittyvistä seikoista. Kokeen aiheita olisivat esimerkiksi aineiden luokitus, pakkaaminen, merkinnät ja kuljetusasiakirjat. Määräyksiä voitaisiin antaa myös turvallisuusneuvonantajan todistukseen liittyvistä asioista, kuten todistuksen mallista, muuttamisesta ja voimassaolon jatkamisesta.

95 §. *Turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäminen*. Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi kokeen valvoja ja vastaanottaja kuten nykyisinkin.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi siirtää turvallisuusneuvonantajan kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen julkiselle tai yksityiselle palveluntarjoajalle. Tämä vastaisi tieliikenteen kuljettajatutkintotoiminnan järjestämistä palvelutehtävänä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain mukaisesti.

Lisäksi pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi siirtää turvallisuusneuvonantajan koetehtävien laadinnan avustavana tehtävänä. Kansainvälisten ADR-sopimuksen määräysten ja

RID-määräysten mukaan turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäjä ei saa olla vastaavaa koulutusta antava taho, millä halutaan estää se, että kysymykset tiedettäisiin etukäteen ennen koetta. Siten tehtäviä siirrettäessä on tehtävästä riippuen harkittava esimerkiksi sitä, mitä tehtävistä voitaisiin siirtää palveluntuottajalle, joka antaa turvallisuusneuvonantajan koulutusta tai tuottaa koulutusmateriaalia.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin kokeeseen osallistujan henkilöllisyyden varmistamisesta. Vilpistä kokeessa säädettäisiin 159 §:ssä.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuuden nojalla virasto voisi antaa määräyksiä turvallisuusneuvonantajan valvontaan ja kokeen käytännön järjestelyihin liittyvistä seikoista, kuten sähköisen kokeen järjestämisestä.

17 luku

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys

96 §. *Valtuus VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen.* Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan VAK-lain säännöstä valtuuden myöntämisestä vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvon hyväksyntään ja katsastukseen. Pykälään otettaisiin toimintaa rajaavat uudet säännökset siitä, millaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntä- ja VAK-ADR-katsastustehtäviin valtuus voidaan myöntää. Valtuuden peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin toimintaa rajaava uusi säännös siitä, että katsastustoimipaikalle voitaisiin myöntää valtuus vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, jolle se saa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) mukaisesti suorittaa katsastuksia. Tämä tarkoittaisi sitä, että sanotussa laissa tarkoitettu oikeus määräaikaiskatsastuspalvelun tarjontaan mahdollistaa katsastustoimipaikan tekemään hakemuksen VAK-ADR-katsastuksiin sekä vastaavasti rekisteröinti- ja muutoskatsastusoikeus mahdollistaa hakemuksen VAK-ADR-hyväksytään. Jos katsastustoimipaikka olisi esimerkiksi oikeutettu suorittamaan määräaikaiskatsastuksia vain tietyn ajoneuvoluokan ajoneuvoille, voisi se saada valtuuden VAK-ADR-katsastustehtäviin vain tälle samalle ajoneuvoluokalle.

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin toimintaa rajaava uusi säännös vastaavasti kuin 1 momenttiin. Siten toimipaikalle voitaisiin myöntää valtuus vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään, jolle se saa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) nojalla suorittaa yksittäishyväksyntöjä.

97 §. *VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 c §:ää. Pykälän valtuussäännösten nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset, joiden olisi tarkoitus vastata voimassaolevan ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta annetun asetuksen (444/2014) säännöksiä. Asetuksella annettaisiin VAK-laissa tarkoitetut jatkokoulutusta koskevat säännökset, jotka vastaavat ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain nojalla annettuja jatkokoulutusta koskevia säännöksiä. Nykykäytäntö ei muuttuisi.

98 §. *Lupa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan erikoiskoulutuksen antamiseen.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 d §:n 1-2 momenttia.

Pykälässä ei säädettäisi enää yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämisestä, sillä jo voimassaolevan VAK-lain mukaan tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä koulutusluvan hakijasta ja koulutusluvan myöntämisestä säädetään.

99 §. *Erikoiskoulutusluvan hakeminen ja myöntämisen edellytykset.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 d §:n 4-6 momenttia.

Ehdotetun *1 momentin* mukaan edellytettäisiin, että erikoiskoulutusluvan hakija täyttää ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain yleiset edellytykset jatkokoulutusluvan myöntämiselle ja että hakijalla on tehtävään ammattitaitoinen henkilöstö. Lupa jatkokoulutuksen antamiseen voitaisiin antaa, paitsi yhteisölle, myös esimerkiksi luonnolliselle henkilölle.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin erikoiskoulutusluvan hakemukseen liitettävistä tiedoista ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain säännöksiä vastaavasti.

100 §. *Katsastustoiminnasta annetun lain soveltaminen muissa erikoiskoulutukseen liittyvissä asioissa*. Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 d §:n 7 momenttia. Säännöksen mukaan erikoiskoulutukseen sovelletaan, mitä jatkokoulutusluvan osalta säädetään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa. Siten muun muassa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan henkilön erikoiskoulutusluvan peruuttamiseen sovellettaisiin myös katsastustoiminnasta annetun lain 47 §:n säännöksiä koulutusluvan peruuttamisesta. Erikoiskoulutuslupa olisi peruutettava määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä.

18 luku

Tarkastuslaitokset

Tässä luvussa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä hoitavien tarkastuslaitosten hyväksymisestä ja näiden laitosten toimintaa koskevista velvollisuuksista. Luvussa säädettäisiin myös radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksyntään liittyvistä Säteilyturvakeskuksen tehtävistä. Luvun säännökset vastaisivat pääsääntöisesti voimassa olevaa sääntelyä, mutta akkreditointivaatimusta laajennettaisiin.

101 §. *Tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 13 c §:n 1 momenttia. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin eri tarkastuslaitostyypeistä. Tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin eri tyyppisten pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien sekä niihin liittyvien lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä toimenpiteitä suorittavaa laitosta. Näitä laitoksia olisivat VAK-tarkastuslaitos, VAK-määräaikaistarkastusten laitos, Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, A-tyypin ilmoitettu laitos sekä B-tyypin ilmoitettu laitos.

Momentin *1 kohdan* VAK-tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymää tarkastuslaitosta, joka voi tarkastaa ja hyväksyä vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja pakkauksia ja säiliöitä. VAK-tarkastuslaitoksen hyväksymisen pohjana olisi kansallisen akkreditointilaitoksen eli Finasin arviointi siitä, että tarkastuslaitos täyttää sille asetetut vaatimukset. Suomessa toimii tällä hetkellä viisi VAK-tarkastuslaitosta.

Momentin *2 kohdan* VAK-määräaikaistarkastusten laitoksella tarkoitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymää laitosta, joka saisi suorittaa pakkausten määräaikaistarkastuksia

sekä muita säännöksissä tai määräyksissä edellytettyjä pakkausten yksinkertaisempia tarkastuksia sen mukaan kuin laitoksen tunnustamista koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. Suomessa on tällä hetkellä 42 VAK-määräaikaistarkastusten laitosta.

Momentin *3 kohdan* Säteilyturvakeskuksen hyväksymällä tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin tarkastuslaitosta, joka tekee radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetuille pakkauksille ja säiliöille samoja tarkastustehtäviä kuin muutkin tarkastuslaitokset. Suomessa ei ole tällä hetkellä Säteilyturvakeskuksen hyväksymiä tarkastuslaitoksia.

Momentin *4 kohdan* A-tyypin tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin riippumattomia ja puolueettomia kolmannen osapuolen toimijoita. Pykälän 5 kohdan B-tyypin tarkastuslaitokset ovat erillisiä osia organisaatiossa ja tekevät tarkastuksia vain omalle organisaatiolle tai samaan konserniin kuuluville organisaatioille. Akkreditoitujen tarkastuslaitosten käytössä on FINAS-akkreditointitunnus, joka sisältää myös tarkastuslaitoksen riippumattomuutta kuvaavan tyypin. A-tyypin ilmoitettuja laitoksia Suomessa on kolme, kaikki hyväksyttyjä tekemään hyväksyntöjä ja tarkastuksia kuljetettaville painelaitteille. Lisäksi Suomessa on yksi B-tyypin ilmoitettu laitos, joka saa suorittaa tarkastuksia vain omille tuotteilleen.

Euroopan unionin alueella eri sektoreiden ilmoitetut laitokset ovat jäsenvaltion viranomaisen nimeämiä ja Euroopan komissiolle ilmoitettuja jäsenvaltioon sijoittautuneita laitoksia, joiden tehtävänä on tarjota tuotteiden vaatimustenmukaisuuden arviointipalveluja sovellettaessa unionin yhdenmukaistamislainsäädäntöön perustuvaa kansallista lainsäädäntöä. Ilmoitetulla laitoksella on lupa toimia kaikissa jäsenvaltioissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin kaikkia tarkastuslaitoksia koskevista yleisistä tehtävistä. Pykälän sääntely vastaisi vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja tähän liittyviä tehtäviä suorittavista tarkastuslaitoksista annetun valtioneuvoston asetuksen (124/2015), jäljempänä tarkastuslaitosasetus, 3 lukua sekä suurelta osin voimassaolevan VAK-lain 13 c §:n 2 momenttia. Tarkastuslaitosten tehtävät perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin, VAK-direktiiviin sekä kuljetettavista painelaitteista annettuun direktiiviin. Momentissa säädetyillä tarkastuslaitoksille kuuluvilla tehtävillä tarkoitettaisiin myös 28 §:ssä säädettyä ilmoitusvelvollisuutta, joka koskee säiliöistä ja paineastioista annettavia tietoja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle.

Tarkastuslaitoksilla olisi oikeus suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten ja säiliöiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä tehtäviä, joilla varmistetaan, että ne täyttävät säädetyt ja määrätyt vaatimukset. Kuljetettaville painelaitteille edellytetään vaatimustenmukaisuuden arviointeja ja uudelleenarviointeja sen mukaan, onko kyse uudesta vai vanhasta laitteesta. Lisäksi niille suoritetaan määräaikaistarkastuksia ja muita tarkastuksia.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta ja määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Esimerkiksi kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi edellyttää ilmoitettujen laitosten yhteistyötä EU:n alueella.

102 §. *VAK-tarkastuslaitoksen tehtävät.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin VAK-tarkastuslaitosten tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa pakkausten ja säiliöiden kuljetusturvallisuus suorittamalla muun muassa hyväksyntöjä ja tarkastuksia. VAK-tarkastuslaitos suorittaisi sen mukaan kuin laitoksen tunnustamista koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään muun muassa pakkauksen ja säiliön hyväksynnät, määräaikaistarkastukset sekä muut vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi ja osoittamiseksi edellytettävät tehtävät. VAK-tarkastuslaitoksen tehtäviin kuuluisivat irtotavarakontteihin liittyvät tehtävät vain siltä osin kuin niistä ei määrätä

yleissopimuksessa turvallisista konteista, koska yleissopimuksessa tarkoitettujen konttien testauksesta, katsastuksesta ja hyväksynnästä määrätään mainitussa sopimuksessa. VAK-tarkastuslaitoksen tehtäviin eivät kuuluisi kuljetettaviin painelaitteisiin, paineastioihin, paineellisiin säiliöihin sekä radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin ja säiliöihin liittyvät tehtävät, koska ne kuuluvat 104 ja 105 §:ssä säädetyn tarkastuslaitoksen tehtäviin. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 12 §:ää.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarkastusten tarkemmasta suorittamisesta annettaisiin jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

103 §. *VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtävät.* Pykälän *1 momentin* sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 13 §:ää. VAK-määräaikaistarkastusten laitos voisi suorittaa pakkausten määräaikaistarkastuksia sen mukaan kuin laitoksen tunnustamista koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. Käytännössä VAK-määräaikaistarkastusten laitokset tarkastavat IBC-pakkauksia (Intermediate Bulk Container). Pakkausten määräaikaistarkastus on suhteellisen yksinkertainen tarkastus ja siinä katsotaan pakkauksen ulkoinen kunto sekä käyttölaitteiden toiminta. VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtäviin eivät kuuluisi kuljetettaviin painelaitteisiin, paineastioihin, paineellisiin säiliöihin ja radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin ja säiliöihin liittyvät tehtävät, koska ne kuuluvat 104 ja 105 §:ssä säädetyn tarkastuslaitoksen tehtäviin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

104 §. *Säteilyturvakeskuksen ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen tehtävät.* Pykälän *1 momentin* sääntely vastaisi voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 14 §:n 2 momenttia. Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos voisi jatkossakin suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetuilta pakkauksilta ja säiliöiltä edellytetyt testaukset, määräaikaistarkastukset ja muut tarkastukset sekä muut vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi ja osoittamiseksi edellytettävät tehtävät. Säteilyturvakeskus ei ole tähän mennessä hyväksynyt tarkastuslaitoksia.

Pykälän *2 momentin* sääntely vastaisi voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 14 §:n 1 momenttia. Säteilyturvakeskus voisi itse suorittaa 1 momentissa mainitut tehtävät. Lisäksi Säteilyturvakeskus voisi jatkossakin suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetuilta pakkauksilta ja säiliöiltä edellytetyt hyväksynnät, jolloin se toimii tarkastuslaitostehtävissä. Näitä tehtäviä olisivat tässä luvussa 107 ja 113 §:ssä säädetyt tehtävät.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

105 §. *A-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävät.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin A-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävistä, joita ovat kuljetettavien painelaitteiden sekä muiden paineastioiden ja paineellisten säiliöiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnit sekä tähän toimintaan liittyvät laatujärjestelmän arvioinnit ja hyväksynnät sekä niihin liittyvä valvonta. A-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävänä olisi myös ennen kuljetettavista painelaitteista annettua direktiiviä markkinoille saatettujen paineastioiden ja paineellisten säiliöiden sekä sarjavalmistettujen paineastioiden ja niihin liittyvien venttiilien ja muiden lisälaitteiden tyypin uudelleenarvioinnit, kuljettavien painelaitteiden määräaikaistarkastukset ja muut tarkastukset. Lisäksi A-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävänä olisi sen valvonnassa olevan tarkastuspalvelun laatujärjestelmän arvioinnit ja hyväksynnät sekä niihin liittyvä valvonta sekä UN-paineastioiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnit sekä tähän toimintaan liittyvät laatujärjestelmän arvioinnit ja hyväksynnät sekä niihin

liittyvät valvonnat ja määräaikaistarkastukset. Tehtävät olisivat käytännössä samoja VAK-tarkastuslaitosten kanssa, mutta hyväksyntä- ja tarkastuskohteet koskisivat eri aineluokille hyväksyttyjä tuotteita. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 15 §:ää.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

106 §. *B-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävät.* Pykälän *1 momentin* mukaan B-tyypin ilmoitettu laitos suorittaisi kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvien paineastioiden ja muiden paineastioiden sekä niihin liittyvien venttiilien ja muiden lisälaitteiden määräaikaistarkastukset, UN-paineastioiden määräaikaistarkastukset, ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 markkinoille saatettujen sarjavalmistettujen paineastioiden ja niihin liittyvien venttiilien ja muiden lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointeja, jos A-tyypin ilmoitettu laitos on suorittanut laitteen tyypin vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnit. B-tyypin ilmoitettu laitos saisi suorittaa tarkastuksia vain omille tuotteilleen, eikä se voi myydä palvelua muille. Tarkastustoiminnan olisi oltava erillään muusta toiminnasta, erityisesti sellaisesta, jolla voisi olla vaikutusta tarkastusten luotettavuuteen. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 16 §:ää tehtävien osalta.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

107 §. *Tarkastuspalvelu.* Pykälän *1 momentin* sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 17 §:ää. A-tyypin ilmoitetun laitoksen valvonnassa voi toimia erillinen tarkastuspalvelu, jonka hyväksymistä haettaisiin A-tyypin ilmoitetulta laitokselta. A-tyypin ilmoitetun laitoksen valvonnassa oleva tarkastuspalvelu suorittaisi tehtäviä sen mukaan kuin tarkastuspalvelun hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan tarkastuspalvelu saisi suorittaa säiliöiden käyttölaitteiden valmistuksen valvontaa sekä paineastioiden valmistuksen valvontaa, käyttöönottotarkastuksia ja määräaikaistarkastuksia. Näistä tehtävistä ja hyväksynnän määräajasta annettaisiin tarkempia teknisiä määräyksiä pykälän valtuussäännöksen nojalla. Määräajat perustuisivat ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin. Käytännössä tarkastuspalvelut ovat Suomessa sammutinhuoltoliikkeiden riippumattomia osia, joissa tehdään tarkastuksia sammuttimien pulloille ja hengitysilmapulloille, muun muassa pelastuslaitosten happipulloille.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi tarkastuspalvelua koskevan velvoitteen ilmoittaa sen toiminnassa tapahtuneista muutoksista, kuten omistussuhteissaan ja vastuuhenkilöstössään, sekä seikoista, jotka vaikuttavat tehtävien asianmukaiseen toimintaan.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tarkastuspalvelun toiminnan edellytyksistä. Tarkastuspalvelu ei saisi olla mukana tarkastamiensa tai samanlaisten kilpailevien tuotteiden suunnittelussa, valmistamisessa eikä kunnossapito- ja huoltotoiminnassa. Lisäksi momentissa säädettäisiin henkilöstön riittävästä ammattitaidosta. A-tyypin ilmoitetun laitoksen valvonnassa olevan tarkastuspalvelun laatujärjestelmän arvioinnin tekee A-tyypin ilmoitettu laitos.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin tarkastuspalvelun hyväksynnän peruuttamisesta. Koska A-tyypin tarkastuslaitos vastaa myös tarkastuspalvelun toiminnasta, sen tulisi myös peruuttaa tarkastuspalvelun hyväksyntä tilanteen niin edellyttäessä.

Pykälän *5 momentin* mukaan hyväksymisestä ja hyväksynnän peruuttamisesta olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, koska virasto valvoo A-tyypin ilmoitettua laitosta. Viraston olisi tiedettävä niistä järjestelyistä, joilla A-tyypin ilmoitettu laitos on antanut osan tehtävistään tarkastuspalvelun hoidettavaksi.

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

108 §. *Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen alihankintana.* Pykälän sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-lain 13 c §:n 3 ja 4 momenttia. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin tilanteista, joissa tarkastuslaitos voisi antaa tarkastuslaitostehtävien suorittamisen alihankintana. Tarkastuslaitoksen on itse suoritettava tehtävänsä, mutta tiettyjä osia tarkastuksesta tai testaamisesta voisi antaa muulle taholle esimerkiksi tilanteissa, joissa tarkastuslaitoksella ei ole sopivaa laitteistoa tehtävien suorittamiseen. Lisäksi alihankinnasta pitäisi sopia toimeksiantajan kanssa, vaikka lopullinen vastuu tarkastuksesta säilyy tarkastuslaitoksella. Suomessa ei tällä hetkellä juurikaan käytetä alihankintaa, vaan tarkastuslaitokset suorittavat tehtävänsä pääosin aina itse.

Pykälän *2 momentin* mukaan alihankkijan olisi täytettävä tarkastuslaitosta vastaavat akkreditointivaatimukset: se olisi oltava akkreditoitu tai sisällyttävä tarkastuslaitoksen akkreditointiin. Akkreditoinnin vaatimusstandardeissa on kuvattu alihankintaan liittyvät vaatimukset. Kaikki vaatimusstandardit sallivat alihankinnan käytön, ja yleisperiaatteet alihankinnan käytölle ovat samat kaikissa vaatimusstandardeissa. Alihankinnan tulee olla läpinäkyvää koko alihankintaketjussa, ja alihankinnasta on ilmoitettava tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tarkastuslaitoksen velvollisuudesta varmistaa, että alihankkija täyttää tarkastuslaitokselle säädetyt vaatimukset. Alihankkijan pätevyydestä ja tuotettujen tulosten oikeellisuudesta tulee voida jatkuvasti varmistua, koska tarkastuslaitos on vastuussa alihankkijan sen lukuun suorittamista tehtävistä. Alihankkijan ei tarvitse kuitenkaan olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö, koska voi olla tapauksia, jossa toimintaan tarvittavia laitteistoja ei ole Suomessa saatavilla.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Standardeja muutetaan usein, joten määräyksenantovaltuus koskisi kulloinkin voimassa olevaa standardin versiota.

109 §. *Tarkastuslaitokseksi hyväksymistä koskeva hakemus.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin hyväksymistä koskevasta hakemuksesta. Ehdotuksen mukaan hakemukselle ei asetettaisi muotovaatimuksia. Tarkastuslaitoksen hyväksyvistä toimivaltaisista viranomaisista säädettäisiin 111 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin hakemuksessa ilmoitettavista tiedoista sekä siihen liitettävistä todistuksista. Yhteystiedoissa olisi ilmoitettava tarkastuslaitoksen yhteystiedot sekä sen vastuu- ja yhteyshenkilöt. Hakemuksessa olisi ilmoitettava tiedot siitä, mitä tarkastuslaitostehtäviä hakemus koskee ja sen mukaisesti kuvaus vaatimustenmukaisuuden arvioinnista, määräaikais-, väli- ja ylimääräisistä tarkastuksista sekä vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointiin liittyvistä toimista ja menettelyistä. Lisäksi tulisi olla ilmoitus pakkauksista, säiliöistä ja irtotavarakonteista, joita koskeviin tarkastuslaitostehtäviin laitos katsoo olevansa pätevä. Hakemuksessa olisi myös ilmoitettava tyyppi, jolle ilmoitettu laitos hakee hyväksyntää. Hakemuksen mukana on oltava myös kuvaus tarkastuspalveluiden arviointimenettelystä, jos A-tyypin ilmoitettu laitos haluaa pätevyyden tarkastuspalveluiden hyväksymiseen. Myös oikaisuvaatimusten käsittely on kuvattava selkeästi. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 19 §:ää.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin akkreditointipäätöksen liittämisestä hakemukseen. Muut kuin VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtäviä suorittavien tulee olla 110 §:n mukaisesti akkreditoituja. Akkreditointipäätöksellä varmistettaisiin vaatimuksen täyttyminen.

110 §. *Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin hyväksymisen edellytyksistä. Sääntely vastaisi osittain voimassa olevan VAK-lain 13 e §:n 1 momenttia, voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 18 ja 20 §:ää ja osittain sääntely olisi uutta. Laitoksen riippumattomuudesta säädettäisiin nykyistä tarkemmin. Lisäksi hyväksymisen edellytyksenä vaadittaisiin uutena asiana kuvausta menettelyistä, joiden mukaisesti tarkastuslaitostoiminnassa edellytetyt tehtävät suoritetaan. Tällä hetkellä vaatimuksesta säädetään tarkastuslaitoksen tunnustamisen hakemista koskevassa tarkastuslaitosasetuksen 19 §:n 1 momentissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin vaadittavista akkreditoinneista. Sääntely vastaisi pääsääntöisesti voimassa olevan VAK-lain 13 e §:n 2 momenttia. Akreditointivaatimus olisi uusi VAK-tarkastuslaitokselle ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Standardeja muutetaan usein, joten määräyksessä määrättäisiin muun muassa kulloinkin voimassa olevasta standardin versiosta.

111 §. *Tarkastuslaitoksen hyväksyminen.* Pykälän sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-lain 13 d §:ää sekä tarkastuslaitosasetuksen 20 §:ää. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin tarkastuslaitokset hyväksyvistä viranomaisista. Ulkomaisen tarkastuslaitoksen suorittamien tehtävien tunnustamiseen sovellettaisiin129 §:ää. Hyväksymisen peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin hyväksymistä koskevan päätöksen sisällöstä ja *3 momentissa* Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Käytännössä tarkastuslaitoksen akkreditointi määrittää hyväksynnän voimassaoloaikaa.

112 §. *Tarkastuslaitoksen väliaikainen hyväksyminen.* Pykälän sääntely vastaisi voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 21 §:ää. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että toimintaansa aloittava A-tyypin tai B-tyypin ilmoitettu laitos voidaan hyväksyä väliaikaisesti. Väliaikainen hyväksyminen tulee kyseeseen muuan muassa tilanteissa, joissa kuljetusliikkeet ja säiliöiden omistaja eivät voi irrottaa säiliöitä tarkastettavaksi ilman, että tarkastuksesta saadaan virallinen tarkastustodistus ja tämän voi antaa vasta hakemusvaiheessa oleva tarkastuslaitos. Näissä tilanteissa tarkastuslaitos voi toimia ensimmäisen vuoden väliaikaisella hyväksynnällä ja sinä aikana suorittaa laillisen ja virallisen tarkastuksen säiliölle ja sillä osoittaa Finasin tekniselle arvioijalle kykynsä toimia myös käytännössä.

Pykälän *2 momentin* mukaan väliaikaisesti hyväksytty A-tyypin tai B-tyypin ilmoitettu laitos on akkreditoitava ensimmäisen toimintavuotensa aikana. Jos laitosta ei akkreditoida ensimmäisen toimintavuoden aikana, väliaikaisen hyväskymisen voimassaolo päättyy vuoden kuluttua väliaikaisesta hyväksymisestä.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta.

113 §. *Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen.* Pykälän *1 momentti* sisältäisi uutta sääntelyä. Tarkastuslaitoksen tulisi hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti tarjota julkista hallintotehtävää suorittaessaan palveluitaan tasapuolisesti kaikille ja sen olisi varmistettava jokaisen toimeksiannon kohdalla muun muassa riippumattomuutensa tehtävän tekemiseen. Palvelujen tarjoaminen kaikille tarkoittaisi toimialan rajoissa tarjottavia palveluja. Siten B-tyypin ilmoitettu laitos voisi tarjota palveluja vain sille yritykselle, jonka osa se on 106 §:n mukaisesti.

Pykälän *2 momentin* sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-lain 13 f §:ää ja tarkastuslaitosasetuksen 22 §:ää. Momentissa säädettäisiin tarkastuslaitoksen henkilöstön velvollisuudesta suorittaa arvioinnit ja muut tarkastuslaitostehtävät ammattitaitoisesti. Tarkastuslaitoksella tulisi

olla riittävät resurssit tehtävien suorittamiseen ja tarkastajien tulisi olla tietoisia velvollisuuksistaan sekä saada riittävä koulutus työnsä suorittamiseen. Nämä asiat varmistetaan akkreditoinnin yhteydessä.

Pykälän *3 momentin* mukaan tarkastuslaitoksen olisi ilmoitettava hyväksynnöistä markkinavalvontaviranomaiselle. Sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-laissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa viranomaiselle hyväksytyistä pakkauksista ja säiliöistä. Sääntelyn tarkoituksena on varmistaa, että viranomaisella on tiedot markkinavalvontaa varten Suomessa hyväksytyistä pakkauksista, säiliöistä ja irtotavarakonteista. Momentissa tarkoitetut tiedot voitaisiin välittää esimerkiksi tarkastuslaitoksen laatimassa pykälän 5 momentissa tarkoitetussa vuosikertomuksessa. Markkinavalvontaviranomaisista säädettäisiin markkinavalvontalaissa, johon olisi viittaus lain 120 §:ssä. Sääntely vastaisi nykykäytäntöä.

Ehdotetussa *4 momentissa* säädettäisiin asiakirjojen säilyttämisestä. Asiakirjoista voitaisiin näin tarkastaa tehdyt arvioinnit ja testaukset, ja tietoihin päästäisiin käsiksi myös arvioinnin ja testauksen jälkeen. Säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla. Eri tyyppisten pakkausten ja säiliöiden tyyppihyväksynnöille, tarkastustodistuksille ja muille asiakirjoille on kansainvälisissä sopimuksissa joukko säilytysaikoja, joista ei olisi mielekästä ottaa säännöksiä lakiin vaatimusten teknisyydestä johtuen. Viranomaisen ja julkista tehtävää suorittavan velvollisuuksista asiakirjojen laatimisessa, säilyttämisessä ja käytössä säädetään arkistolaissa (831/1994).

Jos tarkastuslaitos on lakkauttanut toimintansa tai jos sen hyväksyminen on peruttu, olisi tarkastuslaitoksen hyväksyneen viranomaisen ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että laitoksen asiakirjat käsitellään asianmukaisesti.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin tarkastuslaitoksen velvollisuudesta osoittaa viranomaiselle edellytysten täyttymisestä ja muutoksista tiedottamisesta. Lakiin ei ehdoteta otettavan säännöksiä ilmoittamisen muotovaatimuksista, mutta ilmoitus olisi tehtävä mahdollisimman pian. Lisäksi tarkastuslaitoksen olisi annettava toiminnastaan vuosittain voimassa olevan VAK-lain 13 g §:n 3 momentissa tarkoitettu kertomus sille viranomaiselle, jonka tehtävänä on tunnustaa kyseinen laitos.

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin vuosikertomusta koskevasta asetuksenantovaltuudesta ja määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Vuosikertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta säädetään voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 23 §:ssä. Vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyville asiakirjoille on kansainvälisissä sopimuksissa erilaisia säilytysaikoja, joista ei säädettäisi laissa vaatimusten teknisyydestä johtuen, vaan säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

19 luku

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät

Lain 19 luvussa säädettäisiin viranomaisista sekä niiden toimivallasta ja tehtävistä.

Viranomaiset voivat suorittaa valvontaa eri tavoin. Valvonta voi olla auditointia, tarkastusta, katsastusta tai näiden yhdistelmiä. Sitä on mahdollista tehdä riski- ja suorituskykyperustaisesti. Lisäksi valvontaan sisältyvät valvottavan ja valvojan väliset tapaamiset, joita voivat olla esimerkiksi turvallisuuskeskustelut. Valvonnasta voi ilmoittaa valvonnan kohteelle ennalta tai val-

vonta voi olla ennalta ilmoittamatonta. Tavoitteena on, että valvonta on suunnitelmallista, valvonnan tulokset dokumentoidaan ja niistä raportoidaan. Tärkeää on myös, että viranomainen seuraa korjaavien toimenpiteiden noudattamista.

Valvontaviranomaiset ja valvontatehtävät

114 §. *Liikenne- ja viestintävirasto yleisenä valvontaviranomaisena.* Voimassaolevan VAK-lain 6 §:n ja sen valtuussäännöksen nojalla annettujen eri kuljetusmuotoja koskevien asetusten mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on valvontaviranomainen kaikissa kuljetusmuodoissa lukuun ottamatta tiekuljetuksia. Tätä olisi tarkoitus muuttaa siten, että Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi valvontaviranomainen myös tiekuljetuksessa. Uusi tehtävä toteutettaisiin siten, että valvontaa ei tehtäisi poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtäväalueella operatiivisessa tieliikenteen valvonnassa. Varsinaisen tiekuljetuksen aikana tehtävää, niin sanottuna tienvarsitarkastuksena suoritettavaa valvontaa ja sen vastuunjakoa voidaan pitää nykyisin toimivana ja tehokkaana, eikä tieliikenteen valvojien − poliisin Tullin ja Rajavartiolaitoksen − tehtäviin ja toimivaltuuksiin ole tarvetta puuttua.

Esitetyissä *1 ja 2 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston suorittamasta valvonnasta. Virastolle säädettäisiin toimivalta valvovana viranomaisena kaikissa kuljetusmuodoissa. Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluisi uutena tehtävänä myös tiekuljetuksiin liittyviä valvontatehtäviä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluisivat sellaiset valvontatehtävät, joita ei tällä hetkellä tehdä, kuten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden ja esimerkiksi lähettävien yritysten valvonta.

Pykälän 1 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi vaarallisten aineiden kuljetusten vaatimustenmukaisuutta. Valvottavia asioita olisivat muun muassa kuljetusten osapuolten velvollisuudet ja vastuut, ilmakuljetukseen ja lentopostitoimintaan myönnettävä lupa, henkilöstön koulutukset ja pätevyydet, ilmakuljetusten koulutusohjelma, turvatoimet, alueelliset kuljetusrajoitukset, turvallisuusneuvonantajan ilmoittaminen ja satama-alueen turvallisuusselvityksen mukainen toiminta sekä tilapäinen säilytys. Näiden asioiden valvonnan toteuttaminen käytännössä tulisi sisällyttää viraston valvontasuunnitelmaan.

Säännökseen otettaisiin uusi viittaus Euroopan unionin asetuksiin, sillä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia vaatimuksia sisältyy myös suoraan sovellettaviin Euroopan unionin asetuksiin, erityisesti ilmailun alalla. Tällaisia valvottavia vaatimuksia ilmailussa olisivat vaatimukset EASA-asetuksessa, asetuksessa (EU) N:o 965/2012 (komission asetus lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetuksessa (EU) N:o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetuksesta (EU) 2018/395 (komission asetus ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetuksessa (EU) 2018/1976 (komission täytäntöönpanoasetus purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla) ja asetuksessa (EU) 2019/947 (komission täytäntöönpanoasetus säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä).

Esitettävä 2 momentti olisi uusi. Momentissa Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävien sisältö ja laajuus olisi yksilöity tarkasti.

Tarkoitus on, että valvontaa tehtäisiin sekä etätarkastuksina asiakirjoihin perustuen sekä paikan päällä. Muodoltaan tarkastus voi olla myös auditointiluonteista. Tämä sisältää yritysvalvonnassa vaatimuksenmukaisuuden valvonnan, turvallisuuteen vaikuttavien käytäntöjen valvonnan, lupien mukaisen toiminnan valvomisen, ohjeistuksien ja menettelyiden, koulutusohjelmien, henkilökunnan koulutuksien valvonnan sekä sen, miten yrityksessä on huomioitu turvauhkiin varautuminen. Varsinaisiin lähetyksiin liittyen valvontaa tehtäisiin pakkaukseen, säiliöön ja konttiin sekä niiden merkintöihin, kuljetusasiakirjoihin, käsittelyyn, kuormaamiseen ja lastaamiseen mukaan lukien kuorman sidonta ja erottelu.

Tavoitteena olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa valvontaa valvontasuunnitelmien ja erillisten kerättyjen analyysitulosten sekä muiden tietolähteiden perusteella. Valvontaa suoritettaisiin myös reaktiivisesti ja erityisesti, jos havaitaan, että muiden tarkastusten analyysi, valvontatulokset, onnettomuus- ja vahinkotapahtumat osoittavat muutosta turvallisuustasossa ja vaatimustenmukaisuudessa.

Ehdotetun *3 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto koordinoisi sitä valvontaa, joka suoritetaan yhteistyössä eri valvontaviranomaisten kanssa. Tehtävä olisi uusi, ja tarkoitus on, että virasto perustaisi yhteistyöryhmän viranomaisista, jotka voisivat suorittaa yhteistä valvontaa. Tällainen työmuoto on jo käytössä satamissa suoritettavassa vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa, nyt toimintamalli olisi tarkoitus laajentaa. Siten esimerkiksi vaarallisia aineita lähettävien yritysten valvontaa voitaisiin suorittaa yhteistyöryhmänä, johon kutsuttaisiin tässä laissa säädetyt valvontaviranomiset ja myös työsuojeluviranomaiset sekä tarvittaessa muita viranomaisia, jotka valvovat kyseeseen tulevia kohteita. Tällainen muu viranomainen voisi olla esimerkiksi kemikaalilaitoksia ja varastointia kemikaaliturvallisuuslain nojalla valvovat Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontaa suorittavat ja pelastusviranomaiset.

Pykälän *4 momentti* olisi myös uusi. Momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa säännöksiä valvontaan kuuluvien tarkastusten määräajoista, kuljetuksen tarkastuskohteista sekä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteuttamisesta. Valvontaviranomaiselta edellytettävästä valvontasuunnitelmasta ja sen sisällöstä säädettäisiin 123 §:ssä.

115 §. *Liikenne- ja viestintävirasto ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvojana.* Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvonnasta. Se voisi myös antaa valvontaan liittyvän tehtävän palveluntuottajan tehtäväksi. Nykykäytäntö ei muuttuisi.

116 §. *Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina.* Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos olisivat edelleen omalla tehtäväalueellaan valvontaviranomaisia jokaisessa kuljetusmuodossa. Nämä viranomaiset on säädetty valvontaviranomaisiksi jo voimassa olevassa VAK-laissa ja sen nojalla.

Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaiset, jotka yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa valvovat vaarallisten aineiden kuljetuksia. Liikenne- ja viestintäviraston ei kuitenkaan ole tarkoitus tehdä tieliikenteessä niin sanottuja tienvarsitarkastuksia ja muita kuljetusyksiköiden tarkastuksia, joiden valvonta ja tarkastukset ovat poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen oman tehtäväalueen tehtäviä. Näistä tehtävistä säädettäisiin 117 §:ssä.

117 §. *Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittama VAK-tienvarsitarkastus.* Ehdotetussa *1 momentissa* säädettäisiin tiekuljetusten valvonnasta yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY edellyttämällä ta-

valla. Ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä tieliikennelain 182 §:n mukaisesti. Käsite VAK-tienvarsitarkastus olisi laissa uusi, mutta nykykäytäntö ei muuttuisi. VAK-tienvarsitarkastuksia suorittaisivat edelleen Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Direktiivin mukaisesti tarkastusluettelon jäljennös tai tarkastuksen toteuttaneen viranomaisen antama asiakirja tarkastuksesta olisi annettava ajoneuvon kuljettajalle, kuten nykyisinkin. Tästä ei kuitenkaan ole tarvetta ottaa säännöstä lakiin, sillä viranomaisen on noudatettava tarkastuksissa hallintolain (434/2003) 39 §:ää, joka edellyttää tarkastuskertomuksen laatimista ja sen luovuttamista tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle. Direktiivin 95/50/EY liitteenä on tarkastusluettelo, josta säädettäisiin tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla. Tarkastuskohteita ovat asiakirjat, kuljetustapahtuman vaatimukset ja ajoneuvon varusteet kuten rahtikirjat, ADR-ajolupa, ajoneuvon VAK-ADR-hyväksymistodistus, kuljetustapa, yhteenkuormaus, pakkausten, säiliöiden, ajoneuvon ja kuljetusyksikön merkinnät ja sammuttimet. Direktiivin mukaisesti luettelossa merkitään myös rikkomuksen luokka sen mukaan, miten vakavaa vaaraa havaitut puutteet voivat aiheuttaa.

Pykälän *2 momentin* velvoittamana Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos toimittaisi selvityksen tarkastuksista vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle. Nykyisin selvitys toimitetaan Liikenne- ja viestintäministeriölle. Vuosittaisten selvitysten perusteella virasto antaisi Suomessa suoritetusta tievalvonnasta tiedot EU:n komissiolle 126 §:ssä säädetyllä tavalla kuten direktiivi 95/50/EY edellyttää.

118 §. *Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisena.* Säteilyturvakeskuksen tehtävä valvoa radioaktiivisten aineiden kuljetuksia ja kuljetukseen liittyvää toimintaa perustuu voimassa olevaan VAK-lakiin ja sen nojalla annettuihin säännöksiin, joten nykysääntely ei muuttuisi. Säteilyturvakeskus valvoisi radioaktiivisten aineiden kuljetusten osa-alueita kuten Liikenne- ja viestintäviraston edellytetään suorittavan valvontaa 114 §:n 2 momentin mukaisesti.

119 §. *Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valvontaviranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin valvontaviranomaisista. Markkinavalvonnasta säädettäisiin 120 §:ssä. Ehdotetun *1 ja 2 momentin* mukaan viranomaiset olisivat samat kuin voimassa olevassa lainsäädännössä. Pykälässä säädettäisiin näiden viranomaisten valtuuksista suorittaa käytön aikaista, niin kutsuttua olosuhdevalvontaa.

Pykälän mukaan Säteilyturvakeskus ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvovat vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden eli pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuutta käytön aikana sen varmistamiseksi, että vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetut pakkaukset, säiliöt ja irtotavarakontit täyttävät tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt vaatimukset.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin valvontaviranomaisille oikeuksia valvontatoimenpiteisiin yksittäisten vaatimustenvastaisten pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien suhteen, kun tarvetta ei ole markkinavalvontatoimenpiteille kaikkien vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden osalta. Valvontaviranomaiset voisivat puuttua esimerkiksi huonokuntoiseen vaatimustenvastaiseen säiliöön ja tarvittaessa poistaa tällaisen yksittäisen säiliön käytöstä muutenkin kuin markkinavalvontatoimenpitein. Säännös ei olisi uusi, sillä oikeuksista on säädetty jo voimassa olevassa VAK-laissa.

120 §. *Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonta.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän pakkausten, säiliöiden ja irtotavara-

konttien markkinavalvonnasta. Sääntely on tarpeen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta, sillä vaatimustenvastaiset ja vaaralliset tuotteet aiheuttavat vaaraa kansalaisille ja voivat vääristää kilpailua vaatimustenmukaisia tuotteita myyvien kanssa. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä tuote määriteltäisiin lain alussa 1 luvussa. Yleisimmät markkinavalvonnan keinot ovat kielto tai määräys, markkinoilta poisto, palautusmenettely sekä neuvonta ja ohjaus.

Pykälän *1 momentissa* olisi vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvontaa selkeyttävä viittaus markkinavalvontalakiin, joka muun muassa sisältää säännöksiä markkinavalvontaviranomaisen markkinavalvontatoimenpiteistä. Säteilyturvakeskus ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisivat markkinavalvontaviranomaisia. Viranomaisista säädettäisiin markkinavalvonnasta annetussa laissa, kuten 19. lakiehdotuksessa esitetään. Markkinavalvontalaki on horisontaalilaki, joka kattaa usean toimialan ja monien tuotteiden markkinavalvonnan sääntelyn. Markkinavalvontalain 26 §:ää, joka koskee markkinavalvontaviranomaisen ilmoitusta ilmoitetulle laitokselle, ei kuitenkaan sovellettaisi vaan tämän pykälän 3 momenttiin otettaisiin säännös ilmoituksista.

Markkinavalvontalain suhteen ehdotettava laki olisi vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta sektorilaki. Markkinavalvontalaissa on määritelty talouden toimija, jolla tarkoitetaan sektorilaeissa tarkoitettuja talouden toimijoita, siten pykälässä säädettäisiin, mitä talouden toimijalla tarkoitetaan. Tämä muotoilu vastaa sitä, mitä säteilylain 57 §:ssä säädetään talouden toimijasta. Säteilylaki on markkinavalvonnassa ehdotettavaa lakia vastaava sektorilaki.

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja Säteilyturvakeskukselle on säädetty velvollisuus laatia valvontasuunnitelma markkinavalvonnasta annetun lain 7 §:n velvoittamana. Valvontaviranomaisen valvontasuunnitelmasta säädettäisiin myös 123 §:ssä.

Ehdotetussa *2 momentissa* säädettäisiin markkinavalvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta Euroopan komissiolle. Markkinavalvontalain ilmoitusvelvollisuus perustuu EU-sääntelyyn. Tarkoituksena on, että kaikki jäsenvaltioiden kansalliset markkinavalvontaviranomaiset saavat tiedon vaarallisista tuotteista ja että tarvittavat rajoitukset saadaan näin koskemaan kaikkia jäsenvaltioita, jotta saman tasoinen suoja varmistetaan koko EU:ssa. Menettelyn avulla komissio voi lisäksi ottaa kantaa tuotteiden vapaata liikkuvuutta rajoittaviin kansallisiin toimenpiteisiin sisämarkkinoiden toiminnan varmistamiseksi. Suojalausekemenettelyllä turvataan tuotteiden vapaata liikkuvuutta ja varmistetaan sitä, onko tuotteen vapaata liikkuvuutta rajoittava kansallinen toimenpide oikeutettu. Momenttiin otettaisiin markkinavalvontalain velvollisuutta koskeva rajaava säännös, koska vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta tällaista EU-sääntelyä on vain kuljetettavien painelaitteiden osalta.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin markkinavalvontalain 26 §:ää vastaavasti markkinavalvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoituksen tekemiseen tarkastuslaitokselle. Säännöksen tarkoituksena on, että velvollisuus kattaisi kaikki tässä laissa tarkoitetut tarkastuslaitokset, sillä markkinavalvontalain mukaan velvollisuus koskisi vain ilmoitetuille laitoksille tehtäviä ilmoituksia.

121 §. *Säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitäminen ja valvonta.* Pykälän säännöksen mukaisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ylläpitäisi tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista laissa säädettyjä tehtäviä varten. Näitä tietoja olisivat 28 §:ssä tarkoitetut säiliöiden ja paineastioiden tiedot. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi myös tietojen ilmoittamista valvova viranomainen. Tehtävät eivät olisi uusia.

122 §. *Tarkastuslaitosten valvonta.* Pykälässä säädettäisiin viranomaisista, jotka valvovat tarkastuslaitoksia. Tehtävät eivät olisi uusia, vaan säännös vastaa voimassa olevan VAK-lain säännöstä. Tarkastuslaitosta valvoisi se viranomainen, joka on sen tarkastuslaitokseksi hyväksynyt.

Kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti ilmoitetuilla laitoksilla on lupa toimia kaikissa jäsenvaltioissa. Tällöinkin alkuperäisen arvioinnin ja ilmoittamisen suorittanut ilmoittamisesta vastaava viranomainen on jatkuvasti vastuussa ilmoitetun laitoksen toiminnan valvonnasta. Suomessa tämä viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

123 §. *Valvontasuunnitelma.* Pykälän *1 momentissa* olisi uusi vaatimus siitä, että valvontaviranomaisen olisi laadittava valvontatehtävistään suunnitelma. Valvontaviranomaisen harkintaan kuuluisivat valvontasuunnitelman esitystapa, laajuus ja sisältö. Näin valvontasuunnitelmassa pystyttäisiin paremmin huomioimaan lain soveltamisalaan sisältyvät erilaiset kuljetusmuodot ja niihin liittyvät ominaispiirteet sekä riskit ja vaarat. Pykälässä esitettävä valvontasuunnitelma voisi sisältyä valvontaviranomaisen muuhun valvontasuunnitelmaan, esimerkiksi poliisin yleiseen liikennevalvontasuunnitelmaan tai Liikenne- ja viestintäviraston eri kuljetusmuotojen valvontasuunnitelmiin. Valvontasuunnitelmaan perustuva valvonta on parhaimmillaan suunnitelmallista, oikein kohdistuvaa, ennalta ehkäisevää ja läpinäkyvää.

Momentissa säädettäisiin myös viranomaisten yhteistyöstä valvonnassa. Valvontaviranomainen voisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan suunnitella yhteistyötä toisen valvontaviranomaisen kanssa. Valvontaviranomaiset voisivat sopia tehtävänjaosta ja yhteistoiminnasta, jolloin valvottava kohdekin voisi olla yhteinen. Yhteistoiminnan ei tarvitsisi rajoittua vain esitettävän lain valvontaan, vaan viranomaiset voisivat tehdä yhteistyötä muussa laissa säädetyn valvontaviranomaisen kanssa, esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslain valvontaviranomaisten kanssa.

Suunnitelmassa voitaisiin kuvata valvontakohteet ja kohteiden valintakriteerit, valvontakohteiden laajuus sekä näihin liittyvät säännönmukaiset tarkastukset. Valvontaviranomainen arvioisi, mitkä kohteet tai toiminnot olisivat suuren riskin kohteita ja toimintoja. Mitä suuremman riskin tai vaaran kohde tai toiminta voi sisältää, sitä useammin valvontaa tulisi suunnitella tehtäväksi. Liikenne- ja viestintävirasto ottaisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan myös huomioon tehtävänsä 114 §:ssä säädettynä valvonnan koordinoijana.

Voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuuttaa tarkastaa, että satamatoiminta vastaa turvallisuusselvityksessä kuvattua toimintaa, ei otettaisi esitettävään lakiin. Sen sijaan virasto sisällyttäisi tämän toiminnon valvontasuunnitelmaansa. Tarkoitus olisi edelleen se, että vähintään nykykäytäntö tarkastuksista säilyisi. Ensimmäinen tarkastus tehtäisiin edelleen viimeistään kahden vuoden kuluttua turvallisuusselvityksen hyväksymisestä ja sen jälkeen vähintään joka viides vuosi. Tarkastuksiin kutsuttaisiin edelleen pelastusviranomainen, alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä aluehallintovirasto.

Pykälän *2 momentissa* olisi velvoite tarkistaa suunnitelma säännöllisesti. Laissa ei kuitenkaan säädettäisi valvontasuunnitelmalle määräaikaista uusimis- tai päivitysvelvoitetta. Suunnitelman määräaikaista tarkastamisesta tai uusimisesta voisi olla määrätty tai ohjeistettu valvontaviranomaistahon sisäisessä määräyksessä tai ohjeistuksessa. Tarkistaminen olisi tehtävä, jos muutoksia tapahtuu riskien arvioinnissa, valvontakohteissa tai -alueissa taikka valvontajärjestelyissä. Viranomaisen olisi arvioitava myös vuosittain valvontasuunnitelmansa toteutumista.

Muut viranomaiset ja viranomaistehtävät

124 §. *Muut viranomaistehtävät.* Pykälässä säädettäisiin viranomaisen valtuuksista tehtävissä, joista ei ole yksityiskohtaisesti säädetty muissa lain säännöksissä. Sen tarkoituksen on säätää

viranomaisen valtuuksista silloin, kansainvälisissä kuljetusmääräyksissä tai vastaavassa EU-sääntelyssä edellytetään viranomaisen toimenpidettä, todistusta, päätöstä, hyväksyntää tai muuta vastaavaa asiakirjaa. Näissä tapauksissa ei ole kansainvälisesti sovittuja kyseistä tapausta koskevia kuljetusmääräyksiä tai vastaavaa EU-sääntelyä, jolloin toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä asiasta. Siten pykälän säännökset eivät tarkoittaisi sitä, että viranomainen aina suorittaisi kyseisen tehtävän, vaan viranomainen toimisi tarvittaessa silloin, kun kansainvälisissä sopimuksissa ja niihin perustuvissa määräyksissä edellytetään, että toimivaltainen viranomainen päättää asiasta. Lähtökohteisesti viranomainen ei ratkaisisi sellaista asiaa, josta lain valtuussäännösten nojalla on annettu ainekohtaiset tai muuten tarkemmat tekniset määräykset.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin Terveyden ja hyvinvoinnin laitokselle päätösvalta päättää tartuntavaarallisten biologisten tuotteiden vaatimuksista ja rajoituksista. Biologiset tuotteet ovat tartuntavaarallisia aineita koskevien eri kuljetusmuotojen kansainvälisten määräysten mukaisesti tuotteita, jotka ovat lähtöisin elävistä organismeista ja joiden valmistus ja jakelu tapahtuvat kansallisten viranomaisten vaatimusten mukaisesti. Näitä tuotteita käytetään joko ihmisissä ja eläimissä esiintyvien sairauksien ehkäisyyn, hoitoon tai diagnosointiin tai näihin liittyviin kehitys-, koe- tai tutkimustarkoituksiin. Niihin kuuluvat muun muassa puolivalmisteet tai valmiit tuotteet kuten rokotteet. Tietyt luvanvarasiset biologiset tuotteet voivat aiheuttaa biologista vaaraa vain tietyissä osissa maapalloa, jolloin viranomaisella voi olla tarvetta antaa kuljetusmääräyksille lisävaatimuksia taikka rajoituksia. Tämä viranomainen Suomessa olisi Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, kuten voimassa olevan VAK-lain nojalla annetuissa eri kuljetusmuotoja koskevissa asetuksissa nykyisinkin säädetään.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin Ruokavirastolle päätösvalta päättää tartuntavaarallisia aineita sisältävän eläinperäisen materiaalin irtotavarakuljetuksen ehdoista. Eläinperäisellä materiaalilla tarkoitetaan kansainvälisten tie- ja rautatiekuljetusmääräysten mukaisesti kuolleita eläimiä, eläinten osia tai eläinperäistä ruoka-ainetta tai rehua. ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaisesti kansallinen viranomainen voi vaatia lisävaatimusten täyttymistä tällaisissa tartuntavaarallisissa irtotavarakuljetuksissa. Kyseeseen tallainen tapaus voisi tulla esimerkiksi eläintautitapauksessa. Tämä viranomainen Suomessa olisi Ruokavirasto, kuten voimassa olevan VAK-lain nojalla annetuissa tie- ja rautatiekuljetuksia koskevissa asetuksissa nykyisinkin säädetään.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin aluehallintovirastolle päätösvalta. Eri kuljetusmuotojen kuljetusmääräysten mukaan toimivaltainen viranomainen voisi antaa kuljetusehdot, kun tartuntavaarallinen aine on kuljetettava elävässä eläimessä. Tämä olisi poikkeustapaus, koska eläviä eläimiä ei yleensä saa käyttää kantajina tartuntavaarallisia aineita kuljetettaessa. Tämä viranomainen Suomessa olisi Aluehallintovirasto, kuten voimassa olevan VAK-lain nojalla annetuissa eri kuljetusmuotoja koskevissa asetuksissa nykyisinkin säädetään. Yleisistä eläinten kuljetusta koskevista vaatimuksista säädetään eläinten kuljetuksesta annetussa laissa (1429/2006) sekä eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005.

Pykälän *4 - 6 momentin* mukaan Säteilyturvakeskus, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto voivat käyttää toimivaltaansa päättämään säännöksessä mainituista asioista.

Pykälän 4 momentin mukaan Säteilyturvakeskus olisi yleinen viranomainen ratkaisemaan radioaktiivisten aineiden kuljetuksia koskevat asiat. Koska pykälän 5 momentin mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi pakkausten käyttöä koskevasta asiasta päättävä viranomainen, se voisi esimerkiksi päättää ADR-sopimuksessa tarkoitetun polttoaineen muovipakkauksen

poikkeavasta käyttöajasta, kun ADR-sopimuksen mukaan tällä on ilman viranomaisen hyväksyntää viiden vuoden käyttöikä. Samoin 5 momentin mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voisi päättää säiliön kylmänkestävyyden osoittavasta vaihtoehtoisesta merkinnästä, kun kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaan merkintä on ”-40 °C” tai muu toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä asianmukainen merkintä.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto esimerkiksi voisi päättää räjähteiden erottelutavan ajoneuvon kuormatilassa ja räjähteiden kuljetuksen hyväksymisestä liikkuvassa räjähdeyksikössä. Esimerkiksi ADR-sopimuksen määräysten mukaan tietyissä tapauksissa räjähteiden yhteenkuormaus olisi sallittua, jos toimivaltainen viranomainen on antanut hyväksynnän kuljetuksessa käytettävän erottelumenettelylle ja kuljetuksessa on viranomaista tyydyttävät suojarakenteet. Säännöksen mukaan toimivaltainen viranomainen Suomi olisi siis Liikenne- ja viestintävirasto. On järkevää, että tallaiset kuormaa, lastia ja kuljetusvälinettä koskevat tehtävät olisivat kaikissa kuljetusmuodoissa saman viranomaisen tehtäviä. Siten maakuljetusten räjähdekuljetukseen liittyvät erottelua koskevat viranomaispäätökset tulisivat Liikenne- ja viestintäviraston hoidettavaksi, jolloin näitä koskeva toimivalta siirtyisi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ei kuitenkaan ole tullut käsiteltäväksi tällaisia räjähteiden erotteluun tai kuljetusyksikön rakenteeseen liittyviä hakemuksia. Jos niihin tulevaisuudessa tulisi tarvetta, käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää tarvittaessa viranomaisapua tai lausuntoa Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, jos tarvittaisiin kuljetusvälineeseen liittyvän asiantuntemuksen lisäksi erityisesti räjähteisiin ja niiden ominaisuuksiin liittyvää asiantuntemusta. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on räjähteisiin liittyvää asiantuntemusta kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

Erityisesti pykälän 6 momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi toimivaltainen viranomainen myös asioissa, joissa lain soveltamisalaan kuuluvissa asioissa ei toimivaltaista viranomaista ole erikseen säädetty. Tällä turvattaisiin se, että lain säännösten noudattamiseen liittyviin viranomaistehtäviin on aina osoitettu toimivaltainen viranomainen.

Pykälän *7 momentti* sisältäisi valtuudet määräysten antoon. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksenantovaltuuden nojalla tarkempia määräyksiä kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Momentin valtuuden nojalla annettavia määräyksiä olisivat määräykset viranomaisen hyväksyntää edellyttävistä tapauksista. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisissä määräyksissä käytetään useita synonyymeja toimivaltaisesta viranomaisesta, joista ”competent authority” ja ”administration” ovat yleisimmin käytetyt käsitteet.

Esimerkiksi ilmakuljetusta koskevassa ICAO-TI:ssä ja aluskuljetusta koskevassa IMDG-säännöstössä edellytetään, että toimivaltaisen viranomaisen on vahvistettava räjähteiden kuljetusluokitus. Ehdotetun pykälän mukaan tämä viranomainen olisi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. Tie- ja rautatiekuljetuksissa ei edellytetä viranomaisen luokitusta. Eri kuljetusmuodoissa myös tiettyjä vaarallisia aineita sisältäviä suuria esineitä, joiden kuljetus ei ole mahdollista pakattuna, saisi annettavien määräysten mukaan kuljettaa viranomaisen hyväksynnällä pakkaamattomana, kun kuljetusturvallisuus voidaan taata esineen ollessa itse riittävän tukeva ja kestävä. Myös tapauksessa, jossa litiumakkutuotanto ei ole vielä alkanut, viranomainen voisi päättää esituotantoprototyyppien kuljetuksesta tai pienten tuotantosarjojen soveltuvuudesta kuljetukseen.

125 §. *Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset.* Ehdotetun pykälän mukaan tässä laissa säädetyistä viranomaistehtävistä vastaava viranomainen tai julkista hallintotehtävää suorittava vastaisi samasta viranomaistehtävästä, jotka sisältyvät vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvin kansainvälisiin velvoitteisiin

ja Euroopan unionin säädöksiin. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain 6 §:ssä olevaa säännöstä, mutta pykälässä lueteltaisiin kansainväliset määräykset yksiselitteisesti.

Momentissa tarkoitettuja Euroopan unionin säädöksiä ilmailussa olisivat EASA-asetus, asetus (EU) N:o 965/2012 (komission asetus lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetus (EU) N:o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetus (EU) 2018/395 (komission asetus ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetus (EU) 2018/1976 (komission täytäntöönpanoasetus purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla) ja asetus (EU) 2019/947 (komission täytäntöönpanoasetus säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä).

126 §. *Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus toimittaa ja antaa tietoja.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi huolehtia sellaisten tietojen ilmoittamisesta, joista on säädetty Euroopan uniomin lainsäädännössä tai määrätty Suomessa sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa. Virasto toimittaisi momentissa tarkoitettuja tietoja itse tai huolehtisi, että nämä tiedot toimitetaan asianmukaisesti muuten. Käytännössä tiedot voitaisiin välittää esimerkiksi verkkosivuilla ilmoittamalla kyseisen verkkosivun osoite, kuten kyseinen kansainvälinen sopimus tai EU-säädös edellyttäisi.

Tällaisia tietoja olisivat esimerkiksi tiedot Suomessa hyväksytyistä pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja koskevista vaihtoehtoisista teknisistä ratkaisuista ja teknisistä eritelmistä eli tiedot 27 §:ssä mainituista teknisistä ratkaisuista ja eritelmistä. Samoin tietoja olisivat tiedot Suomessa myönnettyjen voimassaolevien ADR-ajolupien mallista sekä tarvittavat muut ajolupaan liittyvät tiedot sekä Suomessa sovellettavat kuljetusrajoitukset. ADR-sopimuksen määräykset ja RID-määräykset sisältävät vaatimuksia ilmoittaa tällaisista tiedoista Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiolle (ECE) sekä kansainväliselle rautatieorganisaatiolle (OTIF). Lisäksi ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaisesti kyse olisi velvollisuudesta toimittaa merkittävistä tie- ja rautatiekuljetuksen onnettomuuksista onnettomuusselostus kansainvälisille organisaatioille. Tarkoitus on, että vaarallisten aineiden kansainvälisiä tie- ja rautatiekuljetusten sopimuksia valmistelevilla organisaatioilla on määräysmuutosten valmistelussa ja turvallisuutta edistävässä työssään tarvittavat tiedot sattuneista onnettomuuksista. Näistä onnettomuusselostuksista poistettaisiin onnettomuusraportin antajan tunnistetiedot.

Momentissa tarkoitettuja tietoja olisivat myös tiedot tarkastuslaitosten hyväksymisestä, niiden tiedoissa tapahtuneista merkittävistä muutoksista ja hyväksymisten peruuttamisesta. Kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi sisältää vaatimuksia ilmoittaa direktiivissä tarkoitetuista ilmoitetuista laitoksista komissiolle. Lisäksi ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä ollaan kehittämässä siihen suuntaan, että vastaavia tietoja tarkastuslaitoksista olisi tulevaisuudessa annettava myös ECE:lle ja OTIF:lle.

Momentissa tarkoitettuja tietoja eivät olisi valvontatehtävien hoitamisessa saatujen rikkomusten ja seuraamusten ilmoittamiseen käytettävät tiedot. Näistä säädettäisiin erikseen 127 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi antaa tietoja standardeista suomeksi ja ruotsiksi. Säädöksissä viitattavien standardien kielestä annetun lain (553/1989) mukaan standardilla tarkoitetaan suomalaisen tai ulkomaisen standardisoimisyhteisön taikka kotimaisen tai kansainvälisen järjestön hyväksymää asiakirjaa, jossa annetaan suosi-

tuksia toistuvaan toimintaan tai toiminnan tulokseen sovellettavista ratkaisukaavoista taikka toiminnan tai sen tuloksen toteuttamistavoista. Standardi voi koskea tuotteiden, palvelujen ja prosessien ominaisuuksia, mittaus-, tarkastus- ja muita menetelmiä sekä käytettäviä mittayksiköitä, tunnuksia, merkintöjä ja termejä sekä muita sen kaltaisia asioita. Mainitun lain mukaan, jos säädöksessä on viitattu standardiin, joka ei ole sekä suomen että ruotsin kielellä, säädöksessä on ilmoitettava, mikä viranomainen antaa tietoja standardista suomen ja ruotsin kielellä tai mistä on saatavissa käännöksiä. Ehdotetun momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi näitä tietoja. Tyypillisesti lain nojalla annettavat Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät paljon viittauksia teknisiin standardeihin, erityisesti säiliöiden ja paineastioiden rakennestandardeihin.

127 §. *Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä.* Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa valvonnassa havaituista rikkomuksista ja seuraamuksista. Erityisesti yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetussa neuvoston direktiivissä 95/50/EY säädetään jäsenvaltioiden tietojen antamisesta direktiivin soveltamiseksi. Koska tällainen tietojen antaminen ei rajoitu vain tiekuljetuksiin, otettaisiin säännös mainitsematta kuljetusmuotoa. Myös IMDG-säännöstö sisältää suosituksen viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta. Sen mukaan, jos toimivaltaisella viranomaisella on syytä epäillä, että toiseen valtioon sijoittunut yritys toistuvasti tai vakavasti rikkoo aluskuljetuksen vaatimuksia vaarantaen kuljetusturvallisuuden, suositellaan, että viranomainen informoisi tarpeen vaatiessa toisen valtion toimivaltaista viranomaista.

128 §. *Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta hyväksyä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä sopimuksia.* Pykälän *1 momentin* sisältäisi säännöksen Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta tehdä sopimuksia. Säännös vastaa voimassaolevan VAK-lain säännöstä. Nämä sopimukset ovat teknisluontoisia sopimuksia, joilla sallitaan poikkeava tekninen ratkaisu, vaatimus tai muu järjestely, kuten poikkeava aineen kuljetusehto, pakkaustapa tai kuljetusväline.

Sopimuksentekovallan siirtäminen viranomaiselle on perustuslain kannalta poikkeuksellista. Toimivallan siirtämistä Liikenne- ja viestintävirastolle arvioidaan jäljempänä säätämisjärjestystä koskevassa jaksossa.

Momentissa tarkoitetuista sopimuksista määrätään tiekuljetusten osalta ADR-sopimuksen 4 artiklan 3 kohdassa ja liitteen A luvussa 1.5, rautatiekuljetusten osalta RID-määräysten liitteen luvussa 1.5. sekä aluskuljetusten osalta IMDG-säännöstön kohdassa 7.9.1. ADR-sopimuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti ADR-maiden toimivaltaiset viranomaiset saavat suoraan keskenään sallia tiettyjen kuljetusten tapahtuvan alueellaan määräaikaisesti ADR-määräyksistä poiketen edellyttäen, että vastaava turvallisuustaso säilytetään. Viranomaisen, joka on tehnyt aloitteen tällaisen erillissopimuksen tekemisestä, on tehtävä ilmoitus erillissopimuksesta YK:n Euroopan talouskomission sihteeristölle, joka tiedottaa tästä ADR-maita. RID-määräykset ja IMDG-säännöstö sisältävät vastaavantyyppiset määräykset sopimusten tekemisestä.

Poikkeusten soveltamisen kesto on rajattu enintään viiteen vuoteen sopimuksen tekemisestä, jona aikana vaatimus on tarkoitus sisällyttää kahden vuoden välein muutettaviin sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin. Edellytyksenä sopimuksen tekemiselle olisi, että tällaisella poikkeavalla teknisellä ratkaisulla säilytetään kuitenkin vastaava turvallisuustaso kuin määräyksiä noudattamalla.

Pykälän *2 momentin* mukaan kopio sovitusta sopimuksesta tulisi olla kuljetusvälineessä mukana, jos kansainvälisessä sopimuksessa niin määrätään. IMDG-säännöstön mukaisesti kopio vaaditaan pidettäväksi aluskuljetuksessa mukana. ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisesti tie- ja rautatiekuljetuksessa se vaaditaan, jos näin on erikseen erillissopimuksessa määrätty.

Pykälän *3 momentin* mukaan, kun sopimus on hyväksytty tie-, rautatie tai aluskuljetukseen, saisi poikkeusta soveltaa kansainvälisen kuljetuksen lisäksi kotimaan kuljetuksissa. On johdonmukaista, että kansainvälisesti sovittua poikkeusta voi soveltaa myös kotimaan kuljetuksiin, jotta kotimaan kuljetusehdot ovat harmonisoitu kansainvälisten teknisten määräysten kanssa, ja siten erityisesti myös tällaisen erillisen teknisen sopimuksen osalta.

Pykälän *4 momenttiin* otettaisiin uusi säännös siitä, että sopimukset saatetaan voimaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Pykälässä tarkoitettu delegoitu sopimus on voimaansaattava asetuksella, jotta sopimuksen määräykset tulevat osaksi Suomen oikeusjärjestystä. Perustuslain 95 ja 80 §:stä johtuu, että jos asetuksen antajasta ei ole erikseen säädetty, asetuksen antaa valtioneuvosto. Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt tällaisia ADR-sopimuksessa, RID-määräyksissä ja IMDG-säännöstössä tarkoitettuja sopimuksia, jotka on voimaansaatettu valtioneuvoston asetuksilla. Perustuslain esitöissä on kuitenkin katsottu, että voimaansaattaminen voisi tapahtua ministeriön asetuksella, jos sopimuksentekovaltaa ja siihen liittyvää voimaansaattamisvaltaa on voimaansaattamislailla tai muulla kansallisella lailla siirretty ministeriölle. Momentin säännöksellä osoitettaisiin asetuksenantovaltuus liikenne- ja viestintäministeriölle.

Suomen säädöskokoelmasta annetun lain (188/2000) 9 §:n mukaan valtioneuvosto tai asianomainen ministeriö voi myös erityisestä syystä päättää, että valtiosopimusta ei julkaista sopimussarjassa. Tämä on mahdollista, jos sopimuksen määräykset ovat yleiseltä merkitykseltään vähäisiä tai sopimusmääräysten voimaan saattamiseksi Suomessa ei ole tarpeen antaa erillistä säädöstä. Ministeriön on näissä tapauksissa pidettävä valtiosopimus yleisessä tietoverkossa yleisön saatavilla. Sopimussarjassa julkaistaan tällöin valtioneuvoston tai ministeriön ilmoitus valtiosopimuksen julkaisemisesta yleisessä tietoverkossa ja viranomaisesta, jolta on saatavissa jäljennös valtiosopimuksesta ja joka antaa sopimuksesta tietoja suomeksi ja ruotsiksi. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tietoja pykälässä tarkoitetuista sopimuksista. Käytännössä tiedot Suomen sitoutumisesta löytyvät Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilta, lisäksi tiedot kaikista tie- ja rautatiekuljetuksiin liittyvistä sopimuksista ovat YK:n ECE:n ja OTIF:n verkkosivuilla.

129 §. *Viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustamisesta. Toimivaltainen viranomainen voisi tunnustaa toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan siinä laajuudessa kuin EU:n lainsäädännössä tai kansanvälisessä sopimusvelvoitteessa edellytetään. Edellytyksenä tunnustamiselle olisi, että esitettävän lain ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimuksen täyttyvät. Momentissa tarkoitettuja tunnustettavia toimenpiteitä ja asiakirjoja olisivat muun muassa 8 §:ssä säädetty luokitus, 17 §:ssä säädetty ajoneuvon ADR-hyväksyntää ja –katsastusta koskeva todistus,24 §:ssä säädetty pakkauksen, säiliön ja irtotavarankontin vaatimustenmukaisuudesta annettava todistus tai muu vastaava asiakirja, 45 §:ssä säädetty ADR-ajolupa, 91 §:ssä säädetty turvallisuusneuvonantajan todistus ja 111 §:ssä säädetty tarkastuslaitoksen hyväksymistä koskeva päätös.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvosto voisi antaa tarkempia säännöksiä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

20 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

130 §. *Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan VAK-lain säädettyä tarkastus-, tiedonsaanti- ja tutkimusoikeutta.

Pykälän *1 momentin* mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus tehtäväalueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi. Pykälä vastaisi osin voimassa olevan VAK-lain 16 §:n 1 momenttia. Esitettävään momenttiin otettaisiin uusi viittaus Euroopan unionin asetuksiin, sillä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia vaatimuksia sisältyy myös suoraan sovellettaviin Euroopan unionin asetuksiin, erityisesti ilmailun alalla. Tällaisia valvottavia vaatimuksia ilmailussa olisivat ne, joita on lueteltu 114 §:n perusteluissa. Uusi toimivaltuus olisi myös se, että valvontaviranomaisella olisi oikeus tarkastaa lain nojalla annettavaa koulutusta ja sen järjestämistä.

Pykälän *2 momentti* vastaisi voimassa olevan VAK-lain 16 §:n 1 momentissa säädettyä. Momentin mukaan tarkastusta ei saisi suorittaa kotirauhaan kuuluvassa paikassa, eikä kuljetusvälineen tarkastusta saisi ulottaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastaminen olisi kuitenkin mahdollista myös tällaisessa paikassa, jos se olisi tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Pykälän *3 momentti* vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 196 §:n 3 momentissa säädettyä. Momentin mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto olisi palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Pykälän *4 momentti* vastaisi voimassa olevan VAK-lain 16 §:n 4 momenttia. Momentissa säädettäisiin valvontaa varten saadun näytteen korvaamisesta.

131 §. *Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi.* Esitettävä pykälä vastaisi voimassa olevan VAK-lain 15 §:ää.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja Säteilyturvakeskuksella olisi oikeus kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos kuljetus ei täytä esitettävän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia. Kieltomääräys koskee myös jo meneillään olevan kuljetuksen jatkamista. Viranomaiset voisivat myös määrätä vaarallinen aine purettavaksi, jos kuljetusta ei voida saattaa säännösten ja määräysten mukaiseksi.

Tämän pykälän säännösten lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus kieltää lento ja estää ilma-aluksen lähtö tai puuttua sen kulkuun ilmailulain 166 ja 167 §:n nojalla, pysäyttää aluksen ja rajoittaa sen käyttöä alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 14 §:n nojalla ja puuttua raideliikenteessä turvallisuutta uhkaaviin tilanteisiin raideliikennelain 180 §:n nojalla. Poliisimiehellä, rajavartiomiehellä ja tullimiehellä on oikeus pysäyttää ajoneuvo tieliikennelain 182 §:n nojalla.

Pykälän *2 momentin* mukaan viranomaisen olisi ilmoitettava 1 momentissa esitettävän toimenpiteeseen ryhtymisestä lähettäjälle tai sen edustajalle. Tämän olisi otettava tavara välittömästi haltuunsa.

Pykälän *3 -5 momentissa* olisi säännökset tavaran myynnistä julkisella huutokaupalla tai vastaavalla tavalla ja tavaran hävittämisestä. Hävittämistä viranomaiselle aiheutuneista kustannuksista vastaisi lähettäjä.

132 §. *Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja.* Pykälä perustuu pääosin voimassa olevan VAK-lain säännöksiin tiedonsaantioikeudesta ja salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta. Viranomaisen asiakirjasalaisuudesta ja salassapitovelvoitteista säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999).

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että tässä laissa tarkoitetuilla viranomaisilla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada välttämättömiä tietoja tehtäviensä hoitamiseksi. Siten tämän lain 19 luvussa säädetyt valvontaviranomaiset saisivat tietoja valvontatehtävää varten. Viranomainen saisi välttämättömiä tietoja myös muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi, mikä takaisi esimerkiksi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle oikeuden saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston tietojen ylläpitotehtävästä säädettäisiin 121 §:ssä.

Tietojensaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi siten vain valvonnan kannalta välttämättömiin tietoihin. Terveydentilatiedot voivat olla asian selvittämisen kannalta välttämättömiä, kun selvitetään esimerkiksi säteilylle altistumista. Valvontaviranomaisen on jatkotoimenpiteiden tarpeellisuuden arvioimiseksi voitava saada tieto siitä, mitä on tapahtunut ja mitkä eri tekijät ovat vaikuttaneet tapahtumaan. Viranomaisen on toiminnassaan otettava huomioon salassa pidettävän tiedon käsittelemistä koskevat vaatimukset viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain edellyttämällä tavalla.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan viranomainen saisi salassapitosäännösten estämättä luovuttaa saatuja tietoja, jos ne ovat välttämättömiä laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Tietoja voidaan tarvita suoritettaessa tässä laissa säädettyä valvontaa tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Tietoa voisi luovuttaa sellaiselle taholle, joka suorittaa julkista hallintotehtävää tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Siten esimerkiksi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voisi luovuttaa ylläpitämiään säiliöihin ja paineastioihin liittyviä tietoja tarkastuslaitokselle, mutta vain siinä laajuudessa kuin laissa säädetty tehtävä edellyttää.

Momentin mukaan tietoja voitaisiin luovuttaa myös samoin perustein vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtävää hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle ja tarkastuslaitokselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi. Tällaisia luovutettavia tietoja voisi olla toimivaltaiselle ulkomaan viranomaiselle ja kansainväliselle toimielimelle annettavat tiedot yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetussa neuvoston direktiivissä 95/50/EY säädetyn tai Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteen toteuttamiseksi.

Kaikessa henkilötietojen käsittelyssä on noudatettava yleistä tietojuoja-asetusta (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta), jonka säätely kattaa myös vaatimuksia henkilötietojen siirtämisestä kolmansiin maihin tai kansainvälisille järjestöille.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle ja Säteilyturvakeskukselle oikeus saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksesta riskienhallintaan liittyvää tutkimusta, kehittämistä ja tilastointia varten. Momentin säännöksen perusteella viranomaiset saisivat sellaisia tietoja, joita tilastointia koskevien tietojen antamista koskevat säännökset eivät muuten kata. Esimerkiksi merenkulun osalta tietoja voidaan kerätä jo melko kattavasti alusliikennepalvelulain lastia koskevien ilmoitusvaatimusten ja tilastointitietojen antamista koskevien säännösten nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto ja Säteilyturvakeskus ovat perinteisesti tehneet viiden vuoden välein selvityksen vaarallisten aineiden kuljetusmääristä Suomessa.

133 §. *Virka-apu.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin viranomaisen virka-avusta toiselle viranomaiselle. Tällaisessa avussa Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käyttää toimivaltuuksiaan mahdollistaakseen toisen viranomaisen valvontatehtävän toteuttamisen. Virka-avun antamisen yleisiä edellytyksiä on käsitelty kattavasti esimerkiksi hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi tartuntatautilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (HE 245/2020 vp) koskevassa hallintovaliokunnan lausunnossa (HaVL 29/2020 vp).

Pykälän *2 momentti* vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä ulkomaiselle valvontaviranomaiselle tie- ja rautatiekuljetuksessa annettavaa virka-apua. Koska tällainen virka-apu ei välttämättä rajoitu vain näihin kuljetusmuotoihin, otettaisiin säännös mainitsematta kuljetusmuotoja. Velvollisuutta sovellettaisiin siten kuin EU-sääntely ja sovellettavat kyseisen kuljetusmuodon kansainväliset sopimukset edellyttävät. Erityisesti yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetussa neuvoston direktiivissä 95/50/EY säädetään jäsenvaltioiden antamasta virka-avusta direktiivin soveltamiseksi.

134 §. *Asiantuntijan apu.* Pykälässä säädettäisiin mahdollisuudesta käyttää asiantuntijaa viranomaisvalvonnassa. Asiantuntija voisi olla kuka tahansa henkilö, jolla on hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä ja/tai kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä. Asiantuntijaan sovellettavasta virkavastuusta ja vahingonkorvausvelvollisuudesta säädettäisiin 165 §:ssä.

21 luku

Poikkeusluvat ja -säännökset

135 §. *Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus.* Pykälässä säädettäisiin määräyksenantovaltuus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lain vaatimuksille poikkeusmääräyksiä ainekohtaisesti, pienille määrille aineita tai kuljetukselle, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa. Säännöksen tarkoituksena on antaa mahdollisimman tarkkarajaisesti mahdollisuus määrätä velvoitteista Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten edellyttämällä tavalla. Nykykäytäntö ei näiltä osin muuttuisi. ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä, IMDG-säännöstössä tai ICAO-TI:ssä sekä vastaavassa EU-lainsäädännössä kuten VAK-direktiivissä ja Euroopan unionin lainsäädännössä, jolla ilmailun vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia koskevat vaatimukset on otettu osaksi EU-sääntelyä, sisältävät runsaasti poikkeuksia, jolloin kuljetusta koskevia yleisiä säännöksiä ei tarvitse soveltaa. Tällaiset tapaukset on määritelty määräyksissä eri menetelmin: ainekohtaisisesti, pienille määrille tai vähäiseen vaaraan perustuen. Tällaiset tapaukset olisivat sellaisia, että poikkeuksen aiheuttama henkilö-, ympäristö- ja omaisuusvahingon vaara voidaan arvioida tavanomaista vähäisemmäksi ja kysymyksessä olevan velvoitteen noudattaminen ei ole tarpeen lain tarkoituksen toteutumisen kannalta.

Pienillä määrillä tarkoitettaisiin kappaletavarakuljetuksen vähäisiä määriä eli niin sanotun vapaaraajan alle jääviä määriä, jotka määritetään vaunu-, kontti- tai kuljetusyksikkökohtaisesti, rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä sekä muita vastaavia ainekohtaisia vähäisempää vaaraa aiheuttavia määriä. Edellä mainitut vähäiset ainemäärät eli vapaaraja-määrät, rajoitetut määrät ja poikkeusmäärät ovat eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksissa yleisesti tunnettuja käsitteitä. Näitä määriä koskevia erityisiä määräyksiä noudattamalla kuljetus voidaan ADR-sopimuksen määräysten, RID-määräysten, IMDG-säännöstön tai ICAO-TI:n mukaisesti vapauttaa vaatimuksista osittain erityisehtoja noudattamalla. Vähäistä vaaraa aiheuttavat aineet ja kuljetukset olisivat eri kuljetusmuotojen kansainvälisten määräysten soveltamisesta osittain tai

kokonaan vapautettuja kuljetuksia perustuen kuljetettavan aineen laatuun, vaarallisuuteen, määrään, käyttötarkoitukseen, paikalliskuljetukseen, pakkaus- ja kuljetustapaan, vaaratekijöiden poistamiseen, kuljetustapahtuman luonteeseen tai muuhun vastaavaan seikkaan.

ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti kuljetusyksikössä kappaletavaran kuljetettavaan määrään liittyvä vapautustyyppi on niin sanottu vapaarajakuljetus. Vaaralliset aineet on jaoteltu kuljetuskategorioihin, ja jokaiselle kuljetusnimikkeelle on annettu kuljetuskategoria. Jos kuljetusyksikössä kuljetettavien vaarallisten aineiden määrät eivät ylitä kyseeseen tulevalle kuljetuskategorialle taulukoituja määriä tai laskennallista määrää, vapautuu kuljetus osittain tiekuljetuksen vaatimuksista kuten kuljettajan ajolupavaatimuksesta ja ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnästä. Kuitenkin tietyt vähimmäisvaatimukset on täytettävä kuten sammutin- ja pakkausvaatimukset sekä vaatimukset, jotka koskevat tehtävänmukaista koulutusta ja merkintöjä. Vaarallisimmilla aineilla kuljetuskategoria on 0, joka tarkoittaa, että sitä ei voi kuljetuttaa vapaarajakuljetuksena, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia aineen määrään perustuvia vapautuksia ovat vapautukset, jotka koskevat rajoitettujen määrien (limited quantities, LQ) ja poikkeusmäärien (exempted quantities, EQ) kuljetusehtoja. Rajoitetuissa määrin kuljetettavien vaarallisten aineiden kuljetus koskee pakattua tavaraa, jonka ainemäärä sisäpakkausta kohden on enintään viisi kilogrammaa tai litraa, ja lähetysvalmiin pakkauksen enintään 20 kilogrammaa. Jokaiselle vaarallisen aineen kuljetusnimikkeelle on luetteloitu rajoitettu määrä sisäpakkausta kohti, jolloin kuljetusmääräyksistä voi vapautua osittain. Tällaisissa pakattujen aineiden kuljetuksissa arvioidaan, että onnettomuuden sattuessa on rajattu vaara ja onnettomuuden seuraukset rajoittuvat todennäköisesti pakkaukseen, vaikka useista pakkauksista koostuva määrä koko kuormassa voikin muodostua suureksi. Vaarallisimmilla aineilla rajoitettu määrä on 0, joka tarkoittaa, että niitä ei voi kuljetuttaa rajoitetuille määrille annetuin kuljetusehdoin, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Poikkeusmäärin pakatut vaaralliset aineet ovat lähetyksiä, joissa enimmäismäärä sisäpakkausta kohti on enintään 30 grammaa tai millilitraa ja ulkopakkausta kohti enintään yksi kilogramma. Tällaiset kuljetukset ovat vain eri kuljetusta koskevien koulutusta, luokitusta ja tiettyjä pakkausmääräyksiä koskevien vaatimusten alaisia. Vaarallisimmilla aineilla poikkeusmäärää ei ole, mikä tarkoittaa, että niitä ei voi kuljetuttaa poikkeusmäärille annetuin kuljetusehdoin, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Vähäistä vaaraa aiheuttavien kuljetusten kuljetustapahtuman luonteeseen liittyviä vapautuksia ovat yksityisen ihmisen ajoneuvolla suorittamat kuljetukset ja kuljetukset, joita hoitavat yritykset, joiden päätoimintana on muu kuin vaarallisten aineiden kuljetus. Esimerkiksi vähäiset tavaran toimitukset ja paluukuljetukset rakennus-, maarakennus- tai vesirakennusalueille, tai mittaus-, korjaus- ja huoltotoiminnan yhteydessä tapahtuvat kuljetukset. Vapautettuja ovat myös esimerkiksi ajoneuvojen erikoisvarusteiden sisältämät kaasut, jotka ovat välttämättömiä näiden erikoisvarusteiden käyttämiseksi kuljetuksen aikana kuten jäähdytysjärjestelmät, kalasäiliöt ja lämmittimet.

Kaikissa kuljetusmuodoissa on myös yksittäisille kuljetettaville aineille annettuja erityisehtoja, joiden mukaan kuljetus voitaisiin vapauttaa vaatimuksista. Tällaiset vapautukset voivat perustua aineen koostumukseen tai konsentraatioon, tai aineella voi olla pakkaustapaan perustuva vapautus. Esimerkiksi ferrosyanidit vapautuvat myrkyllisiä epäorgaanisia syanideja koskevista vaatimuksista. Ja esimerkiksi vapautukseen voi vaikuttaa vetyproksidin vesiliuoksessa vetyperoksidin määrä. Myös asbesti voi vapautua määräyksistä, jos se on upotettu tai kiinnitetty luonnonmukaiseen tai keinotekoiseen sideaineeseen (kuten sementti, hartsi tai mineraalimalmi) si-

ten, ettei siitä voi vapautua kuljetuksen aikana vaarallisia määriä hengitykseen joutuvia asbestikuituja. Tiekuljetuksessa aerosolit, joiden tilavuus on enintään 50 ml ja jotka sisältävät ainoastaan myrkyttömiä ainesosia, eivät ole määräystenalaisia.

Ajoneuvoon liittyvä poikkeusmääräys olisi esimerkiksi se, että palavien nesteiden kuljetukseen tarkoitetulta säiliöajoneuvolta, jonka säiliön tilavuus on enintään 1 m^3, ei edellytetä 17 §:ssä säädettyä VAK-ADR-hyväksyntää. Myöskään erillistä VAK-ADR-hyväksyntää ei edellytetä ajoneuvolta, jossa kuljetetaan yksittäistilavuudeltaan enintään 3 m^3:n säiliökonttia.

136 §. *Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten.* Pykälä sisältäisi säännökset poikkeusluvan myöntämisestä. Valtuudet myöntää lupa olla noudattamatta lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä annettaisiin kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Pykälässä tarkoitetuissa poikkeusluvissa ei olisi kyse 20 §:ssä tarkoitetuista kuljetukseen myönnettävistä luvista, jotka koskevat ennakolta tiedettyjä, kansainvälisten sopimusten määräyksiin perustuvia, lupaa edellyttäviä tapauksia.

Ehdotettujen säännösten nojalla poikkeuslupa voitaisiin myöntää vain yksittäistapauksiin ja teknisiin kokeiluihin. Ilmakuljetusten osalta kuitenkin kiireellisissä ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa voidaan rajoitetun ajan soveltaa EASA-asetuksen 71 artiklan joustavuussäännöksiä, jonka mukaan jäsenvaltiossa voidaan myöntää asetuksen soveltamisalaan kuuluville luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille poikkeuksia vaatimuksista, tiettyjä keskeisiä vaatimuksia lukuun ottamatta. Tällaisen poikkeuksen ehtona on muun muassa, että turvallisuus, ympäristönsuojelu sekä sovellettavien keskeisten vaatimusten täyttyminen on varmistettu, markkinavääristymiä on lievennetty sekä vapautuksen soveltamisala ja kesto ovat rajoitettuja siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, ja sitä sovelletaan syrjimättömällä tavalla.

Pykälän *1 momentin* mukaan poikkeuksellisesti yksittäistapauksessa vaarallisten aineiden kuljetuksessa voitaisiin myöntää lupa olla noudattamatta annettuja vaatimuksia. Pykälän mukaan luvan myöntämisen ehtona on, että kyseessä on yksittäistapaus ja pakottava tarve, jossa säännösten ja määräysten noudattaminen aiheuttaisi huomattavaa haittaa. Lisäksi se voitaisiin myöntää vain, jos muulle liikenteelle ei aiheudu vaaraa ja kuljetuksen turvallisuudesta voidaan muutenkin huolehtia. Momentin säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain säännöstä, joka koskee yksittäistapauksia koskevia poikkeuslupia.

Ehdotettu *2 momentin* säännös olisi uusi. Sen mukaan lupa voitaisiin myöntää uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi. Tällöin yleensä poikkeuslupa yksittäistapaukselle ei ole riittävä, vaan kehittäminen vaatii pidempiaikaisen tai useamman kuljetustapahtuman kattavan poikkeusluvan. Säännös vastaisi tieliikennelain sääntelyä, jossa vastaava säännös on mahdollistanut muun muassa niin sanottujen HTC-rekkojen, joiden massat ovat säädettyjä maksimimassoja suuremmat, käyttökokeilut rajatuilla reiteillä. Säännös mahdollistaisi vaarallisten aineiden kuljetusvälineiden ja kuljetusyksiköiden lisäksi poikkeukset esimerkiksi pakkauksille ja säiliöille uuden tekniikan ja materiaalien käyttökokeilujen mahdollistamiseksi.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin poikkeusluvan myöntävät viranomaiset ja niiden valtuudet myöntää lupa. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi nykytilanteen tavoin viranomainen, kun kyseessä on tässä laissa tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja kontin poikkeuslupa. Poikkeus voisi koskea esimerkiksi tietyn pakkauksen käyttöä tai käyttöiän pidentämistä kuljetettaessa ainetta, jonka pakkaustyyppi on määräyksellä rajoitettu, jätteen kuljetuksen mahdollistamiseksi tai lupa voisi koskea pakkauksen rakennetta uuden rakenneaineen kehittämisen yhteydessä. Kuitenkin radioaktiivisten aineiden pakkauksille, säiliöille ja konteille poikkeukset myöntäisi momentin 2

kohdan mukaisesti Säteilyturvakeskus, joka myöntäisi poikkeukset myös muussa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvässä toiminnassa. Poikkeuksen myöntäisi kaikissa muissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirasto, joka voisi myöntää luvan poiketa esimerkiksi ajoneuvoa ja sen varusteita koskevista vaatimuksista. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 138 §:ssä.

137 §. *Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset.* Pykälässä säädettäisiin poikkeuksista velvollisuudesta noudattaa esitettävän lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Velvollisuuksista voisi poiketa, jos noudatettaisiin erityistä varovaisuutta ja tehtävä sitä edellyttäisi, kuitenkin niin, että olisi tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti. Kyseessä ei tällöin tarvitsisi olla varsinainen kuljetustapahtuma, vaan kaikesta vaatimuksista voisi poiketa: esimerkiksi ajoneuvon hyväksymisestä, pakkauksia ja säiliöitä koskevista vaatimuksista ja koulutusvaatimuksista. Toimivaltuuden voitaisiin katsoa ulottuvan myös kansainvälisten sopimusten perusteella ulkomaisiin viranomaisiin, jos tilanne sitä edellyttäisi.

Poikkeussäännösten soveltaminen ei ole itsetarkoitus, vaan käsillä olevan tehtävän tulisi tosiasiallisesti edellyttää säännöksistä ja määräyksistä poikkeamista. Tällöin tulisi arvioida sitä, millaista oikeushyvää tilanteessa on tarkoitus suojella. Pääsääntöisesti velvollisuuksista voisi poiketa, jos tarkoitus on suojella ihmisten henkeä ja terveyttä tai suojella ympäristöä uhkaavalta ympäristövahingolta. Tehtävä voisi edellyttää useista säännöksistä poikkeamista samalla kertaa.

Poikkeamistoimivaltuus olisi *1 momentin* perusteella pelastus-, poliisi-, rajavalvonta- ja tullitoiminnassa tai vastaavassa toiminnassa, jota suoritetaan sen puolesta viranomaisen valvonnassa ja vastuulla tai viranomaisen antaman määräyksen perusteella. Myös vaarallisia aineita kuljettavien rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetuksessa voisi poiketa lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksiä.

Poikkeuksellinen tilanne, jossa säännökset voisivat tulla sovellettavaksi, voisi olla esimerkiksi silloin, jos on kuljetettava suuria määriä leviävän eläintaudin saastuttamia kuolleita eläimiä hävitykseen, eikä riittävää määrää asianmukaista kuljetuskapasiteettia olisi saatavilla. Poliisi voisi antaa tällöin määräyksen kuljetusyritykselle sen ajoneuvoilla suoritettavasta kuljetustehtävästä. Poliisi voisi antaa määräyksen myös tilanteessa, jossa vanhoja, esimerkiksi sodanaikaisia räjähteitä olisi kuljettava tuhottavaksi. Liikenneonnettomuustilanteissa voisi olla perusteltua poiketa säännöksistä ja määräyksistä vaarallisten aineiden leviämisen estämiseksi ja talteen ottamiseksi sekä aineiden siirtämiseksi lähimpään turvalliseen paikkaan. Näissä tilanteissa voisi olla mahdollista, että ajoneuvon kuljettajalta ei esimerkiksi edellytettäisi ADR-ajolupaa.

Pelastustoimintaa koskevalla toimivaltuudella mahdollistettaisiin sopimuspalokunnan henkilöstön mahdollisuus toimia vaarallisten aineiden kuljetuksessa pelastusviranomaisen valvonnassa ja vastuulla viranomaisen määräykseen perustuen, jos tehtävä sitä edellyttäisi. Pelastuslain 51 §:n mukaan pelastustoimen koulutus-, neuvonta- ja valistustehtävissä sekä pelastustoiminnassa voidaan käyttää apuna vapaaehtoisia organisaatioita ja henkilöitä, ei kuitenkaan tehtävissä, joihin sisältyy merkittävää julkisen vallan käyttöä, kuten viranomaistoimivaltuuksien käyttöä taikka tarkastus- tai valvontatoimintaa. Sopimuspalokunnan merkitys pelastustoiminnan avustajana on merkittävä etenkin alueilla, joissa varsinaisen pelastusviranomaisen toimintamatkat ovat pitkiä.

Pykälän 2 *momentin* perusteella ajoneuvon katsastuksia suorittavalta tai hyväksyntöjä myöntävältä henkilöltä ei myöskään edellytettäisi ADR-ajolupaa, kun hän katsastuksessa tai hyväksynnässä toimipaikan alueella siirtää vaarallista ainetta sisältänyttä tyhjää puhdistamatonta ajoneuvoa tai kuljetusyksikköä katsastus- tai hyväksyntätoimintaan liittyen edellyttäen, että hän on saanut tehtäviin soveltuvan koulutuksen. Momentti vastaisi voimassa olevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä säännöstä. Tämä helpottaisi katsastus- ja hyväksyntätoimintaa

kuitenkaan turvallisuutta vaarantamatta, sillä tehtäviin olisi kuitenkin oltava saatu soveltuva koulutus. Tällä koulutuksella tarkoitettaisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää koulutusta, josta säädettäisiin 42 §:ssä. Säännöksen ehtojen täyttyessä ajoneuvon katsastuksia suorittavan tai hyväksyntöjä myöntävän henkilön ei tarvitse osallistua ADR-ajolupakoulutukseen ja sitä vastaavaan kokeeseen. Kuitenkin jos ajoneuvo joudutaan siirtämään ajoneuvon katsastustoimipaikan läheisyydessä, mutta kuitenkin alueen ulkopuolella, ADR-ajolupaa edellytettäisiin yleisen turvallisuuden ja kuljetusturvallisuuden sekä kansainvälisten määräysten ja kansallisten säännösten ja määräysten mukaisesti. Yleensä toimipaikan alueella oleva tie katsottaisiin yleiseksi tieksi tieliikennelain mukaisesti, koska kyseinen alue ei ole suljettu yleiseltä liikenteeltä. Tyhjä puhdistamaton ajoneuvo tai -kuljetusyksikkö, josta ei vaaratekijöitä ole poistettu, on vaarallisten aineiden kuljetusvaatimusten alainen. Säännös perustuu RO–bi–FI–4 poikkeukseen, joka sisältyy komission täytäntöönpanopäätökseen vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY muuttamisesta tiettyjen kansallisten poikkeusten sallimiseksi. Komissio antaa vuosittain uudet täytäntöönpanopäätökset, joissa ovat aina ajan tasalla voimassaolevat jäsenvaltioiden poikkeukset. Viimeisin täytäntöönpanopäätös on (EU)2021/1436, joka on annettu 31.8.2021.

22 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

138 §. *Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne ja viestintäviraston myöntämän luvan, hyväksynnän tai valtuuden peruuttamisesta. Tarve turvallisuuden varmistamiseen saattaa edellyttää puuttumista oikeuteen suorittaa tehtäviä. Peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvan, hyväksynnän tai valtuuden haltija ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuuden myöntämisen edellytyksiä taikka tehtäviä ei ole suoritettu asianmukaisesti. Tällaisia tilanteita saattaa syntyä tahallisten laiminlyöntien, tahattomien virheiden taikka luvan, hyväksynnän tai valtuuden myöntämisen edellytyksenä olevien seikkojen muuttumisen vuoksi. Yleensä luvan, hyväksynnän tai valtuuden haltijalle olisi ensin annettava kirjallinen huomautus tai varoitus ja vasta, jos toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen, lupa, hyväksyntä tai valtuus olisi voitava peruuttaa määräajaksi tai kokonaan. Jos turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti uhattuna, lupa, hyväksyntä tai valtuus olisi kiireellisissä tapauksissa voitava peruuttaa määräajaksi ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta.

Tässä pykälässä tarkoitettuja lupia, hyväksyntöjä ja valtuutuksia ovat 13 §:ssä tarkoitetut luvat räjähteen käsittelystä taajamassa, 20 §:ssä tarkoitetut kuljetuksen ennakkohyväksynnät ja luvat, 21 §:ssä tarkoitetut luvat vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen, 49 §:ssä tarkoitetut ADR-ajolupakoulutuksen antajan luvat, 39 §:ssä tarkoitetut postiyritykselle myönnettävät hyväksynnät lentopostilähetyksien käsittelyyn, 96 §:ssä tarkoitetut valtuutukset VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, 98 §:ssä tarkoitetut erikoiskoulutusluvat, 111 §:ssä tarkoitetut tarkastuslaitoksen hyväksynnät ja 136 §:ssä tarkoitetut poikkeusluvat.

139 §. *Hallinnolliset pakkokeinot.* Esitettävän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonnassa olisi ensisijaisesti käyttävä ohjaavia keinoja, mutta selvissä väärinkäytöstapauksissa valvontaviranomaisella tulisi olla riittävän tehokkaat keinot lainmukaisen tilanteen palauttamiseksi.

Pykälän *1 momentin* mukaan valvontaviranomainen voisi tämän vuoksi velvoittaa virheellisesti toimivan tai velvollisuuden laiminlyöjän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa tälle velvoitteita tai kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettu-

jen säännösten ja määräysten vastaisesti. Pykälän *2 momentin* mukaan tehosteeksi valvontaviranomainen voisi asettaa uhkasakkolaissa tarkoitetun uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Pykälän *3 momentin* mukaan valvontaviranomainen voisi antaa 1 momentissa säädettyjen velvoitteiden sijasta kirjallisen huomautuksen.

23 luku

Seuraamukset

Luvussa säädettäisiin lain noudattamatta jättämisestä mahdollisesti aiheutuvista seuraamuksista. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädettäisiin nykytilanteen mukaisesti rikoslain 43 luvun 13 §:ssä ja tästä olisi viittaussäännös 140 §:ssä. Samassa pykälässä olisi viittaussäännös ympäristön turmeleminen –tunnusmerkistöihin rikoslain 48 luvun 1-4 §:ssä. Sakonuhkaiset rikkomustunnusmerkistöt olisi tämän jälkeen jaoteltu tunnusmerkistöiksi esityksen lukujaottelun mukaisesti. Tämä helpottaisi säännösten hahmottamista.

Lain rikkominen olisi lisäksi sanktioitu hallinnollisin sanktioin eli liikennevirhemaksulla, seuraamusmaksulla sekä karenssisanktiolla. Pääosa rikkomuksista olisi edelleen sanktioitu sakonuhkaisesti rikosoikeudellisesti, mikä vastaisi voimassa olevan VAK-lain systematiikkaa.

Tieliikenteen seuraamusjärjestelmäuudistukseen liittyen tieliikenteessä tapahtuvat asiakirjarikkomukset olisi esitettävässä laissa sanktioitu liikennevirhemaksulla. Pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien valmistusta, maahantuontia, jälleenmyyntiä, omistamista ja käyttämistä koskeva sääntely olisi sanktioitu hallinnollisesti seuraamusmaksulla. Tämä vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädettyä sääntelymallia. Luvussa säädettäisiin myös ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen vilpilliseen menettelyyn syyllistyneen henkilön kuuden kuukauden karenssista osallistua uudelleen kokeeseen.

140 §. *Viittaus rikoslakiin.* Vaarallisten aineiden kuljetusrikos olisi edelleen kriminalisoitu rikoslaissa. Pykälän *1 momentissa* olisi näiltä osin viittaus vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen rikoslain 44 luvun 13 §:ssä. Pykälän mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta tuomitaan se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Tahallisen rikoksen yritys on säädetty pykälässä rangaistavaksi.

Pykälän *2 momentissa* olisi viittaus rikoslain 48 luvun 1-4 §:ssä säädettyihin ympäristön turmeleminen tunnusmerkistöihin, mikä vastaisi nykytilannetta. Mainituissa pykälissä säädetään ympäristön turmelemisesta, törkeästä ympäristön turmelemisesta, ympäristörikkomusta tai tuottamuksellisesta ympäristön turmelemisesta. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain rangaistussäännöksen suojelukohteena on hengen, terveyden ja omaisuuden lisäksi ympäristö. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistössä ei kuitenkaan mainita ympäristöä, koska ympäristön turmelemiseen sovelletaan rikoslain 48 luvun ympäristörikossäännöksiä (HE 17/2001 vp).

Rikoslain 48 luvun 1-4 §:ssä säädetty tunnusmerkistö voisi tulla sovellettavaksi esimerkiksi tilanteessa, jossa vaarallisia aineita kuljetettaessa säännösten vastaisesti päästettäisiin ympäristöön vaarallista ainetta ja teko olisi omiaan aiheuttamaan ympäristön pilaantumista, voitaisiin rangaistus tuomita rikoslain 48 luvun 1 §:n nojalla. Joissain tilanteissa sovellettaviksi voivat tulla myös yhtä aikaa rikoslain 44 luvun ja 48 luvun säännökset. Ympäristörikossäännökset eivät esimerkiksi suojaa irtainta omaisuutta. Niinpä silloin kun vaarallisia aineita säännösten vastaisesti kuljetettaessa toiminnasta olisi konkreettista vaaraa omaisuudelle ja toisaalta myös ympäristön pilaantumisen vaaraa, sovellettaviksi voisivat tulla sekä rikoslain 44 luvun 13 §:n ja 48 luvun 1 §:n säännökset. Myös esimerkiksi silloin, kun sama toiminta on omiaan aiheuttamaan vaaraa terveydelle ja toisaalta ympäristön pilaantumista, voivat sovellettavaksi tulla yhtä aikaa molemmat edellä mainitut säännökset.

141 §. *Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin lakiesityksen 3 luvussa säädettyjen luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta. Sakkorangaistus voitaisiin määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuttaan.

142 §. *Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä olisi laaja sakonuhkainen rikkomustunnusmerkistö kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta. Pykälän tunnusmerkistö perustuisi lakiesityksen 4 luvussa säädettyihin velvollisuuksiin.

143 §. *Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälän laaja sakonuhkainen rikkomustunnusmerkistö kattaisi vaarallisten aineiden tilapäistä säilyttämistä koskevien, esityksen 6 luvussa säädettyjen vaatimusten tahallisen tai huolimattomuudesta tapahtuvan rikkomisen.

144 §. *Matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti matkustajien kuljettamista koskevien vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuvasta, esityksen 7 luvun säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta.

145 §. *Matkatavaraa koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti matkavaraa koskevien vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuvasta, esityksen 7 luvun säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta.

146 §. *Lentopostia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä olisi sakonuhkainen rikkomussäännös lentopostia koskevien säännösten rikkomistapauksia varten. Kyse olisi 7 luvussa säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta.

147 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin esityksen 8 luvussa säädettyjen vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta. Sanktiointi olisi sakonuhkainen.

148 §. *ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin esityksen 9 luvussa säädettyjen ajolupaa tiekuljetuksessa koskevien säännösten rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta. Sanktiointi olisi sakonuhkainen. ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkominen olisi sanktioitu 157 §:ssä liikennevirhemaksulla.

149 §. *ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä olisi säädetty rangaistavaksi ajolupakoulutukseen liittyvien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen.

150 §. *Turvatoimia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin lain 10 luvussa säädettyjä turvatoimia koskevista rikkomuksista sakonuhkaisesti. Rikkomuksen lukeminen syyksi edellyttäisi tekijältä tahallisuutta tai huolimattomuutta.

151 §. *Kuljetus- ja käyttökieltoa koskevien sääntöjen rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti esityksen 11 luvussa säädettyjen kuljetuskieltoa ja käyttökieltoa koskevien säännösten rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta.

152 §. *Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksen onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tehtävien ilmoitusten ja selvitysten tekemättä jättämistä koskevista rikkomuksista. Tunnusmerkistön lukeminen syyksi edellyttäisi tahallisuutta tai tuottamusta ja ne olisivat sakonuhkaisia. Tunnusmerkistön vaatimuksista säädettäisiin esityksen 12 luvussa.

153 §. *Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä olisi tekijäkohtaisesti kriminalisoitu vaarallisten aineiden kuljetusten osapuolten velvollisuuksien rikkominen tahallaan tai huolimattomuudesta. Kriminalisoinnit koskisivat siten nimenomaisesti säännöksissä mainittuihin tehtäviin koulutuksen saaneita henkilöitä. Koulutuksesta tai muusta pätevyydestä olisi säännökset 90 §:ssä. Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksista säädettäisiin muutoin esitettävän lain 13 luvussa.

Pykälän kriminalisointi olisi sakonuhkainen. Sakkoseuraamuksen määrää harkittaessa olisi perusteltua ottaa ammattitaitovaatimus huomioon rangaistusta korottavana tekijänä.

154 §. *Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti velvollisuudesta huolehtia ammattitaitoisesta henkilöstöstä koskevien säännösten rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta. Velvollisuudet kohdentuisivat *1 momentissa* työnantajaan. Sen lisäksi *2 momentissa* säädettäisiin sakonuhkaisesti tie- tai rautatiekuljetuksessa turvallisuusneuvonantajan nimeämättä jättämisestä ja siitä ilmoittamatta jättämisestä. Velvollisuuksista säädettäisiin esityksen15 luvussa.

155 §. *Ajoneuvon VAK-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-katsastuksia suorittavan pätevyyttä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin VAK-hyväksyntöjä ja VAK-katsastuksia suorittavat pätevyyttä koskevien säännösten rikkomisesta. Sakon lukeminen syyksi edellyttäisi tahallisuutta tai huolimattomuutta. Velvollisuuksista olisi säädetty esityksen17 luvussa.

156 §. *Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin tarkastuslaitostehtävien rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta. Rikkomuksen seuraamus olisi sakonuhkainen. Tarkastuslaitostehtävät ovat julkisia hallintotehtäviä ja niiden suorittamisen kohdistuu myös 165 §:ssä säädetty rikosoikeudellinen virkavastuu.

157 §. *Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin hallinnollisesta seuraamusmaksusta, liikennevirhemaksusta. Liikennevirhemaksun voisi määrätä 17 §:n 2 momentin VAK-ADR-hyväksymistodistuksen ja 45 §:n ADR-ajoluvan mukana pitämistä ajossa koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä, sekä 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Näistä rikkomuksista määrättävä seuraamusmaksu olisi 70 euroa. Seuraamustaso vastaisi ajokorttilaissa ja ajoneuvolaissa asiakirjojen mukana pitämisvelvollisuuden rikkomisesta määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärää. Pykälän *2 momentin* mukaan virhemaksua koskevan päätöksen määräisi valvontaviranomaiset eli poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin liikennevirhemaksun sovittamisesta yhteen samalla kertaa määrättävien useiden virhemaksujen kanssa. Jos samalla kertaa olisi määrättävä virhemaksu useista liikennevirhemaksulla sanktioiduista rikkomuksista, yhteistä virhemaksua korotettaisiin 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu. Näiltä osin maksupäätöksestä määrättäessä olisi otettava huomioon myös tieliikennelain, ajoneuvolain ja liikenteen palveluista annetun lain mukaan määrättävä liikennevirhemaksu. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että maksun määräämisen sijaan rikkomuksesta on annettava suullinen tai kirjallinen huomautus, jos rikkomus on vähäinen.

Tämän lisäksi pykälän *4 momentissa* säädettäisiin niistä tilanteista, joissa virhemaksua ei olisi mahdollista määrätä lainkaan. Momentin *1 ja 2 kohta* sisältäisivät niin sanotut *ne bis in idem* –periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Periaatteen merkitystä hallinnollisen maksusanktion yhteydessä on käsitelty laajasti uutta tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE 180/2017 vp).

Näiden lisäksi momentin *3 kohdassa* säädettäisiin, että liikennevirhemaksua ei määrättäisi, jos samalla teolla olisi tehty rikos. Sääntely vastaisi myös näiltä osin tieliikenteen seuraamusjärjestelmässä omaksuttua sääntelymallia. Kyse on niin sanotusta konkurrenssi-tilanteesta, jossa esimerkiksi samassa ajosuorituksessa syyllistytään rattijuopumukseen, turvavyön käyttörikkomukseen ja pykälässä säädettyyn asiakirjarikkomukseen. Säännöksen mukaan liikennevirhemaksua ei tällöin määrättäisi lainkaan turvavyörikkomuksesta ja asiakirjarikkomuksesta. Liikennevirhemaksua ei myöskään määrättäisi, jos samalla teolla epäiltäisiin tehdyksi, mikä tahansa rikos, josta säädetään rikoslaissa tai muussa laissa.

Ehdotettava sääntelymalli korostaisi asiakirjarikkomuksen toissijaisuutta motittavampiin rikoksiin nähden: pykälässä esitettävien rikkomusten luonnetta ja tarkoitusta rikoksia vähäisempinä lain vastaisina tekoina. Muutos ei välttämättä johtaisi sanktiotason muutokseen, koska rikoslain 6 luvun 4 §:n mukaan rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttimiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen nähden. Tapauksissa, joissa on rikosoikeudellisesti rangaistavan käyttäytymisen ohella syyllistytty hallinnollisiin rikkomuksiin, voitaneen käytännössä usein arvioida olevan käsillä myös keskimääräistä suuremmasta syyllisyydestä (esimerkiksi tietoinen tuottamus, piittaamattomuus; rikoksen tekopäätöksen kiinteys ja vakaa aikomus; harkinta ja suunnitelmallisuus; HE 44/2002 vp). Näin siis olisi, vaikka hallinnollinen rikkomus ei laillisuusperiaate huomioon ottaen voisikaan välittömästi vaikuttaa rangaistuksen mittaamiseen.

Sääntelymalli tarkoittaisi tällöin myös sitä, että tekokokonaisuus käsitellään vain yhdessä oikeudellisessa linjassa, rikosprosessissa. Tämä olisi sekä tienkäyttäjän että viranomaisen kannalta järkevää, tarkoituksenmukaista ja taloudellista. Sellainen sääntelymalli, että samalla teolla tehdystä rikoksesta ja rikkomuksesta annettaisiin sekä sakkomääräys että liikennevirhemaksua koskeva päätös voisi aiheuttaa sekaannusta, koska muun ohella niissä muutoksenhakuprosessi on erilainen. Sakkomääräykseen haettaisiin muutosta käräjäoikeudesta ja virhemaksua koskevasta päätöksestä oikaisuvaatimuksen jälkeen hallinto-oikeudesta.

Momentin *4 kohdan* mukaan olisi seuraamus olisi lisäksi jätettävä määräämättä, jos rikkomus olisi ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta. Maksu olisi myös jätettävä määräämättä, jos seuraamuksen määrääminen olisi muulla tavalla kohtuutonta. Kohtuullisuussäännöksillä ilmennettäisiin myös pykälässä säädettyjen rikkomusten vähäistä moitittavuutta.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin siitä, että maksua koskeva päätös määrättäisiin hallintomenettelyssä ja maksun saisi valtio. Sen lisäksi säädettäisiin, että maksupäätöstä koskevasta hallintomenettelystä, maksun määräämisestä, päätöksen sisällöstä, maksuajasta, päätöksen tiedoksiannosta ja sen täytäntöönpanosta säädettäisiin tieliikennelain 6 luvussa.

158 §. *Vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälässä säädettäisiin pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonnassa määrättävästä seuraamusmaksusta. Tällainen hallinnollinen seuraamusmaksu olisi myös uusi vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaan liittyvä seuraamustyyppi, joka otettaisiin käyttöön pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamiseksi. Maksun määräämisestä ja sen suuruudesta säädettäisiin 159 §:ssä. Sääntelymalli vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädettyä ajoneuvojen markkinavalvonnassa käytössä olevaa mallia.

Pykälän *1 momentin* mukaan toimivaltainen valvontaviranomainen voisi määrätä seuraamusmaksun esitettävän lain 23 – 28 §:ssä ja 62 §:ssä säädetyn pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin valmistusta, käyttöä, kunnossapitoa, kunnostusta tai vaatimustenmukaisuuden varmistamista koskevien velvollisuuksien rikkomisesta.

Pykälän *2 momentin* mukaan toimivaltainen valvontaviranomainen voisi määrätä seuraamusmaksun esitettävän lain 80 tai 81 §:ssä taikka 83 – 89 §:ssä säädettyjen kuljetettavien painelaittein valmistusta, maahantuontia, markkinoille saattamista, käyttöä tai korjaavien toimenpiiteiden ryhtymistä koskevien säännösten rikkomisesta.

159 §. *Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus.* Pykälässä säädettäisiin 158 §:ssä säädetyn seuraamusmaksun määräämisestä, sen suuruudesta ja täytäntöönpanosta. Pykälä vastaisi ajoneuvolaissa talouden toimijalle, nimetylle tutkimuslaitokselle tai asiantuntijalle määrättävän seuraamusmaksun määräämistä, suuruutta ja täytäntöönpanoa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin toimivaltaisesta viranomaisesta määrätä seuraamusmaksu. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Säteilyturvakeskuksella olisi toimivalta määrätä 158 §:n 1 momentissa tarkoitettu seuraamusmaksu. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla olisi toimivalta määrätä 158 §:n ja 2 momentissa tarkoitettu seuraamusmaksu.

Jos seuraamusmaksu määrättäisiin oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voisi olla enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti kuljetettavan painelaitteen valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan tai käyttäjän edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Kiinteään enimmäisrahamäärään yhdistetty liikevaihtokatto varmistaisi sen, että seuraamusmaksun suuruus ei muodostuisi kohtuuttomaksi pienten yritysten kannalta.

Seuraamusmaksu kohdistuisi käytännössä useimmin oikeushenkilöön. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voisi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrättäisiin maksettavaksi valtiolle.

Pykälän *2 momentin* mukaan seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi otettava huomioon lainvastaisen menettelyn laatu, sen vahingollisuus ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Maksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin. Kaikki asiaan vaikuttavat olosuhteet olisi otettava huomioon. Maksu voitaisiin jättää määräämättä ja antaa sen sijasta huomautus tai määrätä maksu maksettavaksi vähimmäismäärää pienempänä, jos menettelyn moitittavuus olisi vähäinen. Maksun määräämättä jättäminen tai määrääminen vähimmäismäärää pienempänä

voisi olla kohtuullista ottaen huomioon menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi *ne bis in idem* –periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Periaatteen merkitystä seuraamusmaksun kannalta on käsitelty muun muassa tieliikennelakia ja ajoneuvolakia koskevissa hallituksen esityksissä (HE 180/2017 vp, HE 177/2020 vp).

Ne bis in idem –periaatteesta johtuen 3 momentissa säädettäisiin, että seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos henkilöä epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei myöskään saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rikosoikeudellista rangaistusta.

Lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille. Tämän vuoksi pykälän *4 momentin* mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Maksun täytäntöönpanosta säädettäisiin muuten sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaisi siten Oikeusrekisterikeskus.

Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa ei säädetä julkisoikeudellisen saatavan vanhentumisesta. Tämän vuoksi pykälän *5 momentissa* säädettäisiin muiden oikeusjärjestyksen seuraamusmaksun vanhentumissäännösten mukaisesti myös siitä, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun viivästyessä se olisi koroton.

160 §. *Määräaikainen kielto osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen.* Pykälässä säädettäisiin ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilppiin syyllistyneen henkilön karenssista, joka olisi uusi hallinnollinen seuraamus ADR-ajolupakokeessa ja turvallisuusneuvonantajan kokeessa todetusta vilpistä. Uusi sääntely vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään (LiVM 8/2021 vp) hyvänä, että vilppiin taksikuljettajan kokeessa syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen. Vaikka taksikuljettajan kokeessa todetun vilpin seurauksena määrätäyllä karenssiajalla oli valiokunnan mukaan elinkeinotoiminnan rajoittamista koskevia vaikutuksia, valiokunta piti sääntelyä kokeen keskeisen merkityksen vuoksi tarpeellisena ja oikeasuhtaisena.

Pykälän *1 momentin* mukaan ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpillisesti toimineen koesuoritus olisi keskeytettävä ja hylättävä. Myös koesuorituksen jälkeen havaittu vilppi voisi johtaa koesuorituksen hylkäämiseen. Pykälässä tarkoitettu koesuoritus alkaisi, kun kokeen järjestäjä varmistaa kokeeseen osallistujan henkilöllisyyden.

Momentissa tarkoitetuksi vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautuminen kokeessa. Vilppiä olisi muun muassa lunttaus, kokeeseen kuulumaton keskustelu, muu kuin etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen, toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritys.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin kuuden kuukauden karenssista kokeeseen osallistumisessa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä vilpilliseen toimintaan osallistuneelle. Karenssin alkamisaika laskettaisiin vilpin tekohetkestä. Tämä pätisi myös silloin, jos vilppi havaittai-

siin vasta koesuorituksen jälkeen. Tällöin koesuoritus hylättäisiin takautuvasti ja hylkäys johtaisi ajoluvan ja oikeuden toimia turvallisuusneuvonantajana menettämiseen. Kokeen järjestäjän olisi ilmoitettava ja annettava selvitys Liikenne- ja viestintävirastolle vilpillisestä menettelystä.

Pykälän *3 momentissa* olisi määräystenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Määräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määritellä, millainen toiminta katsottaisiin vilpiksi, koska edellä 1 momentissa vilpillinen menettely olisi määritelty yleisluonteisesti. Tämä on siksi, että vilpin konkreettiset tekotavat ovat moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia. Vilpin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely olisi siksi tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus reagoida määräyksellä nopeasti. Valtuus antaa tarkempia määräyksiä vilpin todentamisesta, vilppiyrityksistä sekä menettelystä vilppitapauksissa olisi tärkeä, koska on todennäköistä, että vilpillisen toiminnan muodot muuttuvat, mukaan lukien erilaisten teknisten apuvälineiden käyttö, ja tämä edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin.

161 §. *Toimenpiteistä luopuminen.* Pykälässä olisi toimenpiteistä luopumista koskeva säännös, jonka avulla olisi mahdollista estää epätarkoituksenmukaista sanktiokumulaatiota lain rikkomistapauksissa. Pykälän mukaan luvussa säädetystä rikoksesta tai laissa säädetyn velvollisuuden rikkomisesta olisi mahdollista jättää syyte nostamatta, rangaistus tai muu seuraamus määräämättä, jos teon johdosta annetusta muusta viranomaisen päätöksestä aiheutuneita taloudellisia seurauksia olisi pidettävä tekijälle teon vakavuuteen nähden riittävinä taikka jos tekijä rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua kieltoa.

24 luku

Erinäiset säännökset

162 §. *Muutoksenhaku ja täytäntöönpano.* Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin muutoksenhausta esitettävän lain nojalla annettuun päätökseen. Ennen varsinaista muutoksenhakua päätökseen olisi haettava oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimuksen tekemisestä säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimukseen tehdystä päätöksestä haettaisiin muutosta valittamalla niin kuin siitä oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

Pykälän 1 momentin pääsäännön lisäksi pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saisi kuitenkin vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Tämä olisi siksi, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi mainittujen kokeiden ja hyväksyntöjen toimivaltainen viranomainen.

Pykälän *3 momentin* perusteella päätöksen tehnyt viranomainen voisi päättää, että sen tekemää päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta.

163 §. *Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen.* Pykälä vastaa voimassaolevan VAK-lain 23 d §:ää. Sillä on pantu osaltaan kuljetustoiminnassa täytäntöön ympäristövahinkojen ehkäisemistä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/35/EY eli niin sanotun ympäristövastuudirektiivin artiklan 1 kohdan a alakohta sekä liitteen III kohta 8.

Ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:n mukaan valtion valvontaviranomaisen on määrättävä pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistamisesta. Jos pohjavesi on merkittävästi pilaantunut, viranomaisen on määrättävä puhdistamisesta vastuussa oleva ryhtymään eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa (383/2009) tarkoitettuihin korjaaviin toimiin. Vastaavasti ympäristönsuojelulain 176 §:n 2 momentin mukaan, jos vesistön merkittävä pilaantuminen tai luontovahinko on aiheutunut onnettomuuden tai muun ennakoimattoman syyn seurauksena, on valtion valvontaviranomaisen määrättävä vahingon aiheuttanut toiminnanharjoittaja eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa tarkoitettuihin korjaaviin toimenpiteisiin.

Pykälän viittaus ympäristönsuojelulain 137 §:ään ja 176 §:n 2 momenttiin olisi tarpeen niiden tilanteiden varalta, että säännöksessä tarkoitettu merkittävä vahinko aiheutuisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Pykälän säännöksellä varmistettaisiin, että ympäristönsuojelulain mukaisella valtion valvontaviranomaisella eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on toimivalta antaa näissä tilanteissa määräys ryhtymisestä eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa tarkoitettuihin korjaaviin toimenpiteisiin.

164 §. *Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen.* Pykälän *1 momentin* mukaan ADR-ajoluvan tai turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen kaksoiskappale voitaisiin myöntää, jos ajolupa on kadonnut, varastettu tai anastettu. Se voitaisiin myös myöntää, jos tiedot ovat muuttuneet. Kaksoiskappale on identtinen alkuperäisen asiakirjan kanssa. Käytännössä kaksoiskappaletta voisi hakea samalla tavalla ja samoista paikoista kuin alkuperäistäkin ajolupaa. Turvallisuusneuvonantajan todistuksen kaksoiskappaletta voisi pyytää alkuperäisen todistuksen myöntäjältä, joka on Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi valtuudet Liikenne- ja viestintävirastolle määrätä tarkemmin alkuperäisen asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja mitätöinnistä.

165 §. *Virkavastuu.* Pykälän *1 momentin* mukaan 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittaviin sekä 134 §:ssä tarkoitettuja asiantuntijatehtäviä suorittaviin sovellettaisiin tehtävien julkisoikeudellisesta luonteesta johtuen rikosoikeudellista virkavastuusta koskevia säännöksiä. Tehtävissä olisi kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuista julkisista hallintotehtävistä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin vahingonkorvausvellisuudesta näitä tehtäviä suoritettaessa viittaamalla vahingonkorvauslakiin.

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

166 §. *Voimaantulo.* Pykälän *1 momentti* sisältäisi tavanomaisen voimaantulosäännöksen. Laki esitetään tulevaksi voimaan vuoden 2023 alussa.

Pykälän *2 momentin* mukaan esitettävä laki kumoaisi voimassa olevan VAK-lain.

Pykälän *3 momentin* mukaan sovellettaisiin esitettävää lakia, jos muualla lainsäädännössä viitattaisiin kumottavaksi esitettävään VAK-lakiin.

167 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälässä olisi esitettävän lain siirtymäsäännökset, jotka olisivat välttämättömät vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan oikeustilanteen häiriöttömän jatkuvuuden turvaamiseksi lainsäädännön laajasti uudistuessa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että esitettävän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnät pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin hallintomenettelyssä vireillä olevista asioista, jotka käsiteltäisiin loppuun noudattaen esitettävän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä ja määräyksiä.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin esitettävän lain 28 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Säännöstä sovellettaisiin seuraavasta esitettävän lain voimaantulon jälkeen suoritettavasta tarkastuksesta alkaen.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että 92 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja sovellettaisiin kuuden kuukauden kuluttua lain voimaantulosta

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin, että esitettävän lain 33 §:ssä säädetty sisäinen pelastussuunnitelma olisi laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin, että esitettävän lain voimaan tullessa 49 §:ssä tarkoitettu koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö olisi edelleen kelpoinen tehtäväänsä esitettävän lain voimaan tullessa voimassa olevan koulutusluvan voimassaoloajan.

Pykälän *7 momentissa* säädettäisiin, että Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditointia esitettävän lain tullessa voimaan, olisi edelleen kelpoinen tehtäväänsä täyttämättä esitettävän lain 110 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta vuoden lain voimaantulosta.

Pykälän *8 momentissa* säädettäisiin, että esitettävän lain 123 §:ssä säädetty valvontasuunnitelma olisi laadittava viimeistään vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Pykälän *9 momentissa* säädettäisiin, että voimassa olevan VAK-lain nojalla myönnetyt voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetusrajoituksia koskevat päätökset olisivat voimassa 18 kuukautta lain voimaantulosta.

Pykälän *10 momentissa* säädettäisiin, että voimassa olevan VAK-lain nojalla annetut Liikenne- ja viestintäviraston määräykset ovat voimassa kunnes niistä toisin määrätään. Voimassaolevia määräyksiä ovat tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat määräykset. Ne uusitaan kahden vuoden välein vastaamaan ADR-sopimuksen määräyksiä, RID-määräyksiä ja VAK-direktiiviä, joita muutetaan kahden vuoden välein. Käytännössä nämä Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat määräykset uusitaan aina parittomina vuosina, joten voimassa olevat määräykset tulevat kumotuiksi seuraavan kerran viimeistään vuonna 2023. Silloin uudet määräykset annettaisiin uuden lain nojalla.

Pykälän *11 momentissa* säädettäisiin, että voimassa olevan VAK- lain 6 §:n 2 momentin säännös sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentin säännös puolustusvoimien autontarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentin säännös Pääesikunnan tunnustaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäisivät voimaan, kunnes niistä toisin säädetään. Puolustusministeriön johdolla on käynnissä hallituksen esityksen valmistelu, jossa säädettäisiin puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksista.

Pykälän *12 momentissa* säädettäisiin myös, että VAK-lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset olisivat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.

Siirtymäsäännösten voimassa olon jatkamisella varmistettaisiin puolustusvoimien vaarallisten aineiden häiriötön kuljettaminen niin kauan, että puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamista koskeva lainsäädäntö saataisiin voimaan. Edellä mainitun 11 momentin toisen virkkeen siirtymäaika olisi erityisesti tarpeen puolustusvoimien kuljetussopimukseen perustuvien ja käytännössä yritysten suorittavien vaarallisten aineiden kuljetusten saattamiseksi esitettävän lain vaatimusten mukaiseksi ottaen huomioon myös varautumiseen ja valmiuden kohottamiseen liittyvät seikat.

Pykälän *13 momenttiin* esitettävä siirtymäsäännös selventäisi 156:n kohdalla sitä, että ennen esitettävän lain voimaantuloa tehdyistä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrätään - rikosoikeudellisesta lievemmän lain periaatteesta huolimatta - nimenomaan rikosoikeudellinen rangaistus. Esitettävässä laissa rikosoikeudellisen sääntelyn korvaaminen joiltain osin hallinnollisella sanktioinnilla ei kuitenkaan merkitsisi rangaistusvastuusta vapautumista, vaan lievemmän lain periaate otettaisiin huomioon sanktiota määrättäessä (LaVL 3/2017 vp.).

Siirtymäsäännös olisi poikkeus rikoslain 3 luvun 2 §:n 2 momentista ilmenevään pääsääntöön. Dekriminalisointi ei tässä tapauksessa lähtökohtaisesti merkitse, että suhtautuminen rangaistavaksi säädettyihin tekoihin tai laiminlyönteihin olisi lieventynyt, eikä rangaistussäännöksen kumoaminen merkitse, että teot jäisivät jatkossa vaille seuraamuksia. Ennen voimaantuloa tehdyistä teoista ja laiminlyönneistä määrättäisiin siten lähtökohtaisesti rikosoikeudellinen rangaistus. Jos uuden lain mukainen hallinnollinen seuraamus olisi kuitenkin yksittäistapauksessa tosiasiallisesti lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus, olisi siirtymäsäännöstä tulkittava kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 8/1976) 15 artiklan 1 kohdan kanssa yhteensopivasti. Esimerkiksi päiväsakkojen lukumäärää voitaisiin tarvittaessa alentaa.

7.2 Ajokorttilaki

65 §. *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälän *1 momentin 6 kohta* muutettaisiin vastaamaan ehdotettavaa 1. lakiehdotusta. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja olisi mahdollista määrätä ajokieltoon sellaisten tekojen ja laiminlyöntien johdosta, joilla olisi merkitystä turvallisen kuljetustehtävän kannalta vaarallisia aineita tiellä kuljetettaessa. Uutta olisi se, että tällaiset teot olisi nyt lueteltu pykälässä tyhjentävästi.

Ajokieltoon olisi mahdollista määrätä toistuvien rikkomusten johdosta 141 §:ssä tarkoitetun luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisen, 142 §:ssä tarkoitetun kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisen, 143 §:ssä tarkoitetun vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisen, 144 §:ssä tarkoitetun matkustajaa koskevien säännösten rikkomisen, 148 §:ssä tarkoitetun ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkomisen, 150 §:ssä tarkoitetun turvatoimia koskevien säännösten rikkomisen, 151 §:ssä tarkoitetun kuljetuskieltoja ja –rajoituksia koskevien säännösten rikkomisen tai 153 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisen perusteella.

7.3 Ampuma-aselaki

106 b §. *Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen.* Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa. Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa

21 §. *Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille.* Pykälän 1 momentin 13 kohtaan tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.4 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta

2 §. Viittaus muuhun lainsäädäntöön. Pykälään tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.5 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa

21 §. *Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille.* Pykälän 13 kohtaan tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.6 Laki kasvinsuojeluaineista

3 §. *Suhde eräisiin säädöksiin*, Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.7 Kemikaalilaki

5 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän *1 momentin 8 kohtaan* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.8 Konttilaki

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.9 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän *1 momentin 2 kohdasta* poistettaisiin tarpeettomana viittaus vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupaan. Momentin *4 kohdan* viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 b §:ään muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotukseen. Samalla myös

ADR-ajolupakokeen vastaanottajaa koskeva määritelmä poistettaisiin 4 kohdasta tarpeettomana. Momenttiin lisättäisiin myös uusi 5 kohta, jossa määriteltäisiin ADR-ajolupakoulutustoiminta.

3 b §. *Kuljettajatutkintotoimintaa koskeva sopimus.* Pykälän 4 kohdasta poistettaisiin tarpeettomana viittaus vaarallisten aineiden ajolupakokeeseen.

6 §. *Kuljettajatutkinnon vastaanottajan riippumattomuuden arviointi.* Pykälän *1 momentissa* täsmennettäisiin, että kuljettajantutkinnon vastaanottaja, hänen palveluksessaan oleva tai kuljettajantutkinnon vastaanottajan muuten riippuvuussuhteessa oleva ei saisi harjoittaa ADR-*ajolupakoulutustoimintaa*.

Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin kuljettajatutkinnon vastaanottajaa tai hänen palveluksessaan olevaa koskeva kielto olla kaupallisesti. taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa ADR-ajolupakoulutustoimintaa harjoittavaan.

7 §. *Ajokokeen vastaanottajan yleiset kelpoisuusvaatimukset.* Pykälästä poistettaisiin tarpeettomana viittaus ADR-ajolupakokeeseen.

7 a §. *Ajokokeen vastaanottajan luotettavuus.* Pykälän *1 momentin* johtolauseesta poistettaisiin tarpeettomana viittaus ADR-ajolupakokeisiin.

7 b §. *Vaarallisten aineiden ADR-ajolupakokeen vastaanottajan ammattitaito.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana.

7 e §. *Kuljettajantutkinnon laadunvarmistus.* Pykälän *3 momentti* kumottaisiin tarpeettomana.

11 §. *Valvonta.* Pykälän *3 momentissa* poistettaisiin viittaus vaarallisten aineiden ajolupakokeita vastaanottaviin tarpeettomana.

7.10 Lannoitevalmistelaki

2 §. *Soveltamisala.* Pykälän *4 momentin 4 kohtaan* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.11 Painelaitelaki

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa sekä lisättäisiin viittaus määritelmään.

7.12 Laki pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta

4 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän *4 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.13 Rautatiekuljetuslaki

9 §. *Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin.* Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.14 Rikoslaki

44 luku.

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista.

13 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusrikos.* Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.15 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala.* Pykälän *2 momentin 1 ja 2 kohtaan* tehtäisiin säädösviittausten teknisiä korjauksia. Lisäksi momentin 8 kohtaan tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.16 Säteilylaki

37 §. *Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus.* Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa. Lisäksi viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 c §:n 2 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotuksen 94 §:n 3 momenttiin.

41 §. *Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus.* Pykälän *7 momentin* viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 c §:n 2 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotuksen 94 §:n 3 momenttiin.

179 §. *Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja.* Pykälän *3 momentin* viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 §:ään muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotukseen.

7.17 Tieliikennelaki

114 §. *Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa.* Pykälän *7 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

Liite 3.3. *Kielto- ja rajoitusmerkit.* Liikennemerkillä C8 (Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty) osoitettavaa vaarallisten aineiden kuljetuskieltoa muutettaisiin. Merkillä C8 kiellettäisiin vaarallisten aineiden kuljetus ajoneuvoilla, jotka vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla edellytetään merkittäviksi vaarallisia aineita osoittavin oranssikilvin. Merkin yhteydessä ei enää käytettäisi lisäkilpeä H14 (Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) ja H15 (Läpiajo-kielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle).

Samassa yhteydessä esitettävän lain nojalla annetussa Liikenne-ja viestintäviraston määräyksessä luovuttaisiin reittirajoituksen jaottelusta ryhmän A ja B vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Liite 3.8. *Lisäkilvet*. Lisäkilvet H14 (Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) ja H15 (Läpiajokielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle) selityksineen kumottaisiin.

7.18 Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta

4 §. *Soveltamisalan rajoitukset.* Pykälän *1 momentin 1 kohtaan* tehtäisiin lakitekninen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.19 Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta

1 §. *Soveltamisala*. Pykälän *1 momentin* soveltamisalaan lisättäisiin laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (/).

4 §. Valvontaviranomaiset. Pykälän *3 momenttiin* lisättäisiin säännös, että Säteilyturvakeskus on markkinavalvontaviranomainen myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta.

7.20 Turvallisuusselvityslaki

21 §. *Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät.* Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin uusi 11 kohta, joka koskisi vaarallisten aineiden kuljetusten parissa työskenteleviä henkilöitä.

7.21 Laki sakon täytäntöönpanosta

1 §. *Soveltamisala*. Pykälän *2 momenttia* muutettaisiin niin, että momentin luetteloon ja siten lain soveltamisalaan lisättäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa lain (/) 157 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu sekä 158 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Voimassa oleva VAK-laki esitetään kumottavaksi, jolloin kumoutuvat myös siinä olevan asetuksenantovaltuuden nojalla annetut asetukset. Esitettävän lain nojalla säädetäisiin vain yksi valtioneuvoston asetus, mikä selkeyttäisi säädöskokonaisuutta. Asetuksessa säännöksiä olisi vähemmän kuin voimassa olevissa asetuksissa, koska uuden lain myötä osa asetusten säännöksiä sisällytettäisiin lakiin. Teknisluontoiset vaatimukset annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Määräystenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyy hyvin paljon ammatillisiksi luonnehdittavia erityispiirteitä ja velvollisuuksia, jotka kuljetustoiminnassa mukana toimivien on hallittava.

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen nojalla *valtioneuvoston asetuksella* voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä:

1) 14 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä lupa- ja ilmoitusmenettelystä, lupahakemuksessa ja ilmoituksessa vaadittavista tiedoista sekä lupahakemuksen ja ilmoituksen tekemisessä noudatettavista määräajoista,
2) 23 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä pakkauksen, säiliön ja kontin käyttöolosuhteisiin liittyvästä yleisestä materiaalin käyttölämpötilasta ja sen merkitsemisestä,
3) 24 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitetusta vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä, asiakirjoista ja merkinnöistä,
4) 28 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä ilmoitettavien säiliöiden ja paineastioiden tyypeistä, ilmoitettavista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta,
5) 30 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista,
6) 31 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tilapäisen säilytyksen käytännön toteutuksesta, vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksikköjen säilyttämisestä, sijoittelusta ja erottelusta sekä muista tilapäisen säilytyksen ainekohtaisista menettelyistä ja teknisistä yksityiskohdista,
7) 32 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta,
8) 33 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä ja uusimisesta,
9) 34 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä,
10) 35 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta,
11) 36 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen uusimisen käytännön toteutuksesta,
12) 51 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista,
13) 97 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävästä erikoiskoulutuksesta sekä pääsyvaatimuksista erikoiskoulutukseen, erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niistä annettavasta todistuksesta,
14) 101 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarkastuslaitosten yhteistyöstä ja siihen liittyvistä tehtävistä,
15) 113 §:n 6 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarkastuslaitoksen vuosittaisen kertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle,
16) 114 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarkastusten määräajoista, kuljetuksen tarkastuskohteista sekä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteutuksesta,
17) 117 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä VAK-tienvarsitarkastusten tarkastusluettelosta ja sen mallista, tarkastuskohteista sekä tarkastusten annettavan selvityksen sisällöstä ja sen mallista,
18) 129 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa seuraavat *määräykset*:

1) 8 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetusluokista, luokituskriteereistä, -menetelmistä ja -asiakirjoista, luokitukseen liittyvistä kokeista, testeistä ja muista aineen ominaisuuksien tunnistamiseen sekä tunnistetietojen ja kuljetusvaatimusten määrittämiseen tarvittavista menettelyistä, kuljetusnimikkeistä ja muista luokitustiedoista, luokitukseen liittyvistä kuljetusehdosta, sekä aineista, joiden kuljetus on kielletty tai joilta edellytetään viranomaisen määrittämää luokitusta ja nimikettä,
2) 9 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä 9 §:n 1 momentissa tarkoitetusta merkinnästä, merkitsemistavasta ja -menetelmästä sekä merkintöjen ja merkkien teknisistä yksityiskohdista,
3) 10 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksessa mukana pidettävistä tai välitettävistä ainetiedoista ja muista aineen kuljetukseen liittyvistä tiedoista, tietojen merkitsemistavasta sekä tietojen ja asiakirjojen teknisistä yksityiskohdista, tietojen sähköisestä välittämisestä sekä tietojen säilyttämisestä,
4) 11 §:n 3 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä sähköisesti välitettävistä ja säilytettävistä kuljetustiedoista ja niitä sisältävistä asiakirjoista sekä tietojen välitystavasta ja säilyttämisestä,
5) 12 §:n 2 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä sallituista ainekohtaisista kuljetustavoista, pakkaustavoista, pakkauksen, säiliön ja kontin sulkemistavasta ja muusta käytöstä, kuljetuksesta pakkaamattomana ja irtotavarana sekä muista käytettävään kuljetustapaan liittyvistä yksityiskohdista,
6) 13 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuomatilan käytöstä, kuorman ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin edellyttämistä erityistoimenpiteistä ja näihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoimenpiteistä sekä ainekohtaisia määräyksiä räjähteistä ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta,
7) 13a §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvallisuusohjeista ja valmiussuunnitelmasta, niiden sisällöstä ja muodosta sekä kuljetuksessa edellytettävistä varusteista ja niiden sijoittelusta,
8) 16 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetukseen soveltuvan kuljetusvälineen sekä kuorma- ja lastitilan erityisistä rakenteista, varusteista ja teknisistä ominaisuuksista sekä aineen tai ainemäärän rajoittamisesta,
9) 17 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksymisen edellytyksistä, hyväksynnän ja katsastuksen suorittamiseen liittyvistä teknisistä vaatimuksista, tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä, todistuksen mallista, sisällöstä ja voimassaoloajasta sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa ensimmäisestä VAK-ADR-katsastuksesta,
10) 19 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tarvittavien mittausten, laskemien tai testien sisällöstä sekä siitä, milloin vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa 19 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuilla tavoilla,
11) 20 §:n 5 momentin nojalla ainekohtaisia ja teknisiä tarkempia määräyksiä kuljetuksen ennakkohyväksynnästä, luvasta, ennakkoilmoituksesta, hyväksyntää, lupaa tai ilmoitusta edellyttävistä aineista, lähetyksistä ja kuljetustilanteista, hyväksymishakemuksen, hyväksymistodistuksen ja ilmoituksen sisällöstä, sekä hyväksynnän ja luvan hakemiseen sekä ilmoituksen tekemiseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista ja ehdoista,
12) 21 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä luvan vaatimisen yksityiskohdista sekä ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä 21 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tapauksista, joissa lupaa ei vaadita,
13) 22 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä luvan hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista,

14) 23 §:n 3 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä pakkauksen, säiliön ja kontin suunnittelusta, valmistuksesta, varustamisesta, rakenteesta, materiaalista, tarkastuksesta, testauksesta, merkinnästä, käytöstä, käyttöolosuhteista, kunnossapidosta ja kunnostamisesta sekä niihin liittyvistä teknisistä menetelmistä,
15) 24 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisesta, arviointimenettelystä, tarkastuksista ja teknisistä menetelmistä ja menettelytavoista, hyväksynnän voimassaoloajasta, uudistamisesta ja kumoamisesta, merkinnöistä, merkintätavoista, merkittävistä tiedoista, asiakirjoista ja todistuksista,
16) 25 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän voimassaoloajasta, valmistuksen, kunnostuksen ja testauksen varmistamisesta ja valvonnasta, teknisistä asiakirjoista, todistuksista ja niiden säilyttämisestä sekä käyttäjän saatavilla olevista tiedoista,
17) 26 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pakkausten, säiliöiden ja konttien soveltuvuudesta kuljetukseen, niiden käytöstä, tarkastusten määräajoista, teknisistä asiakirjoista ja niiden säilyttämisestä,
18) 27 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tieteen ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi edellytettävistä poikkeavista ratkaisuista, vaatimuksista, teknisistä eritelmistä ja niiden sisällöstä,
19) 34 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä satama-alueen varustamisesta lastivahinkojen varalta, 34 §:n mukaisen satama-alueen turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella,
20) 37 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, kuorman ja lastin rajoittamisesta ja sijoittelusta matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, muista erityistoimenpiteistä sekä vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon kuljetuksesta tiehen kuuluvalla lautalla,
21) 38 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen matkatavarana kuljetettavia vaarallisia aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista,
22) 39 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti lentopostissa sallituista vaarallisista aineista ja hyväksyntää edellyttävästä vaarallisia aineita sisältävästä lentopostista sekä lentopostikuljetusten rajoittamisesta tai kieltämisestä,
23) 40 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän vaatimisen yksityiskohdista sekä hyväksynnän hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista,
24) 42 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavan koulutuksen sisällöstä ja rakenteesta, käytännön toteutuksesta, täydennyskoulutuksen määräajoista ja muista koulutuksen teknisistä yksityiskohdista,
25) 43 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ilmakuljetuksen ja lentotoimintaan liittyvän koulutusohjelman sisällöstä ja rakenteesta,
26) 44 §:n 3 momentin nojalla tarvittaessa tarkempia määräyksiä kouluttajan pätevyydestä ja ammattitaidosta sekä siihen liittyvän koulutuksen teknisistä yksityiskohdista,
27) 45 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ajoluvan mallista sekä ainekohtaisia teknisiä määräyksiä siitä, milloin kuljettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa,
28) 46 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä koulutuksen ja kurssien rakenteesta, sisällöstä ja käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista,
29) 47 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ajolupakokeen rakenteesta, sisällöstä, suoritustavasta, valvonnasta, käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä muista teknisistä yksityiskohdista,

30) 48 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ADR-ajoluvan voimassaoloajasta, voimassaolon ja sen jatkamisen määräytymisestä, ADR-ajoluvan hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä,
31) 49 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä koulutusluvan hakemisen yksityiskohdista, koulutusohjelman sisällöstä ja muista koulutusohjelman teknisistä yksityiskohdista,
32) 51 §:n 2 momentin nojalla ainekohtaisia tai muutoin yksityiskohtaisia määräyksiä turvatoimista ja tarkempia määräyksiä turvauhkiin varautumisen ja turvatoimien käytännön toteutuksesta sekä turvatoimien ja -velvoitteiden teknisistä yksityiskohdista,
33) 52 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan tunnistamisesta, tilapäisen säilytyksen paikan turvaamisesta ja teknisiä määräyksiä henkilöllisyyden osoittavasta asiakirjasta,
34) 53 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvasuunnitelman sisällöstä ja aineista, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka,
35) 55 §:n 5 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä vaarojen arvioinnista, kuljetusrajoitusten alaisista aineryhmistä, rajoituksen toteuttamisesta, tunneliluokista ja muista kuljetusrajoituksiin liittyvistä teknisistä seikoista,
36) 56 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä 56 §:n 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen ja ilmoitettavien tietojen teknisistä yksityiskohdista sekä 56 §:n 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä, ilmoitettavista tapauksista, ilmoitusten ja sen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä ilmoitus- ja välitystavasta,
37) 57 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisista raja-arvoista,
38) 58 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä 58 §:ssä tarkoitetusta selvityksen tekemisestä, selvitystä edellyttävistä tapauksista, selvityksen sisällöstä ja mallista, selvityksen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä selvityksen välitystavasta,
39) 63 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä johtamisjärjestelmän ja säteilysuojeluohjelman sisällöstä ja niihin liittyvästä säteilysuojelusta ja muista toimenpiteistä,
40) 64 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
41) 65 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
42) 66 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vastaanottajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
43) 67 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuormaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
44) 68 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pakkaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
45) 69 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä täyttäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
46) 70 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä säiliökontin haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
47) 71 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä säiliövaunun haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
48) 72 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuorman purkajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
49) 73 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä rataverkon haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
50) 74 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kunnossapidosta vastaavan yksikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
51) 75 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä laivaajan ja lastinantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,

52) 76 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
53) 77 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
54) 78 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
55) 79 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
56) 90 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
57) 91 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisista pienistä määristä, joiden kuljetus ei edellytä turvallisuusneuvonantajan nimeämistä,
58) 92 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta,
59) 93 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä toiminnasta, jota turvallisuusneuvonantajan on seurattava, sekä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä,
60) 94 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja sen sisällöstä sekä turvallisuusneuvonantajan todistuksen mallista, muuttamisesta, voimassaolosta ja voimassaoloajan jatkamisesta sekä todistuksen hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä,
61) 95 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeen suoritustavasta, käytännön järjestelyistä ja valvonnasta sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista,
62) 97 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävään erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista sekä erikoiskoulutuksen teknisistä yksityiskohdista,
63) 100 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tehtävissä noudatettavista menettelyistä, laatujärjestelmän arvioinnista, hyväksynnästä, niihin kuuluvasta valvonnasta sekä muusta tehtävien käytännön toteutuksesta,
64) 102 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
65) 103 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tarkastuksen ja testauksen teknisestä suorittamisesta,
66) 104 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
67) 105 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ja uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
68) 106 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä määräaikaistarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
69) 107 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tarkastuspalvelun tehtävistä, niiden suorittamisesta ja valvonnasta, hyväksymisestä, hyväksymisen hakemisesta, edellytyksistä, peruuttamisesta ja voimassaoloajasta,
70) 108 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä alihankintana suoritettavien tehtävien teknisistä yksityiskohdista ja käytännön toteutuksesta sekä 2 momentissa mainittujen standardiensoveltamisesta,
71) 110 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytysten täyttämisen käytännön toteutuksesta sekä 2 momentissa mainitun standardin soveltamisesta,
72) 111 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä,

73) 112 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä väliaikaisen hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä,
74) 113 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden arvioimiseen ja osoittamiseen liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä,
75) 124 §:n 7 momentin nojalla tarkempia ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä siitä, milloin vaatimustenmukaisen kuljetuksen mahdollistamiseksi ja riittävän kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi edellytetään 124 §:n 1-3 momentissa säädetyn toimivaltaisen viranomaisen toimenpidettä, todistusta, päätöstä, hyväksyntää tai muuta vastaavaa asiakirjaa,
76) 135 §:n nojalla tarkempia määräyksiä laissa säädetyistä kuljetusturvallisuutta, kuljetuksen valmistelua ja turvaamista, ainetta, kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä ja konttia koskevista vaatimuksista, jos poikkeus perustuu Euroopan unionin lainsäädäntöön tai kansainvälisiin sopimuksiin,
77) 160 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa,
78) 164 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan vuoden 2023 alussa.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 167 §:ssä esitetään useita siirtymäsäännöksiä.

10 Toimeenpano ja seuranta

Uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain toimeenpanoa tehostettaisiin viranomaisille, kuljetusyrityksille ja matkustajille järjestettävällä tiedotuksella ja koulutuksella.

Uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vaikutuksia seurattaisiin. Erityisesti seurattaisiin tilapäistä säilytystä koskevan uuden sääntelyn vaikutuksia ja toimivuutta. Seurannan tulosten perusteella arvioitaisiin tarvetta tilapäistä säilytystä koskevan lainsäädännön edelleen kehittämiselle. Seurannan tavoitteena olisi myös luoda edellytyksiä vaarallistein aineiden kuljetuksesta lain ja kemikaaliturvallisuuslain valvonnan yhteensovittamiseksi ja yhteistyön kehittämiseksi.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Puolustusministeriössä on käynnissä hallituksen esityksen valmistelu Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusten uudeksi lainsäädännöksi.

Eduskunnan käsiteltävänä on parhaillaan hallituksen esitys laiksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 139/2021 vp). Esityksellä yhdenmukaistettaisiin yleisesti markkinavalvontasääntelyä. Esityksen 1. lakiehdotuksessa selkeytettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden markkinavalvontaa sekä lisättäisiin lainsäädäntö yleisen markkinavalvontalainsäädännön soveltamisalaan.

Sisäministeriössä on valmistelussa pelastuslain muuttamista koskeva esitys, jossa otettaisiin huomioon tämän hallituksen esityksen vaikutukset pelastuslakiin. Muutos olisi tarkoitus saada voimaan samanaikaisesti esitettävän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kanssa.

Eduskunnassa on vireillä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 101/2021 vp), jossa ehdotetaan muutettavasi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momenttia (lakiehdotus 20.).

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitystä on valmisteltu vuoden 2022 talousarvion valmistelun yhteydessä.

Esitykseen sisältyy useita uusia tai täsmennettyjä viranomaisvalvontaan liittyviä tehtäviä, jotka lisäävät erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä ja resurssitarpeita. Resurssitarpeet on perusteltu ja eritelty esityksen jaksossa ”4.2.2.2. Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastoon”.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta

Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on erityisesti ylläpitää liikenneturvallisuutta ja estää ympäristön turmeleminen. Nämä tavoitteet huomioon ottaen esitettävällä lainsäädännöllä turvataan perustuslain 7 §:ssä suojattua jokaisen oikeutta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä säädettyä jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Esitettävä lainsäädäntö on tärkeä näiden perusoikeuksien toteutumisen kanalta.

12.2 Perusoikeuksien rajoittaminen

Esitettävää lainsäädäntöä on tarve arvioida perustuslain 10 §:n yksityiselämän suojan, 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden sekä 21 §:n oikeusturvan kannalta. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava näiden perusoikeuksien toteutuminen. Voimassa olevaa VAK-lakia ei ole säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella.

Henkilötietojen suoja. Perustuslakivaliokunnalla on verrattain runsaasti lausuntokäytäntöä henkilötietojen suojasta (ks. tuoreesta lausuntokäytännöstä kokoavasti esim. PeVL 4/2021 vp. s. 2–4 viittauksineen). Lähtökohtaisesti henkilötietojen sääntely tulee perustua yleiseen tietosuoja-asetukseen ja sitä täydentävään kansalliseen yleissääntelyyn (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5), ja kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava (PeVL 1/2018 vp). Kansallisen sääntelyn tarve korostuu lähinnä tietosuoja-asetuksen mukaisten erityisten henkilötietoryhmien sekä kansallisesti valtiosääntöisesti arkaluonteisiksi katsottavien tietojen osalta ((PeVL 15/2018 vp). Sääntelytarpeen arvioinnissa on otettava huomioon riskiperusteisuus (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5) ja perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2—3 ja siinä viitatut lausunnot).

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 50 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi ADR-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien asiakirjojen säilyttämisestä. Pykälässä säädettäisiin ADR-ajolupakoulutusta antavan velvoitteesta säilyttää ADR-ajolupakoulutukseen osallistuvista henkilöistä ja heille annetusta koulutuksesta annetuista todistuksista, tietojen säilyttämisestä sekä tietojen luovuttamisesta. Pykälän säännöksiä sovelletaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin koulutuksen antajiin.

Henkilötietojen käsittelystä säädetään yleisesti tietosuojalaissa ja EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa. Tässä tapauksessa tietosuoja-asetuksessa tarkoitettuja rekisterinpitäjiä ovat ADR-ajolupakoulutuksen antajat. Nämä rekisterinpitäjät vastaavat siitä, että tietosuojalaissa ja tietosuoja-asetuksessa säädetyt rekisteröidyn oikeudet toteutuvat. Se, että kyseiset rekisterinpitäjät keräävät ja käsittelevät henkilötietoja, perustuisi 1. lakiesityksen 50 §:n 1 momentin sääntelyyn

siitä, että niiden on säilytettävä koulutusta koskevia asiakirjoja. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Henkilötietojen käsittelylle on oltava aina tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen perusta. Tässä tapauksessa kyse on tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetusta tilanteesta, jossa käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen, 1. lakiehdotuksen 50 §:ssä edellytettävän asiakirjojen säilyttämisvelvoitteen noudattamiseksi.

Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä tietosuoja-asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa käsittelyssä, joka tehdään 1 kohdan c ja e alakohdan noudattamiseksi, määrittämällä täsmällisemmin tietojenkäsittely- ja muita toimenpiteitä koskevat erityiset vaatimukset, joilla varmistetaan laillinen ja asianmukainen tietojenkäsittely muun muassa muissa erityisissä käsittelytilanteissa siten kuin IX luvussa säädetään.

Artiklan 3 kohdan mukaan käsittelyn oikeudellisesta perustasta on silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi, säädettävä joko EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Artiklan 3 kohdassa on luettelo säännöksistä, joita käsittelyn oikeudelliset perustat voivat sisältää. Säännökset voivat koskea esimerkiksi käsiteltävien tietojen tyyppiä ja säilytysaikoja. EU-oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön, jossa säädetään käsittelyn oikeudellisesta perustasta, on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja sen on oltava oikeasuhtaista tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

1. lakiehdotuksen 50 §:n 1 momentissa säädettäisiin tietojen käsittelyn kansallisesta oikeudellisesta perustasta. jossa asetetaan asiakirjojen säilyttämisvelvoite. Lakiehdotus täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen, koska on yleisen edun mukaista, että koulutusta koskevat tiedot säilytetään pätevyyden voimassaolon ajan ja koulutuksen suorittanut pystyy näkemään, mitä tietoja hänen suorittamistaan koulutuksistaan voidaan säilyttää ja kuinka kauan. Esitys on myös oikeasuhtainen sääntelyn tavoitteen kannalta, kun otetaan huomioon se, että kyseessä on rajattu määrä henkilötietoja ja rajoitettu tietojen säilytysaika.

Tietosuoja-asetuksen 5 artiklassa säädetään henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista. Sen 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään (”tietojen minimointi”). Nämä edellytykset olisi otettu asianmukaisesti ottamalla huomioon asiakirjojen ja tietoja säilyttämisvelvollisuuden laajuus. Tietoihin olisi sisällytetty vain ne tiedot, jotka ovat välttämättömiä valvonnan sekä asianmukaisen koulutuksen suorittamisen kannalta. Saman artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan henkilötiedot on säilytettävä muodossa, josta rekisteröity on tunnistettavissa, vain niin kauan kuin tämä on tarpeen tietojenkäsittelyn tarkoitusten toteuttamista varten (”säilytyksen rajoittaminen”). Tämä olisi otettu huomioon tietojen säilytysaikaa koskevassa säännöksessä. Esitettävässä säilytysajassa on otettu myös huomioon se, kuinka pitkän ajan tiedot ovat tarpeen välttämättömimpien valvontatoimenpiteiden suorittamiseksi.

Lakiehdotuksessa mainitut tiedot eivät kuulu erityisiin henkilötietoryhmiin. Esityksessä ei siis ole tarpeen arvioida tietoja erityisiä henkilötietoryhmiä koskevan sääntelyn näkökulmasta.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään (PeVL 14/2018 vp) pitänyt henkilötietojen suojan kannalta tärkeinä sääntelykohteina ainakin rekisteröinnin tavoitetta, rekisteröitävien henkilötietojen sisältöä, niiden sallittuja käyttötarkoituksia mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaikaa henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturvaa. Lisäksi perustuslakivaliokunta on huomauttanut, että näiden seikkojen sääntelyn lain tasolla tulee olla kattavaa ja yksityiskohtaista. Nämä seikat on otettu huomioon 1. lakiehdotuksen 50 §:ssä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 132 §:ssä säädettäisiin oikeudesta saada ja luovuttaa salassa pidettävää tietoa. Pykälä olisi muotoiltu perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntöön perustuen siten, että vain välttämättömien tietojen luovuttaminen olisi mahdollista (esim. PeVL 41/2014 vp, s. 4, PeVL 10/2014 vp, s. 6/II, PeVL 19/2012 vp, s. 3—4 ja PeVL 62/2010 vp, s. 4/I).

Edellä esitetyistä syistä on mahdollista todeta, että 1. lakiehdotuksen 50 ja 132 §:n säätämien ehdotettavalla tavalla ei edellyttäisi perutuslainsäätämisjärjestyksen käyttämistä.

Kotirauha. Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on suojattu. Lailla voidaan kuitenkin säätää perusoikeuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittämiseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä.

Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti myös kuljetusvälineissä olevat pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat. Esityksen 1. lakiehdotuksen 130 §:ssä säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta tehdä tarkastuksia ja valvonnan suorittamiseksi oikeudesta päästä erilaisiin paikkoihin sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Tarkastusta ei saisi suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, ja kuljetusvälineen tarkastusta ei saisi ulottaa asumiseen käytettäviin tiloihin, jos se ei ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Viranomaisten tarkastusten suorittamiseksi voi olla tarvetta päästä tiloihin, joita käytetään aluksessa asumiseen. Ajoneuvoa voidaan katsoa käytettävän sekä liikkumiseen että asumiseen. Tarkastusten tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden valvonta. Siten tarkastamisen mahdollistamiseksi, esimerkiksi asiakirjojen tarkastamisen osalta, voi olla tärkeää päästä ajoneuvoon sisälle tai aluksen asumiseen käytettäviin tiloihin, joskin asumistiloihin pääsyn tarvetta voidaan pitää poikkeuksellisena.

Perustuslakivaliokunta on todennut lausuntokäytännössään (PeVL 17/1998 vp, s. 4/II, PeVL 43/2010 vp), että tällaiset edellä mainitut ajoneuvotilat jäävät perustuslailla suojatun kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle, koska ajoneuvoja käytetään sekä liikkumiseen että asumiseen.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut (PeVL 5/2010 vp, PeVL 32/2010 vp, PeVL 5/2013 vp), että kun on kyse valvontatyyppisistä tarkastuksista, tulisi tarkastussäännöksessä viitata hallintolain 39 §:ään, jotta menettelylliset ja oikeusturvatakeet tulevat taatuiksi. Esityksen 1. lakiehdotuksen 130 §:ssä on viitattu valiokunnan edellyttämällä tavalla mainittuun pykälään, eikä toimivaltuudesta säätämisen voida näiltä osin katsoa edellyttävän perustuslainsäätämisjärjestyksen käyttämistä.

Hallintolain 39 §:n mukaan viranomaisen on ilmoitettava toimivaltaansa kuuluvan tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, jota asia välittömästi koskee, jollei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Edellä tarkoitetulla asianosaisella on oikeus olla läsnä tarkastuksessa sekä esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Tarkastuksen kuluessa asianosaiselle on, mikäli mahdollista, kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on suoritettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle tai sen haltijalle kohtuutonta haittaa. Näiden velvoitteiden lisäksi saman pykälän mukaan tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle.

Edellä mainituilla perusteluilla 130 §:ssä esitettäväksi säädettävä tarkastusoikeus ei edellyttäisi perustuslainsäätämisjärjestyksen käyttämistä.

Elinkeinovapaus. Esityksen 1. lakiehdotuksessa esitetään vaarallisten aineiden kuljetusten yleisvaarallisen luonteen vuoksi useita erilaisia lupa-, hyväksyntä tai valtuutusvaatimuksia. Nämä vaatimukset ovat merkityksellisiä perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun elinkeinovapauden kannalta.

Erilaisia lakiesityksessä tarkoitettuja lupia, hyväksyntöjä ja valtuutuksia ovat ainakin 13 §:ssä tarkoitetut luvat räjähteen käsittelystä taajamassa, 20 §:ssä tarkoitetut kuljetuksen ennakkohyväksynnät ja luvat, 21 §:ssä tarkoitetut luvat vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen, 49 §:ssä tarkoitetut ADR-ajolupakoulutuksen antajan luvat, 39 §:ssä tarkoitetut postiyritykselle myönnettävät hyväksynnät lentopostilähetyksien käsittelyyn, 96 §:ssä tarkoitetut valtuutukset VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, 98 §:ssä tarkoitetut erikoiskoulutusluvat, 111 §:ssä tarkoitetut tarkastuslaitoksen hyväksynnät ja 136 §:ssä tarkoitetut poikkeusluvat.

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetään jokaisen oikeudesta lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Luvanvaraisuutta koskevan sääntelyn tulee täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset (esimerkiksi PeVL 58/2014 vp, PeVL 69/2014 vp ja PeVL 31/2018 vp). Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.

Lakiehdotuksessa esitettävät lupavaatimukset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin tai EU:n lainsäädäntöön ja siksi lupa-, hyväksyntä ja valtuusvaatimuksilla on vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä yleisesti hyväksytty ja tunnettu perusta. Tämän vuoksi myös esitettävät vaatimukset ovat elinkeinonharjoittajien tiedossa ja ennustettavissa. Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on erityisesti hyvän liikenneturvallisuustilanteen ylläpitäminen. Perustuslakivaliokunta on pitänyt liikenneturvallisuutta nimenomaisesti perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perustana elinkeinonvapauden rajoittamisen kannalta (PeVL 40/2002 vp). Esitettävät vaatimukset ovat myös vaikuttavan viranomaisvalvonnan takeena.

Lakiehdotuksen lupa-, hyväksyntä- tai valtuusvaatimukset ovat siten esityksestä ilmenevällä tavalla tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia, eivätkä edellytä perustuslainsäätämisjärjestyksen käyttämistä.

Oikeusturva. Esityksen 1. lakiesityksessä hallintotoimien kohteiden muutoksenhakuoikeudesta säädettäisiin tavanomaisesti 162 §:ssä. Pykälän mukaan esitettävän lain nojalla annettuun päätökseen saisi vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta ja sen tekemisestä säädettäisiin hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädettäisiin oikeudenkäynnistä hallinto-asioissa annetussa laissa (808/2019). Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä.

12.3 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen

Lakiehdotusta on tarkasteltava asetuksenantovaltuuksien ja määräyksenantovaltuuksien osalta suhteessa perustuslain 80 §:ään. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranoman voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrä-

tyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on arvioinut lailla säätämisen vaatimusta VAK-lain muutosesityksen yhteydessä vuonna 2000 (HE 180/2000 vp, PeVL 43/2000 vp). Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna määräyksenantovaltuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (esimerkiksi PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, myös PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp). Viranomaisten oikeussääntöjen antamisen tulee olla perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa annettaisiin huomattava määrä määräyksenantovaltuuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirastolle annettavat määräyksenantovaltuudet koskisivat uudessakin laissa teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat säännökset ja määräykset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja EU:n lainsäädäntöön, joiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon tulee reagoida kansallisesti nopeasti. Kutakin kuljetusmuotoa koskevat määräykset käsittävät yli 1000 sivua. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisiä sopimuksia muutetaan muutaman vuoden välein, joten määräyksenantovaltuuksien säätäminen Liikenne- ja viestintävirastolle myös selvästi nopeuttaisi tarvittavien muutosten tekemistä.

Ehdotetut valtuussäännökset asetusten ja erityisesti määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Ehdotettuihin asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksiin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulisi säätää lailla. Kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen asetuksenanto- ja määräystenantovaltuuksien säätämiselle on olemassa edellä mainitulla tavalla perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi ehdotetut asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

12.4 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan hallituksen esityksistä maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistamista (PeVL 26/2017 vp) käsitellyt kattavasti julkisen hallintotehtävän antamisen reunaehtoja perustuslain 124 §:n kannalta.

Perustuslain 124 §:n perusteella merkityksellistä sääntelyä on lakiehdotuksen tarkastuslaitoksia koskeva sääntely (1. lakiehdotuksen 18 luku). Esityksessä tarkoitetut tarkastuslaitokset suorittavat julkista hallintotehtävää, josta on säädetty jo voimassa olevassa VAK-laissa. Esitettävät tehtävät eivät olisi tarkastuslaitoksille uusia. Tarkastuslaitostehtävien hoitaminen jatkossakin samalla tavalla olisi tarkoituksenmukaista perustuslain 124 §:ssä edellyttämällä tavalla.

Esitettävässä laissa huolehdittaisiin oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten täyttymisestä muun muassa säätämällä tarkkarajaisesti ja täsmällisesti tarkastuslaitosten oikeuksista, tehtävistä, valvonnasta, riippumattomuudesta ja muista hyväksymisen edellytyksistä.

Esityksen mukaan virkavastuulla tehtäviä hoitavia olisivat tarkastuslaitostehtäviä suorittavien lisäksi ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan jatkokoulutuksesta vastaava henkilö ja jatkokoulutusta antava henkilö jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, valvonnassa valvontaviranomaisen käyttämä asiantuntija ja turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestämiseen käytettävä palveluntarjoaja. Julkiset tehtävät eivät olisi näille toimijoille uusia.

Esitettäviin virkavastuulla hoidettaviin julkisiin hallintotehtäviin sovellettaisiin hallinnon yleislakeja. Viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin, koska hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 42/2005 vp, s. 3/II). Viranomaisen ja yksityisen välillä tehtävässä sopimuksessa voidaan varmistaa oikeusturvan takeena olevien hallinnon yleislakien noudattaminen. Velvollisuus niiden noudattamiseen johtuu tällöinkin kuitenkin suoraan laista (PeVL 3/2009 vp, s. 5/I).

Perustuslakivaliokunnan asettama keskeinen lähtökohta julkisen palvelutehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on virkavastuun ulottaminen hallintotehtävää hoitavaan. Tästä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 165 §:ssä. Myös vahingonkorvauksen osalta olisi viittaussäännös vahingonkorvauslakiin.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 108 §:ssä esitetään säädettäväksi tarkastuslaitostehtävän hoitamisesta alihankintana. Alihankintamenettely vastaisi myös nykytilaa ja olisi edelleen tarkoituksenmukainen tapa hoitaa tarkastuslaitostoimintaa, vaikka Suomessa ei tällä hetkellä juurikaan käytetä alihankintaa, vaan tarkastuslaitokset suorittavat tehtävänsä pääosin aina itse.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä yksityiselle siirretyn julkisen hallintotehtävän edelleen siirtämiseen (subdelegointiin) on suhtauduttu lähtökohtaisesti kielteisesti. Ehdotonta kieltoa tällaiselle siirtämiselle ei kuitenkaan ole ollut osoitettavissa sellaisissa tilanteissa, joissa on kyse teknisluonteisesta tehtävästä ja joissa alihankkijaan kohdistuvat samat laatuvaatimukset ja vastaava valvonta kuin alkuperäiseen palveluntuottajaan (PeVL 15/2018 vp, PeVL 26/2017 vp, PeVL 6/2013 vp, s. 4). Lisäksi valiokunta on pitänyt tehtävän edelleen siirtämisen mahdollisuutta arvioidessaan merkityksellisenä siirrettävän tehtävän teknisluonteisuutta, viranomaisvalvonnan ulottuvuutta ja alihankkijaan kohdistuvia laatu- ja muita vaatimuksia (PeVL 26/2017 vp, PeVL 6/2013 vp, s. 4). Perustuslakivaliokunta on myös tuoreessa lausuntokäytännössään pitänyt tavallisen lain säätämisjärjestyksen edellytyksenä, että alihankintamahdollisuus on välttämätöntä rajata ja täsmentää koskemaan tosiasiallista, täydentävää palvelutoimintaa (PeVL 26/2017 vp).

Esityksen 1. lakiehdotuksen 108 §:n säännöskohtaisten perustelujen mukaan tarkastuslaitoksen on itse suoritettava tehtävänsä, mutta tiettyjä osia tarkastuksesta tai testaamisesta olisi edelleen

mahdollista antaa muulle taholle esimerkiksi tilanteissa, joissa tarkastuslaitoksella ei ole sopivaa laitteistoa tehtävien suorittamiseen. Lisäksi alihankinnasta pitäisi sopia toimeksiantajan kanssa, vaikka lopullinen vastuu tarkastuksesta säilyy tarkastuslaitoksella. Alihankkijan olisi myös täytettävä tarkastuslaitosta vastaavat akkreditointivaatimukset: se olisi oltava akkreditoitu tai sisällyttävä tarkastuslaitoksen akkreditointiin. Alihankinnan tulee olla läpinäkyvää koko alihankintaketjussa, ja alihankinnasta on ilmoitettava tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle. Tarkastuslaitoksen velvollisuus on varmistaa, että alihankkija täyttää tarkastuslaitokselle säädetyt vaatimukset. koska tarkastuslaitos on vastuussa alihankkijan sen lukuun suorittamista tehtävistä.

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksessa esitettäviä muun kuin viranomaisen suorittamia julkisia hallintotehtäviä on edellä mainituilla perusteluilla pidettävä asianmukaisina perustuslain 124 §:n kannalta.

12.5 Valtiosopimuksen tekovallan siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastolle

Esityksen 1. lakiehdotuksen 128 §:ssä esitetään Liikene- ja viestintävirastolle säädettäväksi valtiosopimuksentekotoimivaltaa. Valtuussäännös teknisten sopimusten tekemisestä vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuussäännöstä. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä teknisluonteisen sopimuksen Suomea sitovassa ADR-sopimuksen A liitteen 1.5 luvussa, RID-määräysten liitteen 1.5 luvussa ja IMDG-säännöstön 7.9.1 kohdassa tarkoitetun määräaikaisen poikkeuksen hyväksymisestä enintään viideksi vuodeksi. Sopimuksen tekemisen edellytyksenä olisi, että sillä sallitaan poikkeava tekninen ratkaisu tai muu järjestely, jolla säilytetään vastaava turvallisuustaso kuin ADR-sopimuksen määräyksiä, RID-määräyksiä ja IMDG-säännöstöä noudattamalla.

Liikenne- ja viestintäviraston tekemät sopimukset saatettaisiin voimaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi lisäksi tietoja sopimuksista.

Sopimuksentekovallan antamista viranomaiselle on pidettävä poikkeuksellista, mutta se on mahdollista. Tällaisen sopimuksentekovallan säätämiselle on perustuslain 93 ja 94 §:ään pohjautuvassa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä asetettu seuraavia edellytyksiä: valtuutus ei saa olla rajoittamaton valtuutuksen saajaan ja sisältöön nähden, minkä ohella valtuutuksessa on ilmaistava ne viranomaistahot tai muut tahot, joiden kanssa sopimuksia voidaan tehdä. Perustuslain 94 §:n 1 momentista lisäksi johtuu, että viranomaiselle ei ole mahdollista perustaa tavallisella lailla sopimuksentekovaltaa asioissa, joista päättäminen vaatii eduskunnan hyväksymisen (PeVL 5/2017 vp, PeVL 14/2014 vp, s. 3, PeVL 14/2010 vp, s. 3—4, PeVL 17/2004 vp, s. 3/I, PeVL 16/2004 vp, s. 4/I).

Perustuslakivaliokunta on sopimuksentekovallan delegoinnin vaikutusta lakiesityksen käsittelyjärjestykseen arvioidessaan todennut, että sopimuksentekovaltuus voi lähinnä koskea sopimuksen määräysten teknisiä mukautuksia ja täydennyksiä. Delegoinnin perusteella tehtävä sopimus ei sen sijaan voi sisältää esimerkiksi yksilön kannalta kokonaan uudentyyppisiä velvoitteita tai olennaisesti päävelvoitteen määräyksiä ankarampia oikeuden rajoituksia. Merkitystä arvioinnissa on annettu myös sille, että sopimusmääräysten joustavalle mukauttamiselle on ollut erityisiä perusteita (PeVL 5/2017, PeVL 14/2014 vp, PeVL 14/2010 vp, s. 4/I).

Näiltä osin Liikenne- ja viestintävirastolle esitettävää sopimuksentekovaltaa on säätämisjärjestyksen kannalta pidettävä perustuslakivaliokunnan asettamien reunaehtojen mukaisina.

12.6 Esitettävän sanktiojärjestelmän perustuslainmukaisuudesta

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 23 lukuun sisältyvät uusia vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksia sekä uusia hallinnollisia maksusanktiota sekä kokeeseen osallistumisen karenssia koskevat säännökset.

Esityksen 23 luvussa säädettäisiin kriminalisointiperiaatteiden ja hallinnollisilta sanktioilta edellytettävien valtiosääntöoikeudellisten reunaehtojen valossa tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina. Esitettävät sanktioinnit olisivat välttämättömät lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät – erityisesti liikenneturvallisuus ja ympäristön suojeleminen - huomioon ottaen. Lain rikkominen olisi sanktioitu sekä rikosoikeudellisesti sakonuhkaisesti että hallinnollisin maksuseuraamuksin tarkoituksenmukaisella ja suhteellisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla. Seuraamuksia voitaisiin pitää rahamääräisesti kohtuullisina ja oikeusturvasta sanktiota määrättäessä olisi huolehdittu asianmukaisesti. Sakko- ja maksusanktioiden sijaan olisi mahdollista määrätä lain rikkomisesta huomautus.

Esitettävä uusi hallinnollinen sanktio lain rikkomisen seuraamuksena olisi liikennevirhemaksu, jolla sanktioitaisiin tiekuljetusten asiakirjarikkomukset. Tiekuljetusten vähäiset asiakirjarikkomukset olisi tällä tavalla sovitettu tieliikenteen yleiseen rikkomusjärjestelmään. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen hallintomenettelyyn, päätöksen tiedoksiantoon ja sen täytäntöönpanoon sovellettaisiin tieliikennelain 6 luvun säännöksiä ja siten esimerkiksi täytäntöönpanon osalta sakon täytäntöönpanosta annetun lain säännöksiä. Perustuslakivaliokunta on arvioinut liikennevirhemaksua tieliikenteen vähäisimpien rikkomusten seuraamuksena lausunnossaan PeVL 9/2018 vp ja lakivaliokunta lausunnossaan 9/2018 vp.

Uudentyyppisellä hallinnollisella maksuseuraamuksella olisi 1. lakiehdotuksessa sanktioitu pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen, sekä tilanteet, joissa hyväksytty tarkastuslaitos laiminlöisi tarkastuslaitostehtäviään.

Markkinavalvonta-asetuksen 41 artiklan mukaan asetuksen ja sen liitteessä II luetellun EU:n yhdenmukaistamislainsäädännön rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista on säädettävä kansallisesti. Kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi sisältyy markkinavalvonta-asetuksen liitteeseen II. Lakiehdotukseen on sisällytetty markkinavalvonta-asetuksen edellyttämät kuljetettaviin painelaitteisiin liittyvät säännökset seuraamuksista sekä säännökset myös muihin tuotteisiin kuin kuljettaviin painelaitteisiin sovellettavien säännösten rikkomiseen liittyvistä seuraamuksista.

Seuraamusmaksuun valittu sääntelymalli vastaisi uudessa ajoneuvolaissa, joka tuli voimaan 1.5.2021, valittua ajoneuvojen markkinavalvonnassa käytössä olevaa mallia. Seuraamusmaksun perustuslainmukaisuutta on arvioitu laajasti uutta ajoneuvolakia koskevassa hallituksen esityksessä HE 177/2020 vp.

Hallinnollisten sanktioiden yleistä sallittavuutta on arvioitava sanktioihin soveltuvan arvioinnin lisäksi samalla tavalla kuin perusoikeuksien rajoittamista yleensäkin. Sovellettavaksi tulevat myös perustuslailliset hyvän hallinnon ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeet. Koska esitettävät hallinnolliset sanktiot rinnastuvat varallisuusrangaistuksiin, niillä on välitön yhteys myös perustuslain 15 §:n omaisuudensuojaperusoikeuteen. Siksi hallinnolliselta sanktiolta edellytetään lailla säätämisen lisäksi täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta sekä hyväksyttävyyttä ja suhteellisuusperiaatteen mukaisuutta.

Seuraamuksia koskevaa sääntelyä on tarkasteltava erityisesti perustuslain 21 §:n oikeusturvaa koskevan perusoikeussääntelyn kannalta. Nyt esitetyssä hallinnollisia sanktioita koskevassa sääntelyssä olisi otettu huomioon perustuslakivaliokunnan hallinnollisia sanktioita koskeva lausuntokäytäntö. Nyt esitettävien hallinnollisen maksuseuraamuksen kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen enempää veroina kuin maksuinakaan vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 2/2017 vp, s. 4-5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp).

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa on täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Esityksen mukaisessa maksusääntelyssä nämä vaatimukset olisi otettu asianmukaisesti huomioon.

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista (PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot). Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista (PeVL 58/2010 vp) ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella (PeVL 11/2009 vp). Valiokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisenä pidettävistä laiminlyönneistäkin seuraavan laiminlyöntimaksun suuruuden ehdotettiin olevan vähintään 500 euroa (PeVL 58/2010 vp).

Esitettävässä seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä oikeasuhtaisuuden vaatimus täyttyisi, koska seuraamusmaksulle ei ole lakisääteistä alarajaa ja suuruuden määrittämisessä otetaan huomioon tapauskohtaiset olosuhteet. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta. Seuraamusmaksun sijaan toimivaltainen viranomainen voisi antaa huomautuksen.

Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp). Valiokunta on pitänyt ongelmallisena, jos euromäärältään suuria hallinnollisia seuraamuksia koskeva päätöksentekovalta keskittyy yhdelle virkamiehelle (PeVL 24/2018 vp). Seuraamusmaksun enimmäissuuruus ei siten voi olla kovin korkea, jos sitä ei määrätä kollegiaalisessa päätöksentekomenettelyssä. Kuitenkin joitakin enimmäismäärään sidottuja seuraamusmaksuja koskevaa määräämistoimivaltaa, uudessa ajoneuvolaissa säädettyjen seuraamusmaksujen lisäksi, on muualla lainsäädännössä perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osoitettu hallintoviranomaiselle myös ilman kollegiaalisen päätöksenteon vaatimusta (esimerkiksi yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain mukainen rikkomus- ja seuraamusmaksu /PeVL 28/2014 vp, työsopimuslain mukainen seuraamusmaksu /PeVL 9/2012 vp, jätelain mukainen laiminlyöntimaksu /PeVL 58/2010 vp). Näiden hallinnollisten sanktioiden kiinteä euromääräinen enimmäissuuruus vaihtelee 30 000 ja jopa 500 000 euron välillä. Esitettävä toimivaltaisen viranomaisen oikeushenkilölle määräämä seuraamusmaksu voisi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti talouden toimijan tai tarkastuslaitoksen edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, maksusanktion enimmäissuuruus olisi 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan.

Uusi hallinnollinen sanktio vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä olisi myös ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssi osallistua uudelleen kokeeseen. Uusi sääntely vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä, joka tuli voimaan 1.5.2021. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään (LiVM 8/2021 vp) tarpeellisena ja oikeasuhtaisena, että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen. Taksikuljettajakokeen karenssisääntely ei ollut perustuslakivaliokunnan arvioitavana.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa on havaittu viime vuosina yksittäisiä vilppitapauksia. Kokeiden tarkoitusperä huomioon ottaen on ensinnäkin merkityksellistä, että koetilanteita valvotaan niin, että vilppiä ei pääse tapahtumaan. Sen lisäksi on kuitenkin myös tärkeää, että vilppitapauksien vaikutuksista, kuten esimerkiksi kokeen keskeytymisestä, on säädetty laissa täsmällisesti ja oikeusturvanäkökohdat huomioon ottaen. Kuten liikenne- ja viestintävaliokunta mietinnössään taksikuljettajan kokeessa todetun vilpin vaikutuksista totesi, kuuden kuukauden karenssia voitaisiin pitää suhteellisuusperiaatteen mukaisena myös ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvoantajan kokeessa havaitun vilpin seuraamuksena. Sääntelyllä olisi ennalta estävää vaikutusta.

Esityksen mukaan vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautuminen kokeessa. Vilppiä olisi esimerkiksi lunttaus, kokeeseen kuulumaton keskustelu, muu kuin etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen, toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritys. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantovaltuus vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

Esitettäviä sanktiointeja koskevaa sääntelyä ei ole edellä mainitulla perusteluilla pidettävä ongelmallisena perustuslain kannalta, eikä perustuslainsäätämisjärjestyksen käyttäminen olisi näiltä osin tarpeen.

12.7 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisjärjestykseen

Hallituksen näkemyksen mukaan lakiehdotus voitaisiin edellä jaksoissa 12.4 ja 12.5 arvioidulla tavalla käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisjärjestyksessä, koska esitys ei vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia eikä ole ongelmallinen perustuslain 124 §:n kannalta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksen valmisteluun ja toteuttamiseen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamiseen, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden:

1) tiekuljetukseen;

2) rautatiekuljetukseen;

3) ilmakuljetukseen Suomen alueella ja suomalaisessa ilma-aluksessa Suomen alueen ulkopuolella;

4) aluskuljetukseen Suomen vesialueilla ja suomalaisessa aluksessa Suomen vesialueiden ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen myös satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa.

Maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitetussa maastossa tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään tiekuljetuksesta.

Raideliikennelaissa (1302/2018) tarkoitetulla kaupunkiraideliikenteen rataverkolla tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään rautatiekuljetuksesta.

2 §

Lain soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

1) vaarallisten aineiden kuljetukseen irtolastina irtolastialuksessa eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetukseen;

2) vaarallisten aineiden aluskuljetukseen huvialuksella, jonka pituus on alle 45 metriä;

3) tehdas- ja varastoalueella tapahtuvaan vaarallisten aineiden varastointiin, siirtoon tai muuhun käsittelyyn, jos toimenpide ei kiinteästi liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen;

4) maa- ja metsätaloudessa tapahtuvaan vaarallisten aineiden tiekuljetukseen maa- tai metsätalouskäytössä olevalla traktorilla tai traktorin ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon muodostamalla ajoneuvoyhdistelmällä, jos nopeus kuljetuksessa on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Tätä lakia ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen eikä kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen

yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Tätä lakia ei myöskään sovelleta kuljetukseen, jota suoritetaan ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettuna sotilasilmailuna tai valtion ilmailuna.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *vaarallisella aineella* ainetta, seosta, liuosta, esinettä, välinettä ja tavaraa, joka räjähdys-, palo-, tartunta-, säteily- tai ympäristövaarallisuutensa, syttyvyytensä, reaktiivisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä, mahdollisten vaarallisten reaktioiden tuottamisen taikka muun sellaisen ominaisuuden vuoksi saattaa kuljetuksessa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle;

2) *kuljetuksella* vaarallisen aineen ja vaarallista ainetta sisältävän kuljetuspakkauksen, -säiliön ja -kontin varsinaista kuljetusta, sekä kuljetukseen liittyvää, kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuvaa matkan väliaikaista keskeytystä, kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä;

3) *tiekuljetuksella* vähintään nelipyöräisellä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, jonka rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa, ja sen hinattavalla ajoneuvolla tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä suoritettavaa kuljetusta sekä satama-, varasto- tai tehdasalueella, lentopaikalla tai muulla vastaavalla alueella suoritettavaa kuljetusta, jos se liittyy kiinteästi tiellä tapahtuvaan kuljetukseen;

4) *rautatiekuljetuksella* raideliikennelaissa tarkoitetulla rataverkolla tapahtuvaa kuljetusta sekä rataverkolla tapahtuvaa vaunujen ja terminaalissa tapahtuvaa kuljetuspakkausten käsittelyä sekä satama-, varasto- tai tehdasalueiden tai vastaavien alueiden raideliikennettä, jos se liittyy kiinteästi rautatiekuljetukseen;

5) *aluskuljetuksella* kuljetusta kappaletavarana aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009) tarkoitetulla aluksella kuljetuspakkauksissa, -säiliöissä, -konteissa tai muulla vastaavalla tavalla;

6) *ilmakuljetuksella* ilmailulaissa tarkoitetulla ilma-aluksella tapahtuvaa kuljetusta;

7) *satamanpitäjällä* sitä, joka ylläpitää satamaa ja satama-toimintoja, vastaa satamapalveluista ja omistaa satama-alueen tai hallinnoi aluetta;

8) *tarkastuslaitoksella* Suomen viranomaisen hyväksymää laitosta, jolla on oikeus suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien sekä niihin liittyvien lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä toimenpiteitä;

9) *kuljetettavista painelaitteista annetulla direktiivillä* kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/35/EU;

10) *kuljetettavalla painelaitteella* kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua paineastiaa, paineellista säiliötä ja muuta painelaitetta sekä sen venttiiliä ja muuta lisälaitetta;

11) *pii-merkillä* kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 15 artiklassa tarkoitettua merkkiä, joka osoittaa kuljetettavan painelaitteen täyttävän vaatimustenmukaisuuden arviointivaatimukset;

12) *markkinavalvonnalla* markkinavalvontaviranomaisten toimintaa ja niiden toteuttamia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävät tuotteet ovat tässä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisia eivätkä vaaranna terveyttä, turvallisuutta tai muita yleisten etujen suojeluun liittyviä seikkoja;

13) *vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävällä tuotteella* vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia;

14) *ADR-sopimuksella* vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehtyä sopimusta (ADR) (SopS 23/1979);
15) *RID-määräyksillä* kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) (SopS 51-52/2006) liitteessä C olevia vaarallisten tavaroiden kansainvälisiä rautatiekuljetusmääräyksiä;
16) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981);
17) *IMDG-säännöstöllä* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa
18) *INF-lastilla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun D osan 14 säännössä määriteltyä lastia, joka sisältää IMDG-säännöstön mukaisesti aluksessa kuljettavaa pakattua säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai korkea-aktiivista jätettä;
19) *ICAO-TI:n määräyksillä* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) nojalla standardeina julkaistuja vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevia teknisiä määräyksiä;
20) *turvauhalla* uhkaa sellaisesta laissa rangaistavaksi säädetystä toiminnasta, jonka tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden tai yleisen turvallisuuden vaarantaminen;
21) *turvatoimilla* toimenpiteitä ja menettelyjä, joiden tarkoituksena on torjua turvauhkaa sekä estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö;
22) *irtotavarakontilla* muuta kuin turvallisista konteista vuonna 1972 tehdyssä sopimuksessa (SopS 111/1999) tarkoitettua, kiinteän aineen kuljetukseen käytettävää konttia, jossa kuljetettava aine on suorassa kosketuksessa kontin sisäseinämien kanssa.

4 §

Kansainvälisten sopimusten soveltaminen kotimaan kuljetukseen

ICAO-TI:n määräyksiä sovelletaan myös kotimaan ilmakuljetuksessa ja IMDG-säännöstöä kotimaan aluskuljetuksessa, jos tässä laissa ei muuta säädetä.

2 luku

Yleiset turvallisuusperiaatteet

5 §

Selvilläolovelvollisuus

Sen, joka harjoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tai siihen liittyvää muuta toimintaa, on oltava selvillä toimintaansa liittyvistä tämän lain ja sen nojalla säädetyistä ja määrätyistä vaatimuksista.

6 §

Huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa ja siihen liittyvässä muussa toiminnassa on noudatettava tarvittavaa huolellisuutta ja varovaisuutta ottamalla huomioon kuljetettava aine ja sen määrä ja vaarallisuus sekä kuljetusmuoto.

Vaarallisten aineiden pakkaajan, lähettäjän, laivaajan, lastinantajan, kuormaajan, kuljetuksen suorittajan, kuljettajan ja vastaanottajan sekä muun kuljetuksen turvallisuuteen vaikuttavan on omalta osaltaan huolehdittava siitä, että onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä niistä ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle aiheutuvien vahingollisten seurausten vähentämiseksi tarvittavat toimenpiteet tulevat tehdyiksi.

7 §

Kuljetuskielto

Jos vaarallista ainetta ei ole luokiteltu, siitä ei ole annettu säädettyjä tietoja, kuljetusväline tai kuljetustapa ei ole turvallinen taikka kuljetusta ei muuten suoriteta turvallisesti tässä laissa tarkoitetulla tavalla, sitä ei saa kuljettaa.

3 luku

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot

8 §

Vaarallisen aineen luokitus

Aineen vaaralliset ominaisuudet on tunnistettava kuljetusta varten. Vaarallista ainetta ei saa luovuttaa kuljetettavaksi eikä kuljettaa, jos aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi.

Kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi vaarallinen aine on luokiteltava vaarallisten ominaisuuksien perusteella aineen ominaisuuksia vastaavaan luokkaan. Luokat ovat:

Luokka 1	Räjähteet
Luokka 2	Kaasut
Luokka 3	Palavat nesteet
Luokka 4.1	Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet, polymeroituvat aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet
Luokka 4.2	Helposti itsestään syttyvät aineet
Luokka 4.3	Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja
Luokka 5.1	Hapettavat aineet
Luokka 5.2	Orgaaniset peroksidit
Luokka 6.1	Myrkylliset aineet
Luokka 6.2	Tartuntavaaralliset aineet
Luokka 7	Radioaktiiviset aineet
Luokka 8	Syövyttävät aineet
Luokka 9	Muut vaaralliset aineet ja esineet

Kuljetuksessa on käytettävä aineen luokitukseen perustuvaa nimikettä ja muita tunnistetietoja, joiden perusteella aineen kuljetusta koskevat kuljetusvaatimukset voidaan määrittää.

Sellaista vaarallista ainetta, jonka ominaisuudet kuljetuksessa aiheuttavat vakavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle, saa luovuttaa kuljetettavaksi ja kuljettaa vain, jos toimivaltainen viranomainen on saamiinsa koetuloksiin ja muihin tarpeellisiin tietoihin perustuen varmistanut vaarallisen aineen soveltuvuuden kuljetukseen ja luokitellut sen tai vahvistanut sen luokituksen ja nimikkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetusluokista, luokituskriteereistä, -menetelmistä ja -asiakirjoista, luokitukseen liittyvistä kokeista, testeistä ja muista aineen ominaisuuksien tunnistamiseen sekä tunnistetietojen ja kuljetusvaatimusten mää-

rittämiseen tarvittavista menettelyistä, kuljetusnimikkeistä ja muista luokitustiedoista, luokitukseen liittyvistä kuljetusehdosta, sekä aineista, joiden kuljetus on kielletty tai joilta edellytetään viranomaisen määrittämää luokitusta ja nimikettä.

9 §

Vaaratiedon merkitseminen

Vaarallista ainetta sisältävään kuljetukseen luovutettavaan pakkaukseen, säiliöön, konttiin sekä tie- ja rautatiekuljetuksessa käytettävään kuljetusvälineeseen ja muuhun kuljetusyksikköön on soveltuvalla menetelmällä kiinnitettävä tai tehtävä selkeästi aineen, kuorman ja lastin vaarallisuuden tunnistamiseksi merkinnät ja merkit kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi sekä onnettomuustilanteita varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta merkinnästä, merkitsemistavasta ja -menetelmästä sekä merkintöjen ja merkkien teknisistä yksityiskohdista.

10 §

Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot

Kuljetuksessa on oltava mukana kuljetettavista vaarallisista aineista selkeällä tavalla esitetyt luokitustiedot ja sen muut keskeisimmät tiedot aineen asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi sekä onnettomuuden tai vaaratilanteen varalta.

Lisäksi kuljetuksessa on pidettävä mukana tai kuljetusta varten on välitettävä tiedot, jotka koskevat ainemäärää, kuljetustapaa, lähetyksen vaatimustenmukaisuutta ja pakkaamista, kuormaamista tai ahtaamista taikka muuta vastaavaa lähetyksen, kuorman ja lastin varmistamiseen ja kuljettamiseen liittyvää asiaa, sekä muut turvallisen kuljettamisen varmistamiseksi tarvittavat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksessa mukana pidettävistä tai välitettävistä ainetiedoista ja muista aineen kuljetukseen liittyvistä tiedoista, tietojen merkitsemistavasta sekä tietojen ja asiakirjojen teknisistä yksityiskohdista, tietojen sähköisestä välittämisestä sekä tietojen säilyttämisestä.

11 §

Kuljetustietojen sähköinen muoto ja säilyttäminen

Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot sekä nämä tiedot sisältävät asiakirjat saavat olla sähköisessä muodossa, jos tiedon varmistus-, tallennus- ja käsittelymenettelyt täyttävät vaatimukset siten, että tiedon todistusvoima ja saatavuus kuljetuksen aikana ovat vastaavat kuin paperille painettuja asiakirjoja käytettäessä.

Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan tai aluskuljetuksissa laivaajan, lastinantajan ja kuljetuksen suorittajan on säilytettävä kuljetustiedot sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot vähintään kolmen kuukauden ajan lähettämisestä tai kuljetuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä sähköisesti välitettävistä ja säilytettävistä kuljetustiedoista ja niitä sisältävistä asiakirjoista sekä tietojen välitystavasta ja säilyttämisestä.

4 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

12 §

Kuljetustapa

Vaarallinen aine on luovutettava kuljetettavaksi ja kuljetettava aineen vaaraominaisuuksiin perustuen asianmukaisella tavalla suljettuna pakkauksessa tai säiliössä, joka on rakenteeltaan laitteineen ja varusteineen sille soveltuva. Kiinteää vaarallista ainetta saa kuljettaa irrallisena kontissa ja ajoneuvon tai vaunun kuormatilassa sekä vaarallista ainetta sisältävän laitteen, koneen, välineen tai muun esineen ilman pakkausta kehikossa, korissa tai käsittelylaitteessa tai muuten pakkaamattomana, jos vaarallisen aineen vuotaminen lämpötilan, kosteuden tai paineen muutoksen tai muiden tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa vallitsevien voimien vaikutuksesta on estetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä sallituista ainekohtaisista kuljetustavoista, pakkaustavoista, pakkauksen, säiliön ja kontin sulkemistavasta ja muusta käytöstä, kuljetuksesta pakkaamattomana ja irtotavarana sekä muista käytettävään kuljetustapaan liittyvistä yksityiskohdista.

13 §

Kuorma ja lasti

Vaarallista ainetta sisältävä kuorma ja lasti on kuormattava, lastattava, ahdattava ja purettava turvallisesti vaaraa aiheuttamatta. Se on sijoitettava, kiinnitettävä tai muuten varmistettava turvallisesti kuljetusvälineeseen sekä kuorma- ja lastitilaan siten, että tavanomaisessa kuljetuksessa esiintyvien voimien vaikutuksesta kuljetettavasta aineesta, sen vuotamisesta, kuorman ja lastin irtoamisesta tai liikkumisesta ei aiheudu vaaraa.

Pakkaukset, säiliöt ja kontit on kuljetuksessa erotettava toisistaan ja muusta kuormasta ja lastista, jos niiden sisältämien vaarallisten aineiden ominaisuudet sitä edellyttävät. Asianmukaisessa sijoittelussa on otettava huomioon vaaran laatu. Lisäksi tarkoituksenmukaisella tavalla on huolehdittava riittävästä suojaetäisyydestä, tuuletuksesta, lämpötilan valvonnasta, palovaarojen ehkäisystä ja muista kuljetettavan kuorman ja lastin vaatimista erityistoimenpiteistä.

Kuorman käsittelyn yhteydessä ei saa tupakoida eikä tehdä avotulta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuomatilan käytöstä, kuorman ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin edellyttämistä erityistoimenpiteistä ja näihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoimenpiteistä.

14 §

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvonnan alainen tai pysäköitynä turvalliseen paikkaan, jos vaarallisesta aineesta voi aiheutua vaaraa pysäköinnin aikana. Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua vaaraa, ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajamassa tai vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin pakottavassa tilanteessa. Pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille.

Räjähteitä ei saa kuormata tai purkaa kuormasta tiekuljetuksessa yleisellä paikalla taajamassa ilman paikallisen poliisin lupaa ja yleisellä paikalla taajaman ulkopuolella ilman paikalliselle poliisille tehtyä ilmoitusta, jos kuormaaminen tai kuormasta purkaminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi ja ennen kuljetusta. Lupaa tai ilmoitusta ei edellytetä, jos:

1) kuormaaminen tai kuormasta purkaminen on turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä;

2) kuormaus- tai purkamispaikalla on kyseisten räjähteiden varastointiin, säilytykseen, käyttöön tai käsittelyyn muussa laissa edellytetty viranomaisen lupa tai tehty muussa laissa edellytetty ilmoitus viranomaiselle.

Poliisi voi lupahakemuksen tai ilmoituksen perusteella määrätä räjähteiden turvallisen käsittelyn kannalta tarpeellisia rajoituksia aiotulle kuormaamiselle tai kuormasta purkamiselle ja tarvittaessa määrätä toiminnan edellyttämistä varotoimista. Poliisi voi kieltää kuormaamisen tai kuormasta purkamisen, jos siitä aiotussa paikassa ja aiottuna ajankohtana voidaan katsoa aiheutuvan ilmeistä vaaraa, jota ei määrätyin rajoituksin tai varotoimin voida torjua.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä lupa- ja ilmoitusmenettelystä, lupahakemuksessa ja ilmoituksessa vaadittavista tiedoista sekä lupahakemuksen ja ilmoituksen tekemisessä noudatettavista määräajoista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä valvonta- ja pysäköintivaatimusten käytännön toteuttamisesta sekä räjähteistä ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

15 §

Ohjeet ja varusteet onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta

Kuljetuksessa on oltava helposti saatavissa ja miehistön ymmärtämällä kielellä turvallisuusohjeet, jotka sisältävät toimintaohjeet miehistölle kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta ja tiedot erityisistä vaaroista, joita saattaa esiintyä onnettomuuden taikka vaara- tai hätätilanteen sattuessa.

Edellä 1 momentissa säädetyn vaatimuksen täyttämiseksi INF-lastia kuljettavalla aluksella on oltava toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä valmiussuunnitelma. Suomalaisen aluksen valmiussuunnitelman hyväksymisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Kuljetuksessa on oltava mukana helposti saatavissa tarvittavat henkilönsuojaimet, riittävät sammuttimet ja muut varusteet onnettomuuden ja vaara- ja hätätilanteen varalta sekä muut kyseisen aineen kuljetukseen liittyvät varusteet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusohjeista ja valmiussuunnitelmasta, niiden sisällöstä ja muodosta sekä kuljetuksessa edellytettävistä varusteista ja niiden sijoittelusta.

16 §

Kuljetusväline

Vaarallisten aineiden kuljetukseen saa käyttää vain kyseiseen kuljetukseen soveltuvaa alusta, ilma-alusta, kuljetusyksikköä, ajoneuvoa ja vaunua, joka on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukainen ja turvallinen aiottuun käyttöön. Kuljetukseen käytettävän kuljetusvälineen sekä kuorma- ja lastitilan on oltava rakenteeltaan, kunnoltaan, teknisiltä ominaisuuksiltaan ja varusteiltaan tarkoituksenmukainen vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Vaarallista ainetta saa kuljettaa kuljetusvälineessä vain tilassa, joka on soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla. Lasti- tai kuormatilan ja kuljetusvälineen

muun tilan käyttöä vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä vaarallisten aineiden määrää kuljetusvälineessä on rajoitettava, jos aineen vaaraominaisuuksista kuljetuksessa käytettävällä kuljetustavalla tai kuljetuksesta muuten voi aiheutua vaaraa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetukseen soveltuvan kuljetusvälineen sekä kuorma- ja lastitilan erityisistä rakenteista, varusteista ja teknisistä ominaisuuksista sekä aineen tai ainemäärän rajoittamisesta.

17 §

Ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus vaarallisten aineiden kuljetukseen

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa käytettävä säiliöajoneuvon, säiliötä kuljettavan ajoneuvon ja räjähteitä kuljettavan ajoneuvon on teknisen vaatimustenmukaisuuden ja kunnon varmistamiseksi oltava vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytty (*VAK-ADR-hyväksyntä*) ja määräajoin katsastettu (*VAK-ADR-katsastus*).

Hyväksytysti VAK-ADR-katsastetulle ajoneuvolle myönnetään vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttava todistus. VAK-ADR-katsastuksessa todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa tai myöntää uusi todistus. Todistus on pidettävä kuljetusyksikössä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vapautuksen tyyppihyväksytyn ajoneuvon ensimmäistä VAK-ADR-hyväksyntää varten suoritettavasta VAK-ADR-katsastuksesta, jos se on saanut riittävän vakuutuksen siitä, että ajoneuvo täyttää ajoneuvon rakennetta koskevat vaatimukset. Ensimmäisen VAK-ADR-hyväksynnän jälkeen ajoneuvo on VAK-ADR-katsastettava vuosittain.

Jos ajoneuvoa ei teknisten puutteiden tai kunnon vuoksi hyväksytä VAK-ADR-katsastuksessa, se on hylättävä. Hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus on suoritettava kuukauden kuluessa samassa toimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon. Jälkitarkastuksessa tarkastetaan ne tarkastuskohteet, joissa VAK-ADR-katsastuksessa taikka edellisessä jälkitarkastuksessa on todettu vikoja tai puutteellisuuksia. Jos VAK-ADR-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus keskeytyy ajoneuvolain (82/2021)156 §:ssä tarkoitetusta syystä, keskeytetty VAK-ADR-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus saadaan suorittaa loppuun samassa toimipaikassa enintään kuukauden kuluessa VAK-ADR-hyväksynnästä tai -katsastuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksymisen edellytyksistä, hyväksynnän ja katsastuksen suorittamiseen liittyvistä teknisistä vaatimuksista, määräajoista, tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä, todistuksen mallista, sisällöstä ja voimassaoloajasta sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa VAK-ADR-katsastuksesta.

18 §

VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

VAK-ADR-hyväksynnän myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan on tallennettava tiedot ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnästä ja VAK-ADR-katsastuksesta liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

19 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen VAK-ADR-hyväksynnässä

Vaatimustenmukaisuuden saa VAK-ADR-hyväksynnässä osoittaa:

1) hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämällä EU- tai EY-tyyppihyväksyntätodistuksella tai tämän todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä;
2) asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä E-tyyppihyväksyntätodistuksella tai tämän todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä; tai
3) valmistajan antamilla selvityksillä tai valmistajan suorittamin yleisesti käytettyihin menettelyihin perustuvin mittauksin, laskelmin tai testein silloin, kun valmistajan suorittamat mittaukset, laskelmat tai testit hyväksytään yleisesti ETA-valtioissa vaatimustenmukaisuuden osoittamistavaksi taikka kun hyväksynnän myöntäjä voi vakuuttua ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen vaatimustenmukaisuudesta valmistajan toimittamiin asiakirjoihin perustuen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tarvittavien mittausten, laskemien tai testien sisällöstä sekä siitä, milloin vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuilla tavoilla.

20 §

Kuljetuksen ennakkohyväksyntä, lupa ja ennakkoilmoitus

Lähettäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan tai lastinantajan on varmistettava ennen aineen luovuttamista kuljetettavaksi, että toimivaltaiselta viranomaiselta on hankittu kuljetuksen hyväksyntä tai lupa, jos kuljetus aiheuttaa vakavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Radioaktiivisten aineiden kuljetusta varten lähettäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan tai lastinantajan on varmistettava ennen aineen luovuttamista kuljetettavaksi, että:
1) toimivaltaiselta viranomaiselta on hankittu hyväksyntä erityisehdoin tapahtuvalle kuljetukselle, kun kuljetuksessa ei voida soveltaa tavanomaisia kuljetusvaatimuksia, tai kun lähetys sisältää aineita, joissa aktiivisuus tai radioaktiivisen saasteen määrä on suuri;
2) kuljetuksesta tehdään ennakkoilmoitus toimivaltaiselle viranomaiselle, jos lähetyksestä voi kuljetuksen aikana aiheutua vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Hyväksyntää ja lupaa varten hakemuksessa on oltava tarpeelliset tiedot kuljetuksesta, kuljetettavasta aineesta, kuljetuksessa tarvittavien toimenpiteiden ja erityisten varotoimien toteuttamisesta sekä tiedot ja selvitykset, joilla osoitetaan kuljetuksen turvallisuus. Toimivaltainen viranomainen varmentaa hyväksymistodistuksessa, että kuljetukseen soveltuvat turvallisuusvaatimukset täyttyvät. Hyväksyntää koskevaan päätökseen voidaan turvallisuuden varmistamiseksi liittää kuljetusta ja kuljetettavaa ainetta koskevia ehtoja.

Ennakkoilmoituksessa on oltava riittävät tiedot lähetyksen tunnistamiseksi sekä tiedot kuljetuksesta ja kuljetettavasta aineesta. Erillistä ilmoitusta ei edellytetä, jos kuljetukseen vaadittavat tiedot on annettu 3 momentissa tarkoitetussa hakemuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ainekohtaisia ja teknisiä tarkempia määräyksiä kuljetuksen ennakkohyväksynnästä, luvasta, ennakkoilmoituksesta, hyväksyntää, lupaa tai ilmoitusta edellyttävistä aineista, lähetyksistä ja kuljetustilanteista hyväksymishakemuksen, hyväksymistodistuksen ja ilmoituksen sisällöstä, sekä hyväksynnän ja luvan hakemiseen sekä ilmoituksen tekemiseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista ja ehdoista.

21 §

Lupa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen

Vaarallisten aineiden ilmakuljetusta suorittavalla on oltava lupa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita, jos kyseessä on:

1) ilma-aluksen lentokelpoisuutta tai lentotoimintaa koskevien vaatimusten mukaan ilma-aluksessa kuljetettavaksi määrätty aine;
2) matkustajan tai miehistön jäsenen matkatavarassa tai muuten mukana kuljetettavaksi sallittu aine;
3) matkustajille lennon aikana myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitettu aine;
4) kuljetuksen suorittajan hyväksynnällä tai muuten erityisehdoin lennon aikana potilaan hoitamiseen tarkoitettu aine;
5) muu Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteessa tarkoitettu vaarallinen aine, joka on jätetty vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle erityisen käyttötarkoituksensa tai luonteensa vuoksi.

Suomalaisen kuljetuksen suorittajan ja sellaisen ulkomaisen kuljetuksen suorittajan, jolla ei ole sen kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa, luvan myöntämisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan vaatimisen yksityiskohdista sekä ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tapauksista, joissa lupaa ei vaadita.

22 §

Vaarallisten aineiden ilmakuljetusluvan myöntämisen edellytykset

Edellä 21 §:ssä tarkoitetun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija kykenee koulutuksensa, ohjeistuksensa ja käytössään olevien ilma-alusten ja menetelmien avulla varmistamaan vaarallisten aineiden käsittelyn ja kuljetuksen turvallisuuden kaikissa ilmakuljetuksen vaiheissa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista.

5 luku

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset

23 §

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä pakkaus, säiliö ja kontti on suunniteltava, valmistettava, varustettava, tarkastettava, testattava ja merkittävä siten, että se kestää kuljetuksessa esiintyvän tavanomaisen rasituksen ja kuormituksen ja että sitä voidaan muutenkin turvallisesti käyttää kuljetukseen. Pakkauksen, säiliön ja kontin on oltava valmistettu materiaaleista, joilla on käyttöolosuhteisiin sopivat tekniset ominaisuudet. Siinä on oltava käyttötarkoituksen edellyttämät, riittävät käyttöturvallisuuden varmistavat varusteet ja lisälaitteet, joiden on toimittava asianmukaisesti.

Pakkausta, säiliötä ja konttia varusteineen ja laitteineen on voitava käyttää turvallisesti suunnitelluissa käyttöolosuhteissa. Niitä on käytettävä, kunnossapidettävä sekä tarvittaessa kunnostettava niin, että ne eivät vaaranna kenenkään terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pakkauksen, säiliön ja kontin käyttöolosuhteisiin liittyvästä yleisestä materiaalin käyttölämpötilasta ja sen merkitsemisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä pakkauksen, säiliön

ja kontin suunnittelusta, valmistuksesta, varustamisesta, rakenteesta, materiaalista, tarkastuksesta, testauksesta, merkinnästä, käytöstä, käyttöolosuhteista, kunnossapidosta ja kunnostamisesta sekä niihin liittyvistä teknisistä menetelmistä.

24 §

Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus turvallisuuden kannalta välttämättömine venttiileineen ja laitteineen on osoitettava vaatimustenmukaisuuden arvioinnilla ja sen perusteella myönnettävällä hyväksynnällä. Hyväksyntä voi olla määräaikainen.

Käyttöön otetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin jatkuva vaatimustenmukaisuus on osoitettava tarvittaessa tarkastuslaitoksen määräajoin suorittamalla tarkastuksella.

Osoitetusta vaatimustenmukaisuudesta on annettava todistus tai muu vastaava asiakirja, josta ilmenee, että pakkaus, säiliö tai irtotavarakontti on arvioitu sekä tarkastettu ja että se täyttää asetetut rakennetta, valmistusta ja tarkastusta koskevat vaatimukset. Pakkaukseen, säiliöön ja irtotavarakonttiin on tehtävä valmistusmerkintä sekä merkintä, jolla sen vakuutetaan olevan vaatimustenmukainen. Kuljettavan painelaite on lisäksi merkittävä kuljettavaa painelaitetta osoittavalla pii-merkillä, johon liitetään tarkastuslaitoksen tunnusnumero.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitetusta vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä, asiakirjoista ja merkinnöistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi muilta osin antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisesta, arviointimenettelystä, tarkastuksista ja teknisistä menetelmistä ja menettelytavoista, hyväksynnän voimassaoloajasta, uudistamisesta ja kumoamisesta, merkinnöistä, merkintätavoista, merkittävistä tiedoista, asiakirjoista ja todistuksista.

25 §

Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia saa valmistaa vain rakennetta ja valmistusta koskevan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnetyn hyväksynnän mukaisesti sen voimassaoloajan.

Vaatimustenmukaisuuden turvaamiseksi tarkastuslaitoksen on varmistettava valmistuksen, kunnostuksen ja niihin liittyvän testauksen laatu. Paineastian ja säiliön hyväksynnän myöntäneen tarkastuslaitoksen on valvottava paineastian ja säiliön valmistusta tai muuten varmistuttava valmistuksen vaatimustenmukaisuudesta.

Tiedot suunnittelusta, rakenteesta, valmistuksesta ja niihin liittyvästä testauksesta on sisällytettävä teknisiin asiakirjoihin, jotka osoittavat teknisten vaatimusten täyttymisen. Pakkauksen ja säiliön hyväksynnän haltijan on säilytettävä hyväksynnästä myönnetty hyväksymistodistus tai muu asiakirja koko tuotteen valmistuksen ajan ja riittävän kauan valmistuksen päättymisestä vaatimustenumukaisuuden myöhemmän tarkastamisen, arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi.

Käyttäjän saatavilla on oltava sellaiset tiedot, joiden avulla hän voi varmistua tuotteen asianmukaisuudesta ja turvallisuudesta aiottuun vaarallisen aineen kuljetukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän voimassaoloajasta, valmistuksen, kunnostuksen ja testauksen varmistamisesta ja valvonnasta, teknisistä asiakirjoista, todistuksista ja niiden säilyttämisestä sekä käyttäjän saatavilla olevista tiedoista.

26 §

Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen

Pakkausta, säiliötä ja konttia saa käyttää vaarallisten aineiden kuljetukseen, jos se on hyvälaatuinen, käyttötarkoitukseen soveltuva ja asianmukainen siten, että se kestää tavanomaisen kuljetuksen iskut ja kuormitukset, kuljetettavan aineen kemiallisen ja mahdollisen muun vaikutuksen eikä reagoi vaarallisesti sisällön kanssa tai muodosta sisällön kanssa vaarallisia yhdisteitä.

Pakkauksen, säiliön ja kontin jatkuvan käytön edellytyksenä on asianmukaisesti läpäisty määräajoin suoritettava tarkastus ja testaus, jollei käyttöturvallisuus ole vaarantunut onnettomuuden tai muun sellaisen seikan takia, mikä edellyttää kunnostusta tai muita turvallisuuden takaavia toimenpiteitä. Omistajan tai haltijan on säilytettävä määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnetyt voimassaolevat tekniset asiakirjat tuotteen käytön ajan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pakkausten, säiliöiden ja konttien soveltuvuudesta kuljetukseen, niiden käytöstä, tarkastusten määräajoista, teknisistä asiakirjoista ja niiden säilyttämisestä.

27 §

Pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia koskevat vaihtoehtoiset ratkaisut ja tekniset eritelmät

Tieteen ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi viranomainen saa hyväksyä pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne-, valmistus- ja testausvaatimuksista poikkeavia vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä. Hyväksynnästä päättää:

1) Turvallisuus- ja kemikaalivirasto muun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen ja säiliön osalta;

2) Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen ja säiliön osalta.

Hyväksynnän edellytyksenä on, että:

1) kyseessä on välttämätön poikkeava tekninen ratkaisu tai erityistapaus;

2) kyseessä on tapaus, jolle Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa on määrätty tai Euroopan unionin lainsäädännössä on säädetty toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuus hyväksyä vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä;

3) pakkaus, säiliö ja irtotavarakontti täyttävät kuljetusturvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden edellyttämät rakenteen, valmistuksen ja testauksen vähimmäisvaatimukset;

4) vaihtoehtoisten ratkaisujen ja teknisten eritelmien avulla saavutetaan kuljetuskäytössä vähintään vastaava kestävyys ja turvallisuus kuin muuten vaadittuja vaatimuksia noudatettaessa saavutettaisiin.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen on ilmoitettava hyväksymästään vaihtoehtoisesta ratkaisusta ja teknisestä eritelmästä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tieteen ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi edellytettävistä poikkeavista ratkaisuista, vaatimuksista, teknisistä eritelmistä ja niiden sisällöstä.

28 §

Velvollisuus ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle

Säiliön ja paineastian Suomeen rekisteröityneen omistajan tai haltijan on ilmoitettava vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön Suomessa otettava säiliö ja paineastia, jonka tilavuus on yli 450

litraa, tarkastuslaitokselle ja pyydettävä sitä ilmoittamaan se Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Ilmoituksessa on oltava säiliön ja paineastian tekniset tiedot sekä tiedot sen valmistajasta, omistajasta ja haltijasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetulle säiliölle ja paineastialle tarkastuksen suorittaneen tarkastuslaitoksen on täydennettävä ilmoitus tarkastusta koskevilla tiedoilla ja toimitettava kaikki säiliötä ja paineastiaa koskevat tiedot tarkastuksen jälkeen Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Jos tarkastukset on suoritettu muualla kuin Suomessa, velvollisuus tietojen täydentämisestä ja toimittamisesta on 1 momentissa tarkoitetulla omistajalla tai haltijalla.

Ilmoituksesta huolehtivan omistajan tai haltijan on ilmoitettava Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle tietojen muutoksista, sekä säiliön ja paineastian tilapäisestä tai lopullisesta poistosta vaarallisten aineiden kuljetuskäytöstä. Kun säiliö ja paineastia otetaan kuljetuskäytöstä poiston jälkeen uudelleen vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön, siitä on ilmoitettava Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoitettavien säiliöiden ja paineastioiden tyypeistä, ilmoitettavista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta.

6 luku

Tilapäinen säilytys

29 §

Tilapäisen säilytyksen edellytykset

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisesta johtuen tai kun kuljetustapahtuma muuten välttämättä edellyttää tilapäistä säilytystä. Tilapäisen säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan on valvontaviranomaisen pyytäessä esitettävä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottopaikka. Kuljetuspakkausta tai -säiliötä ei saa avata tilapäisen säilytyksen aikana lukuun ottamatta valvontaviranomaisen mahdollisesti suorittamaa tarkastusta.

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäistä pelastussuunnitelmaa ei kuitenkaan edellytetä lentopaikalta.

Tilapäisen säilytyksen paikassa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, jotka ovat kuljetustoiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.

Tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa on kuljetuksen ja kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman ja lastin käsittelyn edellyttämät tehtävät järjestettävä ja suunniteltava siten, että vaaralliset aineet eivät vaaranna terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on huolehdittava asianmukaisesta järjestyksestä onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Vaarallisille aineille ja niitä sisältäville lastinkuljetusyksiköille on osoitettava paikat ja alueet niin, että järjestelystä ei aiheudu haittaa ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Paikat ja alueet on merkittävä selvästi, tai asianmukainen paikkojen ja alueiden järjestys on muuten varmistettava.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista.

31 §

Vaarallisten aineiden lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallista ainetta sisältävät lähetykset ja lastinkuljetusyksiköt on säilytettävä niille varatuilla alueilla ja niille varatuissa paikoissa. Sijoittelun on oltava sellainen, ettei aineista aiheudu vaaraa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tilapäisen säilytyksen käytännön toteutuksesta, vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksikköjen säilyttämisestä, sijoittelusta ja erottelusta sekä muista tilapäisen säilytyksen ainekohtaisista menettelyistä ja teknisistä yksityiskohdista.

32 §

Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa

Satama-alueella, lentopaikalla, tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa on oltava riittävät onnettomuuksien vaikutuksilta suojaavat tai niiltä ehkäisevät järjestelyt ja toimenpiteet siten, että mahdollisen onnettomuuden tai vahinkotapauksen seuraukset voidaan rajoittaa mahdollisimman vähäisiksi. Näissä paikoissa on myös huolehdittava siitä, että onnettomuus- ja vahinkotapauksissa vaaralliset aineet voidaan asianmukaisesti kerätä talteen tai tehdä vaarattomiksi.

Onnettomuuksien ennalta ehkäisemistä koskevien toimenpiteiden on oltava suunnitelmallisia, järjestelmällisiä ja perustua toiminnasta aiheutuvien vaarojen tunnistamiseen sekä vaarojen rajoittamistavoitteiden ja toimintatapojen määrittämiseen. Toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikutusta on jatkuvasti seurattava ja arvioitava sekä ryhdyttävä tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta.

33 §

Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö

Tilapäisen säilytyksen paikan sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ennen tilapäisen säilytyksen aloittamista sekä uusittava, kun toiminta merkittävästi muuttuu. Sisäisen pelastussuunnitelman laatii:

1) satama-alueelle, jossa tilapäisesti säilytetään aluskuljetukseen liittyviä vaarallisia aineita, satamanpitäjä yhdessä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavien kanssa;

2) rataverkon paikalle, jossa kuljetukseen liittyen kuormataan tai puretaan vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja, täytetään tai tyhjennetään vaarallisten aineiden kuljetussäiliöitä vaunuissa taikka kuljetukseen liittyen muuten käsitellään tai tilapäisesti säilytetään vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja, rataverkon haltija yhdessä rautatieliikennettä harjoittavien ja muiden alueella toimintaa harjoittavien kanssa;

3) muulle kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetulle paikalle se, joka tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita.

Sisäisen pelastussuunnitelmassa on oltava:

1) selvitys säilytettävistä aineista ja niiden vaaraominaisuuksista;

2) selvitys tunnistetuista onnettomuuksista ja niiden vaikutuksista;

3) suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä;

4) kuvaus toimenpiteistä, joilla torjutaan ennalta mahdollisten onnettomuuksien vaikutuksia ja rajoitetaan seuraukset mahdollisimman vähäisiksi; ja

5) hätätilanneharjoitusten järjestämiseksi suunnitelma, jonka mukaisia harjoituksia on järjestettävä säännöllisesti sisäisen pelastussuunnitelman toimivuuden varmistamiseksi.

Sisäinen pelastussuunnitelma on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista ja suunnitelman uusimisen yhteydessä.

Ennen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymistä Liikenne- ja viestintäviraston on varattava pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle, kunnalle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä sisäisestä pelastussuunnitelmasta ja hyväksymisen jälkeen pidettävä sisäinen pelastussuunnitelma näiden saatavilla.

Sisäisen pelastussuunnitelman laatijan on nimettävä 1 momentissa tarkoitetulle paikalle tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö. Vastuuhenkilön on tunnettava toiminta tilapäisessä säilytyksessä, sitä koskevat vaatimukset sekä turvallisen toiminnan edellytykset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä ja uusimisesta.

34 §

Satama-alueen turvallisuusselvitys

Satama-alueella on oltava turvallisuusselvitys, jos sataman kautta aluskuljetuksena kappaletavarana kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää myös muilta satama-alueilta turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta. Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta satama-alueella.

Satamanpitäjän on osoitettava turvallisuusselvityksessä toimintaperiaatteensa onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi sekä annettava tarvittavat tiedot niiden toteuttamiseksi tarvittavasta organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Turvallisuusselvitykseen on liitettävä 33 §:ssä tarkoitettu satama-alueen sisäinen pelastussuunnitelma.

Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavan on laadittava turvallisuusselvitys omalta osaltaan ja toimitettava se satamanpitäjälle. Satamanpitäjä voi edellyttää, että nämä turvallisuusselvitykset laaditaan tietyssä muodossa. Satamanpitäjän on laadittava turvallisuusselvitys koko satama-alueelle, pidettävä se ajan tasalla ja huolehdittava siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden koko satama-alueella. Satamanpitäjä voi tehdä yhtenäisen turvallisuusselvityksen koko satamalle, jos satama muodostuu useammasta satama-alueesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella päätöksellään määrätä, miten satama-alue on varustettava lastivahinkojen varalta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä.

35 §

Satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto päättää koko sataman tai satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksymisestä.

Satamanpitäjän on toimitettava turvallisuusselvitys Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista tai kohtuullisessa ajassa vaarallisten aineiden kuljetusmäärien muutosten tai muiden muutosten yhteydessä, joiden johdosta sataman toiminnan laajuus kasvaa tai muuttuu siten, että toiminta edellyttää turvallisuusselvityksen saattamista ajan tasalle uutta toimintaa vastaavaksi.

Ennen turvallisuusselvityksen hyväksymistä Liikenne- ja viestintäviraston on varattava pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä turvallisuusselvityksestä ja hyväksymisen jälkeen pidettävä hyväksytty turvallisuusselvitys näiden saatavilla.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava satamanpitäjälle turvallisuusselvitystä koskevat johtopäätöksensä kohtuullisessa määräajassa. Satamanpitäjän on ilmoitettava hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittaville.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta.

36 §

Satama-alueen turvallisuusselvityksen saattaminen ajan tasalle

Satamanpitäjän on tarkastettava satama-alueen turvallisuusselvitys ja saatettava se ajan tasalle:

1) jos satama-alueen toiminnassa on tapahtunut suuronnettomuuksien vaaraa lisäävä muutos;

2) jos onnettomuus- tai vaaratilanteiden selvittelyssä on ilmennyt huomioon otettavia seikkoja;

3) Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta.

Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavan on ilmoitettava satamanpitäjälle, jos sen toiminnassa on tapahtunut 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu muutos.

Turvallisuusselvitys on kuitenkin tarkastettava ja saatettava ajan tasalle vähintään joka viides vuosi 35 §:n mukaisesti. Siinä on otettava huomioon satama-alueen ja pelastustoimen järjestelyissä tapahtuneet muutokset sekä vaarojen arvioinnin kehitys ja tekninen kehitys onnettomuuksien torjunnassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen tarkastamisen ja ajan tasalle saattamisen käytännön toteutuksesta.

7 luku

Matkustaja, matkatavara ja lentoposti

37 §

Vaarallisten aineiden kuljetus muuna kuin matkatavarana matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä

Muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa ja lastia saa kuljettaa aluksessa, maantiehen kuuluvalla lautalla, ilma-aluksessa ja junassa, jossa on matkustajia, jos kul-

jetusväline on tähän soveltuva ja tarvittavasta matkustajien turvallisuudesta huolehditaan vaarallisia aineita sisältävän kuorman ja lastin turvallisella sijoittelulla ja muin asianmukaisin erityistoimenpitein.

Muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa, joka ei aiheuta merkittävää vaaraa, saa rajoitetusti kuljettaa matkustajia kuljettavassa linja-autossa. Muuten tiekuljetuksessa vaarallisia aineita sisältävää kuormaa ei saa kuljettaa kuljetusyksikössä, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, kuorman ja lastin rajoittamisesta ja sijoittelusta matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, muista erityistoimenpiteistä sekä vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon kuljetuksesta tiehen kuuluvalla lautalla.

38 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa matkatavarana, jos kuljetuksesta aiheutuu aineen ominaisuuden vuoksi ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa, jota ei voi pakkaamista koskevin tai muin eritystoimenpitein torjua.

Kuljetettaessa vaarallisia aineita sisältävää matkatavaraa on otettava huomioon kuljetettavasta aineesta mahdollisesti aiheutuvat vaarat sekä noudatettava aineen kuljetuksessa ja muussa käsittelyssä erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta. Vaarallisen aineen on oltava asianmukaisesti pakattu, ja kuljetuksessa on muutoinkin noudatettava sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Ilmakuljetuksen suorittajan, lentopaikan pitäjän ja muun matkustajien ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavan on varmistettava, että matkustajille annetaan tietoja sellaisista vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukanaan ilma-alukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen matkatavarana kuljetettavia vaarallisia aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

39 §

Lentoposti ja postiyritykselle myönnettävä hyväksyntä lentopostilähetyksien käsittelyyn

Lentopostina saa kuljettaa vain vaarallisia aineita, joista ei ilmakuljetuksen ja siihen liittyvän käsittelyn aikana aiheudu vaaraa.

Postilain (415/2011) mukaisten postiyritysten, Maailman postiliiton yleissopimuksen (SopS 66-68/2015) mukaisten Suomen nimettyjen operaattoreiden sekä operaattoreiden, jotka ovat rekisteröineet sivutoimipisteen Suomeen Maailman postiliiton edellyttämällä tavalla, on hankittava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä vaarallisia aineita sisältävien lentopostilähetysten käsittelyä varten, jos ne käsittelevät lentopostilähetyksiä, joiden sisältämien vaarallisten aineiden vaaraominaisuuksista johtuen käsittelyyn tarvitaan erityistä asiantuntemusta ja osaamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti lentopostissa sallituista vaarallisista aineista ja hyväksyntää edellyttävästä vaarallisia aineita sisältävästä lentopostista sekä lentopostikuljetusten rajoittamisesta tai kieltämisestä.

40 §

Postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytykset

Edellä 39 §:ssä tarkoitetun hyväksynnän myöntämisen edellytyksenä on, että hakija kykenee koulutuksensa, henkilökunnalle ja asiakkaille suunnatun ohjeistuksensa ja käytössään olevien menetelmien avulla varmistamaan lähetysten vastaanottamisen ja käsittelyn turvallisuuden kaikissa postitoiminnan vaiheissa. Hakijalla on oltava käytössään turvallisuuden varmistavat menetelmät ja työohjeet, joita noudattaen lentopostilähetyksiä vastaanottava ja käsittelevä henkilöstö kykenee hoitamaan lähetyksen vaatimustenmukaisuuden varmistavat tehtävänsä. Sen on myös esitettävä hyväksyntää hakiessaan henkilöstön koulutusohjelma ja käytössään olevat menettelyt, joilla voidaan varmistaa, että ilma-alukseen kuormataan vain sallittuja vaarallisia aineita sisältävää lentopostia.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän vaatimisen yksityiskohdista sekä hyväksynnän hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista.

8 luku

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys

41 §

Yleinen koulutus ja pätevyys

Jokaisella vaarallisen aineen kuljetukseen ja kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä suorittavalla on oltava tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään ja riittävän usein toistuva täydennyskoulutus.

42 §

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettava koulutus

Vaarallisten aineiden tie-, rautatie-, alus- ja ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavalla on oltava suoritettuna henkilöstön vastuuseen ja tehtäviin soveltuva sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattava koulutus, joka muodostuu:

1) yleisestä tiedostavasta koulutuksesta, jossa henkilöstölle annetaan yleiset tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;

2) tehtäväkohtaisesta koulutuksesta, jossa henkilöstölle annetaan yksityiskohtaista henkilöstön tehtäviin ja vastuuseen suhteutettua koulutusta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;

3) turvallisuuskoulutuksesta, jossa henkilöstölle annetaan koulutusta vaarallisten aineiden vaaroista suhteutettuna mahdolliseen onnettomuuden aiheuttamaan tapaturmavaaraan ja altistukseen; koulutuksella on pyrittävä siihen, että henkilöstöllä on tiedot vaarallisten aineiden turvallisesta käsittelystä ja toimintatavasta hätätilanteessa;

4) radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä koulutuksesta, jossa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavalle henkilöstölle annetaan soveltuvaa koulutusta radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvistä riskeistä ja varotoimenpiteistä säteilyltä suojautumista ja muiden henkilöiden suojaamista varten;

5) ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta turvatoimia koskevasta koulutuksesta, jossa paneudutaan turvauhkiin sekä niiden tunnistamiseen ja vähen-

tämismenetelmiin samoin kuin turvarikkomustilanteissa tarvittaviin toimenpiteisiin; koulutuksen on sisällettävä tiedot mahdollisesta turvasuunnitelmasta suhteutettuna henkilön vastuuseen, velvollisuuksiin ja tehtäviin suunnitelmaa toteutettaessa;

6) täydennyskoulutuksesta, jolla määräajoin ylläpidetään koulutuksessa saatuja tietoja ajan tasalla ja jossa annetaan tietoja säännöksissä ja määräyksissä tapahtuneista muutoksista.

Tämän pykälän vaatimukset koskevat myös lentotoimintaan liittyvää lehtorahdin, lentopostin ja matkatavaran vastaanottamista ja käsittelyä sekä ilmailun maahuolintapalveluja, matkustajapalveluja ja turvatarkastuksia sekä vastaavia tehtäviä hoitavaa henkilöstöä, jonka tehtävät eivät välittömästi liity vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.

Tämän pykälän vaatimukset eivät koske tiekuljetuksessa kuljettajaa tehtävässä, jossa hänellä edellytetään olevan 9 luvussa tarkoitettu ajolupa, eikä aluskuljetuksessa aluksen miehistöä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavan koulutuksen sisällöstä ja rakenteesta, käytännön toteutuksesta, täydennyskoulutuksen määräajoista ja muista koulutuksen teknisistä yksityiskohdista.

43 §

Ilmakuljetuksen koulutusohjelma

Työnantajalla on oltava sen palveluksessa olevan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön koulutusta koskeva yksityiskohtainen vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen koulutusohjelma. Koulutusohjelman on sisällettävä tiedot siitä, miten koulutettavien oppimistavoitteet ja tehtävien edellyttämät osaaminen ja pätevyys saavutetaan, sekä tiedot käytettävän kouluttajan riittävästä pätevyydestä.

Kuljetuksen suorittajan koulutusohjelman on oltava kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä. Suomessa kuljetuksen suorittajan koulutusohjelman hyväksymisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Edellä 39 §:ssä tarkoitetun yrityksen, jolta edellytetään hyväksyntä lentopostilähetyksien käsittelyyn, koulutusohjelman on oltava hyväksytty 39 §:n tarkoitetun lentopostilähetysten käsittelyyn myönnettävän hyväksynnän yhteydessä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmakuljetuksen ja lentotoimintaan liittyvän koulutusohjelman sisällöstä ja rakenteesta.

44 §

Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antaja

Edellä 42 §:ssä tarkoitettua vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvää koulutusta antavalla kouluttajalla on oltava ennen koulutuksen järjestämistä osoitettavissa tai arvioitavissa olevat hyvät tiedot vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta sekä pätevyys koulutukseen ja niihin tehtäviin, joista hän antaa koulutusta.

Kouluttajan on järjestettävä koulutusta vähintään kerran kahdessa vuodessa. Jos tämä ei toteudu, hänen on osallistuttava 42 §:ssä tarkoitettuun ilmakuljetuksen täydennyskoulutukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä kouluttajan pätevyydestä ja ammattitaidosta sekä siihen liittyvän koulutuksen teknisistä yksityiskohdista.

9 luku

Ajolupa tiekuljetuksessa

45 §

Vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa tiekuljetuksessa

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa (*ADR-ajolupa*), jos kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo sitä edellyttävät. ADR-ajoluvan haltija saa kuljettaa ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä sellaisia vaarallisia aineita, joiden aineluokkaa ja kuljetustapaa vastaavat merkinnät hänellä on ADR-ajoluvassaan. ADR-ajolupa on oltava ajettaessa mukana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoluvan mallista sekä ainekohtaisia teknisiä määräyksiä siitä, milloin kuljettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa.

46 §

ADR-ajolupaa varten annettava koulutus

ADR-ajolupaa varten annettava koulutus sisältää teoriaopetuksen sekä käytännön harjoittelun. Koulutuksen kursseja ovat:

1) peruskurssi, joka toimii pohjana kaikelle ajolupakoulutukselle ja jossa annetaan opetusta vaarallisten aineiden tiekuljetuksesta ja sen vaatimuksista, vaaroista, turvallisuustoimenpiteistä, toimenpiteistä vaaratilanteissa sekä muista kuljettajan tehtävistä ja taidoista;

2) räjähteiden erikoiskurssi, jossa annetaan opetusta räjähteiden kuljetusten erityispiirteistä;

3) radioaktiivisten aineiden erikoiskurssi, jossa annetaan opetusta radioaktiivisten aineiden kuljetusten erityispiirteistä;

4) yhdistetty peruskurssi, jossa 1 - 3 kohdassa tarkoitettu opetus on yhdistetty;

5) säiliökuljetusten erikoiskurssi, jossa annetaan opetusta säiliökuljetusten erityispiirteistä;

6) täydennyskurssit, joissa määräajoin ylläpidetään kuljettajan tietoja ajan tasalla ja jossa annetaan opetusta säännöksissä ja määräyksissä tapahtuneista muutoksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä koulutuksen ja kurssien rakenteesta, sisällöstä ja käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

47 §

ADR-ajoluvan saamiseksi tarvittava koe

ADR-ajoluvan saamiseksi on läpäistävä koe sen osoittamiseksi, että koulutukseen osallistuneella on vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon kuljettajan ammatissa vaadittavat tiedot ja taidot niistä kuljetuksista, joita koskevaan koulutukseen hän on koetta varten osallistunut.

Ajolupakokeeseen osallistumisen edellytyksenä on sen osoittaminen, että kokeeseen osallistuja on enintään 12 kuukautta aikaisemmin osallistunut ADR-ajolupaa varten annettavaan koulutukseen. Ajolupakokeen järjestäjän on varmistettava kokeeseen osallistujan henkilöllisyys.

Jos ADR-ajolupakoe suoritetaan Puolustusvoimissa, Puolustusvoimat vastaa kokeen järjestämisestä ja valvonnasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajolupakokeen rakenteesta, sisällöstä, suoritustavasta, valvonnasta, käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä muista teknisistä yksityiskohdista.

48 §

ADR-ajoluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää ADR-ajoluvan hakemuksesta. ADR-ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on osallistunut ajolupaa varten annettavaan koulutukseen ja suorittanut hyväksytysti ajoluvan saamiseksi tarvittavan kokeen. ADR-ajolupa myönnetään määräajaksi.

Väliaikainen ajolupa voidaan myöntää erityisestä syystä enintään kuukaudeksi. Väliaikainen ajolupa ei ole voimassa Ahvenanmaan maakunnassa.

ADR-ajoluvan voimassaoloaikaa voidaan sen voimassaoloaikana jatkaa määräajaksi, jos hakija täyttää ajoluvan myöntämiselle asetetut vaatimukset ja hän on suorittanut hyväksytysti täydennyskurssia vastaavan kokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ADR-ajoluvan voimassaoloajasta, voimassaolon ja sen jatkamisen määräytymisestä, ADR-ajoluvan hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä.

49 §

ADR-ajolupakoulutuksen antaja

ADR-ajoluvan saamiseksi tarvittavaa koulutusta saa antaa vain se, jolla on koulutuslupa.

Koulutuslupaa on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Lupaa varten on esitettävä hakemus, joka sisältää koulutusta ja sen järjestämistä koskevat tiedot. Koulutuslupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi.

Koulutusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Lisäksi:

1) hakijalla on oltava:

a) koulutuksesta vastaava asiantunteva johtaja, joka johtaa, ohjaa, valvoo ja kehittää koulutusta;

b) jokaista kurssia koskeva yksityiskohtainen koulutusohjelma;

c) toiminnan laajuuteen nähden riittävä ja ammattitaitoinen opetushenkilöstö;

d) tarkoituksenmukainen opetusaineisto ja välineistö sekä tarvittavat koulutustilat;

e) sellaiset koulutuksen olosuhteet, että valvonta voidaan suorittaa asianmukaisesti;

2) hakijan koulutuksesta vastaavalla johtajalla on oltava:

a) voimassa oleva, vähintään annettavaa koulutusta vastaava ADR-ajolupa ja vaarallisten aineiden tiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan pätevyys;

b) hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä koulutusvaatimuksissa tapahtuvasta kehityksestä;

3) hakijan koulutusta antavalla henkilöllä on oltava:

a) voimassa oleva, vähintään annettavaa koulutusta vastaava ADR-ajolupa;

b) hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä koulutusvaatimuksissa tapahtuvasta kehityksestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutusluvan hakemisen yksityiskohdista, koulutusohjelman sisällöstä ja muista koulutusohjelman teknisistä yksityiskohdista.

50 §

ADR-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien asiakirjojen säilyttäminen

ADR-ajolupakoulutuksen antajan on ylläpidettävä tietoja ADR-ajolupakoulutukseen osallistuvista henkilöistä ja heille annetusta koulutuksesta sekä koulutuksesta annetuista todistuksista. Tiedot on säilytettävä koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan,

minkä jälkeen tiedot on hävitettävä. Tietoja saa luovuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle ADR-ajolupaa koskevan hakemuksen käsittelemiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa ja ylläpitää ADR-ajolupakokeiden suorittamista ja myönnettyjä ADR-ajolupia koskevia tietoja liikenteen palveluista annetun lain 26-28 luvussa säädetyllä tavalla. Kuitenkin Puolustusvoimat tallentaa ja ylläpitää Puolustusvoimien järjestämien ja valvomien ADR-ajolupakokeiden suorittamista koskevia tietoja puolustusvoimien henkilötietojen käsittelystä annetussa laissa (332/2019) säädetyllä tavalla.

10 luku

Turvatoimet

51 §

Yleiset turvatoimet

Vaarallisen aineen kuljetuksen osapuolten on asianmukaisin turvatoimin varauduttava turvauhkiin. Osapuolten on toimittava tarpeen mukaan yhteistyössä keskenään ja viranomaisten kanssa tarvittavalla tavalla turvauhkia koskevien tietojen välittämisessä ja soveltuvien turvatoimien hoitamisessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ainekohtaisia tai muutoin yksityiskohtaisia määräyksiä turvatoimista ja tarkempia määräyksiä turvauhkiin varautumisen ja turvatoimien käytännön toteutuksesta sekä turvatoimien ja -velvoitteiden teknisistä yksityiskohdista.

52 §

Tie- ja rautatiekuljetusten turvatoimet

Vaarallisia aineita saa luovuttaa tie- ja rautatiekuljetuksena kuljetettavaksi vain asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle.

Edellä 33 §:n 1 momentissa tarkoitetun sisäisen pelastussuunnitelman laatijan on huolehdittava tie- ja rautatiekuljetuksessa, että tilapäisen säilytyksen paikka on valaistu ja muutoin turvattu, sekä asiaton pääsy alueelle on mahdollisuuksien mukaan estetty.

Tie- ja rautatiekuljetuksen aikana jokaisella miehistön jäsenellä on oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan tunnistamisesta, tilapäisen säilytyksen paikan turvaamisesta ja teknisiä määräyksiä henkilöllisyyden osoittavasta asiakirjasta.

53 §

Tie- ja rautatiekuljetusten turvasuunnitelma ja kuljetusvälineen turvaaminen

Kuljetettaessa tie- tai rautatiekuljetuksena vaarallisia aineita, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka, kuljetuksen osapuolten on laadittava ja pidettävä ajan tasalla toiminnassaan sovellettava turvasuunnitelma, jonka on sisällettävä toimenpiteet ja menettelyt turvauhkiin varautumisesta.

Kuljetettaessa 1 momentissa tarkoitettua ainetta, kuljetuksen suorittajan on varustettava kuljetukseen käytettävä kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai turvattava kuljetus muin järjestelyin varkauksien ja muun tahallisen väärinkäytön estämiseksi. Laitteet ja järjestelyt eivät saa estää pelastustoimintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvasuunnitelman sisällöstä ja aineista, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka.

11 luku

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset

54 §

Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite sekä kuljetuksen keskeyttäminen

Jos kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin rakenteessa tai varusteissa havaitaan turvallisuuteen vaikuttava puutteellisuus tai vika, sitä ei saa käyttää ennen kuin puutteellisuus tai vika on korjattu. Tämä kielto ei kuitenkaan koske matkalla todettua, olosuhteet huomioon ottaen vähäiseksi katsottavaa puutteellisuutta tai vikaa, joka todennäköisesti on syntynyt matkan kestäessä ja joka ei ole ollut välittömästi havaittavissa ja korjattavissa ja jonka korjausta ei voida ilman huomattavaa hankaluutta matkalla suorittaa.

Kuljetus on keskeytettävä, jos matkan aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden. Matkaa saa jatkaa vasta, kun kuljetuksen jatkaminen on turvallista. Kuljetusta keskeytettäessä on otettava huomioon:

1) keskeyttämisestä aiheuttavat vaarat;
2) mahdollisuus sijoittaa kuljetettava lähetys, lasti tai kuorma;
3) muut kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut yleisen turvallisuuden vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen matkan jatkamisen jäljellä olevan matkan osalle. Valvontaviranomaisen on annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittavaa hallinnollista apua, jos:

1) valvontaviranomainen ei voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen matkan jatkamista eikä vaatimuksia voida täyttää;
2) kuljetuksen suorittaja ilmoittaa, että lähettäjä ei ole ilmoittanut vaarallisen aineen ominaisuuksia ja vedoten kuljetussopimusehtoihin kuljetuksen suorittaja pyytää kuorman purkamista, hävittämistä tai vaarattomaksi tekemistä.

55 §

Alueelliset kuljetusrajoitukset tie- ja rautatiekuljetuksessa

Jos vaarallisten aineiden kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle, Liikenne- ja viestintävirasto voi:

1) kunnan perustellusta hakemuksesta rajoittaa vaarallisten aineiden tiekuljetusta tietyllä alueella, tiellä tai tien osalla (*reittirajoitus*); reittirajoitushakemuksessa on esitettävä rajoituksen vaikutusten arviointi, jossa otetaan turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä huomioon vähintään kuljetettavat aineet, asutus ja haavoittuvat kohteet;
2) tien omistajan tai haltijan taikka rataverkon haltijan hakemuksesta rajoittaa vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta tietyssä tien omistajan tai haltijan taikka rataverkon haltijan hallinnassa olevassa tunnelissa määrittämällä tunnelille tunneliluokan (*tunnelirajoitus*); tunnelirajoituksen on perustuttava hakijan toimittamaan, hakijasta riippumattoman toimielimen suorittamaan tunnelin vaarojen arviointiin, jossa otetaan turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä huomioon vähintään kuljetettavat aineet, tunnelin rakenteet ja varusteet.

Rajoitusta asetettaessa on huolehdittava siitä, ettei mahdollisuuksia kuljettaa vaarallisia aineita rajoiteta enempää kuin on tarpeen kuljetuksista aiheutuvan vaaran torjumiseksi. Lisäksi

on otettava huomioon kuljetukseen käytettävissä olevat vaihtoehtoiset reitit. Liikenne- ja viestintävirasto voi liittää rajoitukseen ehtoja, joilla varmistetaan kuljetusten turvallisuus, sekä poistaa kuljetusrajoituksen, jos riittäviä perusteita rajoituksen ylläpitämiselle ei enää ole.

Kuljetusrajoituksen hakijan on rajoituksen vaikutusten ja vaarojen arvioinnissa esitettävä arvio kuljetusten vaihtoehtoisesta reitistä ja sen turvallisuudesta. Tiekuljetusrajoituksen hakijalla on oltava rajoituksen liikenteenohjaussuunnitelma, josta selviää, miten rajoitusta osoittavien merkkien asettaminen ja pystyttäminen sekä kiertotien opastaminen toteutetaan. Hakijan on tiedotettava sille myönnetystä reitti- ja tunnelirajoituksesta ja sen poistamisesta.

Reitti- tai tunnelirajoituksesta huolimatta vaarallisia aineita saa kuljettaa erityisestä syystä rajoitusalueella tai tunnelissa poliisin määräajaksi antamalla luvalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vaarojen arvioinnista, kuljetusrajoitusten alaisista aineryhmistä, rajoituksen toteuttamisesta, tunneliluokista ja muista kuljetusrajoituksiin liittyvistä teknisistä seikoista.

12 luku

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- ja hätätilanne, jonka seurauksena kuljetettavan aineen vuotamisesta tai muusta syystä aiheutuu henkilö-, ympäristö- tai omaisuusvahingon vaara, onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteen havainneen on tehtävä siitä välittömästi hätäilmoitus, annettava pelastusviranomaiselle sen tarvitsemat tiedot ja ryhdyttävä tilanteen edellyttämiin suojatoimenpiteisiin.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on ilmoitettava tiedot ilma-aluksessa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista:

1) viipymättä sellaisen ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen, johon rahtina kuljetettavat vaaralliset aineet ovat saattaneet olla osallisena, asianomaiselle pelastusviranomaiselle;

2) 1 kohdassa tarkoitetun ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen mahdollisimman nopeasti kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella ilmailuonnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui;

3) viranomaisen pyynnöstä vakavaa vaaratilannetta lievemmässä vaaratilanteessa viipymättä pelastusviranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui.

Liikenne- ja viestintävirasto on 2 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen ja ilmoitettavien tietojen teknisistä yksityiskohdista sekä 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä, ilmoitettavista tapauksista, ilmoitusten ja sen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä ilmoitus- ja välitystavasta.

57 §

Ilmoitus säteilyraja-arvon ylityksestä

Kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan on ilmoitettava radioaktiivisten aineiden kuljetuksen yhteydessä huomaamastaan säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisen raja-arvon ylityksestä niille kuljetuksen osapuolille, jotka ovat voineen altistua säteilylle tai saasteelle kuljetuksen aikana. Ilmoitus on tehtävä myös Säteilyturvakeskukselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisista raja-arvoista.

58 §

Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuormaajan, täyttäjän, kuljetuksen suorittajan, kuorman purkajan ja vastaanottajan sekä rataverkon haltijan on kunkin toiminnassaan annettava selvitys kuukauden kuluessa tapahtumasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, jos vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetuksen aikana tai siihen liittyvän kuormaamisen, purkamisen tai säiliön taikka irtotavara-ajoneuvon, -vaunun tai -kontin täytön yhteydessä tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy:

1) vaarallisen aineen vuoto tai välitön uhkaava vaara aineen vuotamisesta;
2) henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahinko; tai
3) tapahtuma, johon on pyydetty viranomaisapua.

Satamassa tie- tai rautatiekuljetuksesta vastuussa olevan kuljetuksen suorittajan ja sisäisissä siirroissa tai tilapäisessä säilytyksessä lastista vastuussa olevan on kunkin toiminnassaan annettava selvitys Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja satamanpitäjälle, jos satamassa tapahtuu vaarallisen aineen kuljetuksessa tai siihen liittyvässä siirrossa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle onnettomuus tai vaaratilanne.

Aluksesta vastuussa olevan on annettava mahdollisimman laaja selvitys viipymättä lähimmän rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos vaarallisten aineiden aluskuljetuksessa tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy:

1) vaarallista ainetta sisältävän lastin katoaminen tai todennäköinen katoaminen mereen;
2) INF-lastin vuoto tai todennäköinen vuoto; tai
3) INF-lastia kuljettavan aluksen vahingoittuminen, vikaantuminen tai hajoaminen, mikä vaikuttaa aluksen turvallisuuteen tai johtaa navigointiturvallisuuden heikkenemiseen.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on annettava selvitys:

1) vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudesta ja vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteesta kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus tai vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanne tapahtui;
2) tapauksista, joissa rahdista tai lentopostista löydetään vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi luovutettuja tai kuljetettavia vaarallisia aineita, kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallinen aine löydettiin;
3) havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tapauksista, joissa matkustajalta, miehistön jäseneltä tai matkatavarasta löydetään vaatimusten vastaisia vaarallisia aineita, sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallinen aine löydettiin;
4) havaituista tapauksista, joissa vaarallisia aineita on kuljetettu noudattamatta kuormausta, kuorman erottelua tai kuorman kiinnitystä koskevia vaatimuksia taikka antamatta vaadittuja tietoja, kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto on 3 ja 4 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetusta selvityksen tekemisestä, selvitystä edellyttävistä tapauksista, selvityksen sisällöstä ja mallista, selvityksen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä selvityksen välitystavasta.

59 §

Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittaminen

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston on toimitettava tiedot saamistaan 58 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista selvityksistä vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos kyse on radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä onnettomuudesta tai vaaratilanteesta, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston on toimitettava tiedot saamistaan 58 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista selvityksistä ja Liikenne- ja viestintäviraston 58 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista selvityksistä Säteilyturvakeskukselle.

60 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Viranomaisen oikeuteen ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn ilmakuljetusta, aluskuljetusta tai rautatiekuljetusta koskevan selvityksen perusteella sovelletaan, mitä ilmailulain 128 §:ssä säädetään poikkeamatietojen käytöstä, merilain (674/1994) 18 luvun 15 a §:ssä onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä ja raideliikennelain 167 §:ssä onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä.

Viranomainen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn tiekuljetusta koskevan selvityksen tai satamassa tapahtunutta onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan selvityksen perusteella, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Työnantaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

13 luku

Kuljetuksen osapuolten velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia velvollisuuksia

61 §

Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä

Asiakirjat on pyydettäessä esitettävä valvontaviranomaiselle, ja muutenkin valvontaviranomaisen kuljetuksen valmistelun, toteuttamisen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen tarkastamiseksi antamia määräyksiä on noudatettava.

62 §

Velvollisuus varmistaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen turvallisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan, käyttäjän ja muun markkinoille saattajan, haltijan ja käyttöön ottajan on varmistettava, että tällainen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä

tuote on turvallinen ja vaatimustenmukainen. Tätä pykälää ei kuitenkaan sovelleta vähittäismyyntipakkauksen käyttöön ottavaan kuluttajaan, joka käyttää tai aikoo käyttää tuotetta vapaa-ajan toiminnassaan tai urheilutoiminnassaan taikka muussa henkilökohtaisessa tarkoituksessa.

63 §

Erityiset velvollisuudet radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa

Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sisältyviä ja siihen liittyviä tehtäviä ja toimenpiteitä suorittavalla on oltava:

1) toiminnassa sovellettava johtamisjärjestelmä tehtävien ja toimenpiteiden vaatimuksenmukaisuuden varmistamiseksi;

2) säteilysuojeluohjelma työntekijöiden ja väestön säteilyturvallisuuden varmistamiseksi.

Säteilysuojeluohjelmassa on esitettävä toteutettavat toimenpiteet radioaktiivisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvan säteilyaltistuksen estämiseksi ja rajoittamiseksi. Toimenpiteet on suhteutettava säteilyaltistuksen määrään ja todennäköisyyteen.

Radioaktiivisten aineiden lähettäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan ja lastinantajan, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan on ryhdyttävä havaitun säteilyraja-arvon ylityksen johdosta välittömästi tarpeellisiin toimenpiteisiin säteilystä tai radioaktiivisen saasteesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi. Sen on myös tutkittava tapaus, korjattava sopivin toimenpitein syyt ja olosuhteet samanlaisten tapausten toistumisen ehkäisemiseksi sekä ilmoitettava Säteilyturvakeskukselle tapauksen syistä ja korjaavista toimenpiteistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä johtamisjärjestelmän ja säteilysuojeluohjelman sisällöstä ja niihin liittyvästä säteilysuojelusta ja muista toimenpiteistä.

Tie- ja rautatiekuljetuksen osapuolet

64 §

Lähettäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa lähettäjä saa luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, jotka täyttävät tämän lain vaatimukset. Lähettäjän on:

1) varmistettava, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;

2) annettava kuljetuksen suorittajalle kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot;

3) käytettävä vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja säiliöitä;

4) käytettävä turvallista lähetystapaa ja noudatettava lähetysrajoituksia;

5) varmistettava, että tyhjä säiliö, ajoneuvo, vaunu tai irtotavarakontti, josta ei ole poistettu vaaratekijöitä, luovutetaan kuljetettavaksi vastaavasti merkittynä ja suljettuna kuin täytenä ollessaan.

Jos lähettäjä käyttää muiden osapuolten palveluja, hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että lähetys täyttää tämän lain vaatimukset. Lähettäjä saa kuitenkin 1 momentin 1−3 ja 5 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa luottaa muiden osapuolten antamiin tietoihin.

Jos lähettäjä toimii kolmannen osapuolen puolesta, kolmannen osapuolen on ilmoitettava lähettäjälle kirjallisesti lähetyksen sisältämistä vaarallisista aineista ja annettava kaikki tiedot ja asiakirjat, joita lähettäjä tarvitsee täyttääkseen velvollisuutensa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

65 §

Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on:

1) huolehdittava, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa ja vaunua voidaan käyttää tähän tehtävään ja että tiekuljetuksessa ajoneuvo on asianmukaisesti miehitetty;

2) varmistettava, että vaarallisen aineen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;

3) varmistettava, että ennen kuljetusta lähettäjältä on saatu kuljetettavista vaarallisista aineista tarvittavat tiedot ja että vaaditut asiakirjat ovat mukana kuljetuksessa tai saatavilla kuljetuksen aikana;

4) varmistettava riittävällä tavalla, että ajoneuvossa, vaunussa ja kuormassa ei ole ilmeisiä vikoja tai vuotoja ja että niistä ei puutu varusteita;

5) varmistettava, että määräaika säiliöiden seuraavalle tarkastukselle ei ole umpeutunut siten, ettei säiliöitä voi enää käyttää kyseiseen kuljetukseen;

6) varmistettava, että ajoneuvoa ja vaunua ei ole ylikuormattu;

7) varmistettava, että ajoneuvoon ja vaunuun on kiinnitetty vaarallisia aineita sisältävää kuormaa osoittavat merkinnät;

8) huolehdittava, että kuljettajalle ja muille miehistön jäsenille on toimitettu onnettomuuden ja hätätilanteen varalta ohjeet, ja varmistettava, että he ymmärtävät ohjeet ja osaavat toimia ohjeiden mukaisesti ja että kuljetuksessa ovat mukana tarvittavat ohjeet, henkilönsuojaimet ja varusteet, joiden avulla voidaan ryhtyä vaaratilanteen edellyttämiin toimenpiteisiin.

Jos kuljetuksen suorittaja havaitsee 1 momentin 1 – 7 kohdassa tarkoitetuissa asioissa laiminlyönnin tai tämän lain vastaisen menettelyn, kuljetuksen suorittaja ei saa ennen asian korjaamista toimittaa lähetystä eteenpäin.

Edellä 1 momentin 1 – 7 kohdassa tarkoitetut velvollisuudet on täytettävä kuljetusta varten saatujen asiakirjojen ja tietojen perusteella tarkastamalla riittävällä tavalla lastinkuljetusyksikkö ja tarvittaessa kuorma. Kuljetuksen suorittaja saa tiekuljetuksissa 1 momentin 2-4 ja 7 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa sekä rautatiekuljetuksissa 1 momentin 2, 3 ja5 - 7 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten antamiin tietoihin. Kuljetuksen suorittaja saa luottaa 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa siihen, mitä kuljetuksen merikuljetusosuutta varten laaditussa pakkaustodistuksessa vakuutetaan.

Rautatiekuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on lisäksi:

1) ilmoitettava liikkuvan kaluston kuljettajalle tiedot kuljetettavista vaarallisista aineista ja niiden sijainnista liikennöivässä yksikössä;

2) huolehdittava, että kyseiseen kuljetukseen käytettävän rataverkon haltijalla on kuljetuksen aikana nopea ja esteetön pääsy kuljetuksen aikana riittäviin tietoihin junan kokoonpanosta, vaunujen sijainnista junassa ja vaunuissa kuljetettavista vaarallisista aineista;

3) huolehdittava siitä, että kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on riittävät tiedot säiliövaunun säiliöistä sekä sen laitteista ja varusteista niissä kalustoyksiköissä, joiden kunnossapidosta se vastaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

66 §

Vastaanottajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa vastaanottaja ei saa kieltäytyä ottamasta lähetystä vastaan muutoin kuin pakottavista syistä. Vastaanottajan on varmistettava kuorman purkamisen jälkeen, että hänen tehtäviinsä liittyvät vaatimukset on täytetty. Vaunun ja kontin saa palauttaa kuljetuksen

suorittajalle tai ottaa uudelleen käyttöön vasta, kun varmistamisessa havaitut laiminlyönnit on korjattu.

Jos vastaanottaja käyttää muiden osapuolten palveluja, hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että tässä pykälässä säädetyt vaatimukset on täytetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vastaanottajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

67 §

Kuormaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuormaaja saa luovuttaa kuljettavaksi vain vaarallisia aineita, joiden kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa.

Kuormaajan on:

1) tarkastettava luovuttaessaan kuljetettavaksi pakattuja vaarallisia aineita tai tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia, että pakkaukset eivät ole vahingoittuneita ja että kuljetettavaksi ei luovuteta lähetystä, jonka vahingoittunut pakkaus voi vaarantaa kuljetusturvallisuuden;

2) kuormattava ja käsiteltävä vaarallisia aineita sisältäviä lähetyksiä ja kuormaa kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden;

3) merkittävä vaunu ja kontti kuljetettavien aineiden vaaraominaisuuksien mukaan kuormattuaan vaarallisia aineita vaunuun tai konttiin ja luovuttaessaan ne kuljetuksen suorittajalle välittömästi kuljetettaviksi;

4) kuormattava yhteen vain kolleja, jotka vaaraominaisuuksien mukaan voidaan kuormata samaan kuormatilaan, ja eroteltava ne toisistaan ja muista tavaroista kuormatilassa vaaraominaisuuksien mukaan tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kuormaaja saa 1 momentissa ja 2 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten hänelle antamiin tietoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuormaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

68 §

Pakkaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa pakkaajan on:

1) pakattava vaaralliset aineet kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden;

2) valmistellessaan pakattua lähetystä kuljetusta varten varmistettava, että kuljetusvalmiissa pakkauksessa on sen sisällön vaaraominaisuuksia koskevat merkinnät.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pakkaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

69 §

Täyttäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa säiliön sekä irtotavara-ajoneuvon, -vaunun ja -kontin täyttäjän on:

1) ennen säiliön täyttämistä varmistettava, että säiliö ja sen laitteet ja varusteet ovat teknisesti moitteettomassa kunnossa;

2) varmistettava, että säiliöt on tarkastettu ajallaan;

3) täytettävä säiliötä vain sellaisilla vaarallisilla aineilla, joiden kuljetukseen säiliö soveltuu;

4) varmistettava, että säiliön säiliöosastojen täyttäminen suoritetaan siten, että vierekkäisten osastojen sisältämien aineiden kanssa ei aiheudu kuljetuksen aikana vaarallisia reaktioita;
5) huolehdittava, että säiliöön täytetään vain säiliön ja vaarallisen aineen vaaraominaisuuksien sallima turvallinen määrä vaarallista ainetta;
6) varmistettava säiliön täyttämisen jälkeen, että sulkimet ovat kiinni ja vuotamattomat;
7) varmistettava, ettei säiliön ulkopinnalle jää täytettävästä aineesta vaarallisia jäänteitä;
8) varmistettava valmistellessaan vaarallisia aineita kuljetusta varten, että säiliöön sekä irtotavaralla kuormattuun ajoneuvoon, vaunuun ja konttiin kiinnitetään vaaraominaisuuksia koskevat merkinnät;
9) täytettävä irtotavaraa ajoneuvoon, vaunuun tai konttiin kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä täyttäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

70 §

Säiliökontin haltijan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa säiliökontin haltijan on:
1) varmistettava, että säiliökontin rakennetta, laitteita ja varusteita, tarkastuksia, testauksia ja merkintöjä koskevia vaatimuksia on noudatettu;
2) varmistettava, että säiliökontin sekä niiden laitteiden ja varusteiden kunnossapitotoimenpiteet on suoritettu siten, että ne ovat vaatimustenmukaisia tavanomaisissa käyttöolosuhteissa seuraavaan vaadittuun tarkastukseen saakka;
3) on teetettävä ylimääräinen tarkastus säiliökontille, jos sen säiliön, laitteiden tai varusteiden kunto on korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voinut heiketä.

Mitä tässä pykälässä säädetään säiliökontista ja säiliökontin haltijasta, sovelletaan myös eri kuljetusmuodoissa käytettävään säiliökonttia vastaavaan kehikolliseen säiliöön ja sen haltijaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säiliökontin haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

71 §

Säiliövaunun haltijan velvollisuudet rautatiekuljetuksessa

Rautatiekuljetuksessa säiliövaunun haltijan on:
1) varmistettava, että säiliövaunun rakennetta, laitteita, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä koskevia vaatimuksia on noudatettu;
2) teetettävä ylimääräinen tarkastus säiliövaunulle, jos sen säiliön, laitteiden tai varusteiden kunto on korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voinut heiketä;
3) varmistettava, että edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tehtävien tulokset kirjataan tekniset tiedot sisältävään säiliöasiakirjaan;
4) varmistettava, että säiliövaunun kunnossapidosta vastaavaksi yksiköksi nimetyllä on voimassa oleva pätevyyttä osoittava todistus, joka kattaa vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetut säiliövaunut;
5) huolehdittava siitä, että kunnossapidosta vastaavalle yksikölle on annettu tarvittavat tiedot säiliövaunun säiliöistä, laitteista ja varusteista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säiliövaunun haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

72 §

Kuorman purkajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuorman purkajan on:

1) varmistettava tarkastamalla kuorman aineita koskevat merkinnät, että vain kuormaa koskevissa asiakirjoissa mainitut aineet puretaan;

2) tarkastettava, ettei pakkauksessa, säiliössä, ajoneuvossa, vaunussa tai kontissa ole purkamista vaarantavia vikoja, ja tarvittaessa korjattava viat ennen purkamisen aloittamista;

3) purettava ja käsiteltävä vaarallisia aineita kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden;

4) heti purkamisen jälkeen puhdistettava säiliön, ajoneuvon, vaunun tai kontin ulkopinnalle purkamisen yhteydessä tulleet vaaralliset jäänteet ja varmistettava, että venttiilit ja tarkastusaukot ovat kiinni;

5) huolehdittava ajoneuvon, vaunun ja kontin vaaditusta puhdistuksesta ja vaaratekijöiden poistamisesta;

6) varmistettava, ettei täysin tyhjennetyssä vaunussa ja kontissa, josta kuljetetun aineen vaaratekijät on poistettu, ole enää näkyvillä vaarallista ainetta tai kuormaa osoittavia merkintöjä.

Jos kuorman purkaja käyttää muiden osapuolten palveluja, on riittävästi varmistuttava siitä, että säädetyt vaatimukset on täytetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuorman purkajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

73 §

Rataverkon haltijan velvollisuudet

Rataverkon haltijan on hallinnoimansa rataverkon osalta:

1) varmistettava, että 33 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetulle rataverkon paikalle laaditaan sisäinen pelastussuunnitelma;

2) varmistettava nopea ja esteetön pääsy kuljetuksen aikana riittäviin tietoihin junan kokoonpanosta, vaunujen sijainnista junassa ja vaunuissa kuljetettavista vaarallisista aineista.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetut tiedot saa luovuttaa vain sille, joka tarvitsee niitä kuljetuksen turvallisuuteen tai turvauhkiin liittyvien tehtävien hoitamista tai pelastustoimintaa varten ja vain tehtävien edellyttämässä laajuudessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rataverkon haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

74 §

Kunnossapidosta vastaavan yksikön velvollisuudet rautatiekuljetuksessa

Rautatiekuljetuksessa kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että:

1) säiliöiden sekä niiden laitteiden ja varusteiden kunnossapitotoimenpiteet on suoritettu siten, että säiliövaunu on vaatimustenmukainen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa;

2) kunnossapitotehtävien hoitamiseen annetut tiedot kalustoyksiköistä kattavat tiedot myös säiliöistä sekä niiden laitteista ja varusteista;

3) säiliöihin sekä niiden laitteisiin ja varusteisiin liittyvät kunnossapitotoimenpiteet tallennetaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kunnossapidosta vastaavan yksikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

Aluskuljetuksen osapuolet

75 §

Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja saa luovuttaa kuljettavaksi vain lastia, joka täyttää tämän lain vaatimukset. Laivaajan tai lastinantajan on:

1) varmistettava, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen aluskuljetus on sallittu;

2) varmistettava, että kuljetukseen käytetään vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja lastinkuljetusyksiköitä;

3) huolehdittava, että kuljetusvalmis pakkaus ja lastinkuljetusyksikkö on merkitty kuljetettavien aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;

4) huolehdittava, että kuljetuksen suorittajalle on toimitettu kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot;

5) huolehdittava, että kirjallisesti vakuutetaan, että vaarallisen aineen lähetys on kuljetusvalmis ja aine on pakattu, merkitty sekä luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti asianmukaisessa kunnossa;

6) on annettava tavaran käsittelyyn tarvittavat tiedot vaarallisesta aineesta satamanpitäjälle ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle ennen vaarallisen aineen satama-alueelle toimittamista hyvissä ajoin ja mahdollisuuksien mukaan vähintään 24 tuntia ennen satamaan tuloa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä laivaajan ja lastinantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

76 §

Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa kuljetuksen suorittajan tai aluksen päällikön on:

1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;

2) varmistettava, että vaarallisen aineen aluskuljetus on sallittu;

3) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lastia ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman kuljetusta varten tarvittavia tietoja;

4) huolehdittava, että vaarallista ainetta sisältävät lastinkuljetusyksiköt on lastattu, ahdettu, sijoitettu ja tarvittaessa kiinnitetty turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti ja että ne on eroteltu toisistaan ja muusta lastista kuormatilassa sisältämiensä aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;

5) huolehdittava, että ennen lastin purkamista Suomessa tiedot vaarallisista aineista on toimitettu satamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle tai tämän edustajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

77 §

Kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa sen, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tie- tai rautatiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon tai vaunuun, on vakuutettava pakkaustodistuksella, että:

1) kontti, ajoneuvo tai vaunu on sopiva kuljetettavalle kuormalle;

2) kontti, ajoneuvo tai vaunu ei sisällä keskenään sopimatonta kuormaa;

3) konttiin, ajoneuvoon tai vaunuun on kuormattu vain käyttökelpoisessa kunnossa olevia lähetysvalmiita pakkauksia ja ne on kuormattu ja kiinnitetty aiottuun kuljetukseen soveltuvin menetelmin;
4) irrallisena kuljetettava aine on tasaisesti jakautuneena;
5) kontti, ajoneuvo tai vaunu on kuljetukseen tarkoituksenmukaisella tavalla rakenteellisesti käyttökelpoisessa kunnossa;
6) kontissa, ajoneuvossa tai vaunussa on kuljetusta varten vaadittavat merkinnät;
7) kuormalla on vaaditut kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot sisältävät kuljetusasiakirjat.
Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

Ilmakuljetuksen osapuolet

78 §

Lähettäjän velvollisuudet ilmakuljetuksessa

Ilmakuljetuksessa lähettäjä saa luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, jotka täyttävät tämän lain vaatimukset. Lähettäjän on:
1) varmistettava, että aine on luokiteltu oikein ja sen ilmakuljetus on sallittu;
2) huolehdittava ja vakuutettava kirjallisesti, että vaarallisen aineen lähetys on kuljetusvalmis ja aine pakattu, merkitty sekä luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti asianmukaisessa kunnossa;
3) varmistettava, että kuljetuksen suorittajalle on toimitettu kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot ja ilmoitukset;
4) huolehdittava, että henkilökunnalla on riittävät ohjeet, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa turvallisesti.
Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

79 §

Kuljetuksen suorittajan ja maahuolintapalvelujen tarjoajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on:
1) huolehdittava siitä, että sillä on vaadittu vaarallisen aineen kuljetukseen tarkoitettu lupa;
2) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ilma-alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;
3) varmistettava, että vaarallisen aineen ilmakuljetus on sallittu;
4) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lähetystä ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman lähettäjältä saatuja kuljetusta varten tarvittavia tietoja;
5) tarkastettava ennen vaarallisia aineita sisältävän lähetyksen hyväksymistä kuljetettavaksi, että lähetys on luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti;
6) varmistettava, että vaaralliset aineet kuormataan ja kuljetetaan ilma-aluksessa siten, että niistä ei aiheudu vaaraa;
7) tarkastettava ennen kuormaamista ja kuorman purkamisen yhteydessä, että lähetyksessä ei ole vikoja tai vuotoja, ryhdyttävä vikojen ja vuotojen ilmetessä tarvittaviin turvallisuutta edistäviin toimenpiteisiin sekä huolehdittava tarvittavista tarkastuksista ja toimenpiteistä vikojen ja vuotojen seuraamusten ennaltaehkäisemiseksi;

8) varmistettava, että hyvissä ajoin ennen lentoa ilma-aluksen päällikölle sekä lennon valmisteluun ja lentoon liittyviä muita tehtäviä hoitavalle henkilöstölle annetaan luotettavalla tavalla ilma-aluksessa rahtina kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot;
9) huolehdittava, että henkilökunnalla on riittävät ohjeet, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa turvallisesti;
10) varmistettava, että paikoissa, joissa lentorahtia vastaanotetaan kuljetettavaksi, tiedotetaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;
11) varmistettava, että matkustajille tiedotetaan vaarallisista aineista, jotka ovat kiellettyjä matkatavarassa tai muuten matkustajan mukana.
Edellä 1 momentissa säädetyt koskevat myös näitä tehtäviä suorittavaa maahuolintapalvelujen tarjoajaa.
Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

14 luku

Velvollisuudet huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta

80 §

Kuljetettavan painelaitteen valmistajan velvollisuudet

Valmistajan on:
1) varmistettava, että markkinoille saatettava kuljetettava painelaite on suunniteltu, valmistettu ja dokumentoitu 5 luvun mukaisesti;
2) varmistettava, että kuljetettava painelaite varustetaan pii-merkillä, kun painelaiteen vaatimustenmukaisuus on osoitettu;
3) säilytettävä kuljetettavan painelaitteen tekniset asiakirjat 5 luvun mukaisesti.

81 §

Valmistajan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos valmistajalla on syytä epäillä, että sen markkinoille saattama kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, valmistajan on:
1) viipymättä ryhdyttävä toimenpiteisiin kuljetettavan painelaitteen saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi, poistamiseksi markkinoilta tai palautusmenettelyn järjestämiseksi;
2) välittömästi tiedotettava asiasta markkinavalvontaviranomaiselle ja kaikille toimivaltaisille kansallisille viranomaisille niissä Euroopan unionin jäsenvaltioissa, joissa se on asettanut kuljetettavan painelaitteen saataville, jos painelaite aiheuttaa riskin, sekä ilmoitettava yksityiskohtaiset tiedot vaatimustenvastaisuudesta ja toteutetuista korjaavista toimenpiteistä;
3) dokumentoitava kaikki tässä pykälässä tarkoitetut vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.
Valmistajan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille valmistajan markkinoille saattamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

82 §

Kuljetettavan painelaitteen valtuutettu edustaja

Valmistaja voi kirjallisesti valtuuttaa itselleen edustajan. Valtuutetun edustajan on suoritettava valmistajalta toimeksiannossa valtuutetut tehtävät.

Valtuutetulle edustajalle voidaan toimeksiannossa valtuuttaa ainakin seuraavat tehtävät:

1) teknisten asiakirjojen säilyttäminen markkinavalvontaviranomaisen saatavilla;

2) kaikkien vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi tarvittavien tietojen ja asiakirjojen toimittaminen markkinavalvontaviranomaisen pyynnöstä;

3) yhteistyö markkinavalvontaviranomaisen kanssa valtuutetun edustajan toimeksiannon piiriin kuuluvien kuljetettavien painelaitteiden aiheuttamien riskien poistamiseksi.

Valtuutetun edustajan tehtäväksi ei kuitenkaan saa antaa 80 §:n 1 ja 2 kohdassa säädettyjä tehtäviä eikä teknisten asiakirjojen laatimista.

Valtuutetun edustajan nimi ja osoite on ilmoitettava kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuustodistuksessa.

83 §

Kuljetettavan painelaitteen maahantuojan velvollisuudet

Maahantuojan on:

1) saatettava markkinoille ainoastaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;

2) varmistettava ennen kuljetettavan painelaitteen saattamista markkinoille, että:

a) valmistaja on suorittanut asianmukaisen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn ja laatinut tarvittavat tekniset asiakirjat;

b) kuljetettava painelaite on varustettu pii-merkillä ja sillä on vaatimustenmukaisuustodistus;

3) varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun painelaite on sen vastuulla;

4) ilmoitettava nimensä ja yhteystietonsa vaatimustenmukaisuustodistuksessa tai sen liitteenä;

5) säilytettävä jäljennös kuljetettavan painelaitteen teknisistä asiakirjoista markkinavalvontaviranomaisen saatavilla.

Jos maahantuojalla on syytä epäillä, että kuljettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, maahantuojan on:

1) pidättäydyttävä kuljetettavan painelaitteen saattamisesta markkinoille ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi:

2) ilmoitettava valmistajalle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin.

Maahantuojaa pidetään valmistajana ja sitä koskevat 80 ja 81 §:ssä säädetyt velvollisuudet silloin, kun maahantuoja saattaa kuljetettavan painelaitteen markkinoille omalla nimellään tai tavaramerkillään tai muuttaa jo markkinoille saatettua kuljetettavaa painelaitetta tavalla, joka voi vaikuttaa sovellettavien vaatimusten täyttymiseen.

84 §

Maahantuojan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos maahantuojalla on syytä epäillä, että sen markkinoille saattama kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, maahantuojan on:

1) viipymättä ryhdyttävä toimenpiteisiin kuljetettavan painelaitteen saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi, poistamiseksi markkinoilta tai palautusmenettelyn järjestämiseksi;

2) välittömästi tiedotettava asiasta valmistajalle, markkinavalvontaviranomaiselle ja kaikille toimivaltaisille kansallisille viranomaisille niissä Euroopan unionin jäsenvaltioissa, joissa se on asettanut kuljetettavan painelaitteen saataville, jos painelaite aiheuttaa riskin, sekä ilmoitettava yksityiskohtaiset tiedot vaatimustenvastaisuudesta ja toteutetuista korjaavista toimenpiteistä;

3) dokumentoitava kaikki 2 kohdassa tarkoitetut vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Maahantuojan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille maahantuojan markkinoilla saataville asettamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

85 §

Kuljetettavan painelaitteen jälleenmyyjän velvollisuudet

Jälleenmyyjän on:

1) asetettava markkinoilla saataville ainoastaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;

2) varmistettava ennen kuljetettavan painelaitteen asettamista saataville markkinoilla, että painelaite on varustettu pii-merkillä ja siihen on liitetty vaatimustenmukaisuustodistus sekä maahantuojan yhteystiedot;

3) varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun painelaite on jälleenmyyjän vastuulla.

Jälleenmyyjää pidetään valmistajana ja sitä koskevat 80 ja 81 §:n velvollisuudet, jos, kun jälleenmyyjä saattaa kuljetettavan painelaitteen markkinoille omalla nimellään tai tavaramerkillään tai muuttaa jo markkinoille saatettua kuljetettavaa painelaitetta tavalla, joka voi vaikuttaa sovellettavien vaatimusten täyttymiseen.

86 §

Jälleenmyyjän velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos jälleenmyyjän on syytä epäillä, että kuljettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, jälleenmyyjän:

1) on pidättäydyttävä asettamasta sitä markkinoilla saataville kyseistä kuljetettavaa painelaitetta ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi;

2) tiedotettava siitä valmistajalle tai maahantuojalle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin.

3) dokumentoitava kaikki tällaiset vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Jälleenmyyjän on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille jälleenmyyjän markkinoilla saataville asettamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

87 §

Kuljetettavan painelaitteen omistajan velvollisuudet

Omistajan on varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun painelaite on omistajan vastuulla.

Jos omistajalla on syytä epäillä, että kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, omistajan on:

1) pidättäydyttävä asettamasta kuljetettavaa painelaitetta saataville tai sen käytöstä ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi;

2) tiedotettava siitä valmistajalle, maahantuojalle tai jälleenmyyjälle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin;

3) dokumentoitava kaikki tällaiset vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja velvollisuuksia ei sovelleta kuluttajaan, joka aikoo käyttää tai käyttää kuljetettavaa painelaitetta vapaa-ajan- tai urheilutoiminnassaan taikka muussa henkilökohtaisessa tarkoituksessa.

Omistajan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille omistajan saataville asettamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

88 §

Kuljetettavan painelaitteen käyttäjän velvollisuudet

Käyttäjän on:

1) käytettävä kuljetukseen ainoastaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;

2) tiedotettava omistajalle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin.

Käyttäjän on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille sen käyttämille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

89 §

Tietojen antaminen ja velvollisuus tehdä yhteistyötä viranomaisen kanssa

Kuljetettavan painelaitteen valmistajan, maahantuojan ja jälleenmyyjän on:

1) annettava pyynnöstä markkinavalvontaviranomaiselle kaikki tiedot ja asiakirjat, jotka ovat tarpeen kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi: tiedot on annettava kielellä, jonka markkinavalvontaviranomainen hyväksyy;

2) markkinavalvontaviranomaisen pyynnöstä tehtävä tämän kanssa yhteistyötä markkinoille saattamiensa tai markkinoilla saataville asettamiensa kuljetettavien painelaitteiden aiheuttamien riskien poistamiseksi.

Kuljetettavan painelaitteen valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan ja käyttäjän on vähintään 10 vuoden ajalta toimitettava markkinavalvontaviranomaiselle sen pyynnöstä tiedot valmistajista, valtuutetuista edustajista, maahantuojista, jälleenmyyjistä, omistajista ja käyttäjistä:

1) jotka ovat toimittaneet sille kuljetettavia painelaitteita;

2) joille se on toimittanut kuljetettavia painelaitteita.

Valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuoja, jälleenmyyjä ja omistaja saavat antaa käyttäjälle vain kuljetettavien painelaitteiden turvallisen käytön kannalta merkityksellisiä tietoja.

15 luku

Henkilöstön ammattitaito

90 §

Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta

Työnantajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään. Työnantajalla on oltava tiedot tästä koulutuksesta ja pätevyydestä.

Työnantajan on säilytettävä sen palveluksessa olevan työntekijän tässä laissa säädettyä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot kolme vuotta viimeisimmän hyväksytyn koulutuksen suorittamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

91 §

Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuus tie- ja rautatiekuljetuksissa

Vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta sekä näihin kuljetuksiin liittyvää pakkaamista, lähettämistä tai muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittavan on nimettävä yksi tai tarvittaessa useampi turvallisuusneuvonantaja. Turvallisuusneuvonantajaa ei kuitenkaan tarvitse nimetä, jos:

1) kuljetetaan vain pieniä määriä vaarallista ainetta; tai

2) kuljetukset tapahtuvat vain satama-alueella tai lentopaikalla.

Nimetyllä turvallisuusneuvonantajalla on oltava voimassa oleva todistus turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta. Lisäksi turvallisuusneuvonantajaksi nimettävältä on oltava kirjallinen suostumus tehtävään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisista pienistä määristä, joiden kuljetus ei edellytä turvallisuusneuvonantajan nimeämistä.

92 §

Velvollisuus ilmoittaa turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä

Suomeen sijoittuneen vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen on ilmoitettava turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle. Myös tietojen muutoksista on ilmoitettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa ja ylläpitää 1 momentissa tarkoitettuja tietoja.

16 luku

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe

93 §

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät

Vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten turvallisuusneuvoantajan tehtävänä on:

1) antaa neuvoja, joiden avulla vaarallisten aineiden kuljetukset suoritetaan säännöksiä ja määräyksiä noudattaen mahdollisimman turvallisesti;

2) seurata ja ohjata vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää toimintaa;

3) edistää turvallisten menettelyjen käyttöönottoa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvässä toiminnassa;

4) laatia vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvästä toiminnasta toiminnanharjoittajalle vuosittainen kertomus, jota on säilytettävä viisi vuotta;

5) laatia vaarallisten aineiden kuljetuksessa tapahtuneesta ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa aiheuttaneesta tapahtumasta toiminnanharjoittajalle onnettomuusselostus.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toiminnasta, jota turvallisuusneuvonantajan on seurattava, sekä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä.

94 §

Turvallisuusneuvonantajan koe ja todistus kokeesta

Vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajalla on oltava voimassa oleva todistus turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta. Turvallisuusneuvonantajan kokeella osoitetaan henkilöllä olevan riittävä asiantuntemus vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja turvallisuusneuvonantajalle säädetyistä tehtävistä.

Turvallisuusneuvonantajan koe koskee vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta. Kokeen voi suorittaa myös erikoistumalla vain yhteen tai useampaan aineryhmään.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemuksesta. Todistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on suorittanut hyväksytysti turvallisuusneuvonantajan kokeen. Todistus on voimassa määräajan.

Turvallisuusneuvonantajan kokeiden suorittamista ja myönnettyjä todistuksia koskevien tietojen tallentamiseen ja ylläpitämiseen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja sen sisällöstä sekä turvallisuusneuvonantajan todistuksen mallista, muuttamisesta, voimassaolosta ja voimassaoloajan jatkamisesta sekä todistuksen hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä.

95 §

Turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaanottaa ja valvoo turvallisuusneuvonantajan kokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestämiseen liittyvänä avustavana tehtävänä koetehtävien laadinnan, kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen julkiselle tai yksityiselle palveluntarjoajalle. Näihin yleisiin julkisen hallintotehtävän siirtämiseen, palveluntarjoajaan kohdistuviin vaatimuksiin, palveluntarjoajan kanssa tehtävään sopimukseen ja valvontaan sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 210, 212-213 ja 215 §:ään.

Turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäjän on varmistettava kokeeseen osallistujan henkilöllisyys.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeen suoritustavasta, käytännön järjestelyistä ja valvonnasta sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

17 luku

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys

96 §

Valtuus VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa hakemuksesta ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013) tarkoitetun katsastusluvan haltijan katsastustoimipaikan myöntämään Suomessa rekisteröidyille ajoneuvoille VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksynnän, jos katsastusluvan haltijalla on palveluksessaan kyseisiin tehtäviin säädetyt vaatimukset täyttävä henkilöstö. Valtuus voidaan myöntää vain sellaisten ajoneuvojen VAK-

ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, joiden katsastuksia katsastustoimipaikalla on oikeus suorittaa. Katsastustoimipaikan oikeus päättyy samalla, kun sen oikeus suorittaa katsastuksia päättyy.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myös valtuuttaa hakemuksesta ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013) tarkoitetun ajoneuvon yksittäishyväksynnän myöntäjän toimipaikan myöntämään Suomessa rekisteröidyille ajoneuvoille VAK-ADR-hyväksynnän, jos yksittäishyväksynnän myöntäjällä on palveluksessaan kyseisiin tehtäviin säädetyt vaatimukset täyttävä henkilöstö. Valtuus voidaan myöntää vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään, joiden yksittäishyväksyntöjä toimipaikalla on oikeus suorittaa. Toimipaikan oikeus VAK-ADR-hyväksyntään päättyy samalla, kun sen oikeus suorittaa yksittäishyväksyntöjä päättyy.

97 §

VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys

Sen lisäksi mitä katsastajan ja yksittäishyväksyjän pätevyydestä erikseen säädetään, VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytetään jatkokoulutuksena VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen tarvittavaa erikoiskoulutusta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävästä erikoiskoulutuksesta sekä pääsyvaatimuksista erikoiskoulutukseen, erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niistä annettavasta todistuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävään erikoiskoulutukseen liittyvien kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista sekä erikoiskoulutuksen teknisistä yksityiskohdista.

98 §

Lupa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan erikoiskoulutuksen antamiseen

VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan henkilön jatkokoulutuksena tarvittavaa erikoiskoulutusta antavalla on oltava lupa erikoiskoulutuksen antamiseen (*erikoiskoulutuslupa*).

Erikoiskoulutusluvan myöntämisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa erikoiskoulutusta.

99 §

Erikoiskoulutusluvan hakeminen ja myöntämisen edellytykset

Erikoiskoulutuslupa myönnetään hakijalle, joka täyttää ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 30 §:ssä säädetyt edellytykset jatkokoulutusluvan myöntämiselle ja jolla on käytettävissään riittävä ja hyväksyntätoimintaan sekä VAK-ADR-hyväksyntöihin ja VAK-ADR-katsastuksiin perehtynyt ammattitaitoinen opetushenkilöstö.

Erikoiskoulutusluvan myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että hakemukseen on liitetty ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 31 §:ssä säädetyt tiedot ja selvitykset sekä tieto toiminnasta vastaavan henkilön hyväksyntätoimintaan liittyvästä koulutuksesta ja kokemuksesta. Muilta osin koulutusluvan hakemiseen sovelletaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia

Erikoiskoulutuslupa on myönnettävä hakijalle, joka täyttää 1 momentissa säädetyt edellytykset ja esittää 2 momentissa tarkoitetut selvitykset.

100 §

Katsastustoiminnasta annetun lain soveltaminen muissa erikoiskoulutukseen liittyvissä asioissa

Erikoiskoulutusluvan peruuttamiseen, erikoiskoulutukseen liittyviin kokeisiin ja niitä koskevien asiakirjojen säilyttämiseen, erikoiskoulutuksen antamisessa noudatettavaan tasapuolisuuteen, poikkeamiseen hallintolain (434/2003) esteellisyysvaatimuksista erikoiskoulutuksessa sekä erikoiskoulutusluvan haltijaan kohdistuvaan valvontaan sovelletaan, mitä niistä säädetään jatkokoulutusluvan osalta ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa.

18 luku

Tarkastuslaitokset

101 §

Tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät

Tässä laissa tarkoitettuja tarkastuslaitoksia ovat:
1) VAK-tarkastuslaitos;
2) VAK-määräaikaistarkastusten laitos;
3) Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos;
4) A-tyypin ilmoitettu laitos;
5) B-tyypin ilmoitettu laitos.

Tarkastuslaitoksella on oikeus toimialallaan:
1) hyväksyä, tarkastaa ja testata pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja;
2) suorittaa muut kuin 1 kohdassa tarkoitetut pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi ja osoittamiseksi edellytettävät tehtävät sekä niihin liittyvät toimenpiteet;
3) suorittaa kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitetuissa vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyissä ja tarkastuksia koskevissa menettelyissä tarkastuslaitokselle kuuluvat tehtävät;
4) suorittaa paineastioiden määräaikaistarkastukseen liittyvät laatujärjestelmän arvioinnit ja hyväksynnät sekä niihin liittyvä valvonta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastuslaitosten yhteistyöstä ja siihen liittyvistä tehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tehtävissä noudatettavista menettelyistä, laatujärjestelmän arvioinnista, hyväksynnästä, niihin kuuluvasta valvonnasta sekä muusta tehtävien käytännön toteutuksesta.

102 §

VAK-tarkastuslaitoksen tehtävät

Kuljetettaviin painelaitteisiin, muihin paineastioihin ja paineellisiin säiliöihin sekä radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin ja säiliöihin liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta VAK-tarkastuslaitos voi suorittaa pakkausten, säiliöiden ja niiden venttiilien sekä muiden irtotavarakonttien kuin turvallisista konteista tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen mukaisten irtotavarakonttien hyväksynnät, valmistuksen valvonnan, tarkastukset, testaukset ja

muut vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi ja osoittamiseksi edellytettävät tehtävät sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

103 §

VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtävät

Kuljetettaviin painelaitteisiin, muihin paineastioihin ja radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta VAK-määräaikaistarkastusten laitos voi suorittaa pakkausten tarkastukset ja testaukset sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuksen ja testauksen teknisestä suorittamisesta.

104 §

Säteilyturvakeskuksen ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen tehtävät

Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos voi suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden tarkastukset, testaukset ja muut vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi ja osoittamiseksi edellytettävät tehtävät.

Säteilyturvakeskus voi suorittaa itse 1 momentissa mainitut tehtävät. Lisäksi Säteilyturvakeskus voi suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksynnät. Näihin Säteilyturvakeskuksen tehtäviin sovelletaan mitä tässä laissa säädetään tarkastuslaitostehtävistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

105 §

A-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävät

A-tyypin ilmoitettu laitos voi suorittaa kuljetettavien painelaitteiden, muiden paineastioiden ja paineellisten säiliöiden sekä niiden venttiilien hyväksynnät, valmistuksen valvonnan, tarkastukset, testaukset, vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi, uudelleenarvioimiseksi ja osoittamiseksi edellytettävät tehtävät sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ja uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

106 §

B-tyypin ilmoitetun laitoksen tehtävät

B-tyypin ilmoitettu laitos voi suorittaa kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvien paineastioiden ja muiden paineastioiden sekä niiden venttiilien määräaikaistarkastukset, testaukset ja, jos A-tyypin ilmoitettu laitos on suorittanut paineastian tyypin vaatimustenmukaisuuden uudelleenar-

vioinnin, vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnit sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. B-tyypin ilmoitettu laitos voi suorittaa tehtäviä vain yritykselle, jonka osa se on.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä määräaikaistarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

107 §

Tarkastuspalvelu

A-tyypin ilmoitettu laitos voi hyväksyä määräajaksi tarkastuspalvelun suorittamaan osan tehtävistään, jotka liittyvät valmistuksen valvontaan, käyttöönottotarkastuksiin ja määräajoin suoritettaviin tarkastuksiin. A-tyypin ilmoitettu laitos vastaa hyväksymänsä tarkastuspalvelun valvonnasta.

Tarkastuspalvelun on ilmoitettava hyväksymisen edellytyksiä koskevista muutoksista sen hyväksyneelle A-tyypin ilmoitetulle laitokselle.

Tarkastuspalvelun on oltava riippumaton tarkastettavien tuotteiden suunnittelusta, valmistuksesta sekä kunnossapito- ja huoltotoiminnasta. Tarkastuspalvelun henkilöstöllä on oltava tehtäviinsä riittävä ammattitaito. Tarkastuspalvelulla on oltava toimintaansa liittyvä laatujärjestelmä tehtävien hoitamiseksi asianmukaisesti.

Jos tarkastuspalvelu ei enää täytä asetettuja vaatimuksia tai toimii muuten olennaisesti vaatimusten vastaisesti, tarkastuspalvelun hyväksyneen A-tyypin ilmoitetun laitoksen on asetettava tarkastuspalvelulle riittävä määräaika asian korjaamiseksi. A-tyypin ilmoitetun laitoksen on peruutettava antamansa hyväksyminen, jos tarkastuspalvelu ei ole korjannut epäkohtaa annetussa määräajassa.

Tarkastuspalvelun hyväksymisestä ja hyväksymisen peruuttamisesta on ilmoitettava A-tyypin ilmoitetun laitoksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuspalvelun tehtävistä, niiden suorittamisesta ja valvonnasta, hyväksymisestä, hyväksymisen hakemisesta, edellytyksistä, peruuttamisesta ja hyväksynnän määräajasta.

108 §

Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen alihankintana

Vain VAK-tarkastuslaitos, Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos ja A-tyypin ilmoitettu laitos voi antaa teknisiä osia vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen, määräaikaiseen ja muuhun tarkastukseen liittyvistä tehtävistä hoidettavaksi alihankintana edellyttäen, että asiasta on sovittu toimeksiantajan kanssa.

Alihankkijan on sisällyttävä tarkastuslaitoksen akkreditointiin tai sen on oltava erikseen akkreditoitu. . Jos alihankkija on akkreditoitu erikseen, sen on oltava joko erityyppisten tarkastuslaitosten toimintaa koskevan standardin SFS-EN ISO/IEC 17020 mukainen tarkastuslaitos tai testaus- ja kalibrointilaboratorioiden pätevyyttä koskevan standardin SFS-EN ISO/IEC 17025 mukainen testauslaboratorio, jotta se voi suorittaa akkreditointinsa mukaista testausta. Akkreditoinnin on oltava alihankintatehtävän antaneen tarkastuslaitoksen akkreditointia vastaava.

Tarkastuslaitoksen on varmistettava, että alihankkija täyttää tarkastuslaitokselle säädetyt vaatimukset. Alihankkijan ei tarvitse kuitenkaan olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö. Tarkastuslaitos vastaa alihankkijan suorittamista tehtävistä riippumatta tämän sijoittautumisvaltiosta. Tarkastuslaitoksen on myös valvottava alihankkijaa, ja sen on ilmoitettava tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle alihankintaa koskevista järjestelyistään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä alihankintana suoritettavien tehtävien teknisistä yksityiskohdista ja käytännön toteutuksesta sekä 2 momentissa mainittujen standardien soveltamisesta.

109 §

Tarkastuslaitokseksi hyväksymistä koskeva hakemus

Tarkastuslaitokseksi hyväksymistä on haettava toimivaltaiselta viranomaiselta.

Hakemuksessa on yksilöitävä, mitä tarkastuslaitostehtäviä hakemus koskee. Hakemukseen on liitettävä tiedot vastuuhenkilöstä sekä tiedot tarvittavine asiakirjoineen tarkastuslaitokselta edellytettävien vaatimusten täyttymisestä, vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja uudelleen arvioinnista, tarkastuksista, testauksista, hyväksynnöistä, valmistuksen valvonnasta, laatujärjestelmän arvioinnista ja sen hyväksynnästä ja näihin liittyvistä menettelyistä sekä tuotteista, jonka osalta laitos katsoo olevansa pätevä.

Hakemukseen on VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen hyväksyntää koskevaa hakemusta lukuun ottamatta liitettävä akkreditointipäätös.

110 §

Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset

Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytyksenä on, että:

1) laitos on Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;

2) laitos on arvioimastaan tuotteesta riippumaton ulkopuolinen asiantuntijataho;

3) tarkastuslaitostehtäviä suorittava henkilöstö ei ole arvioimiensa tuotteiden suunnittelija, valmistaja, toimittaja, asentaja, ostaja, omistaja, käyttäjä tai kunnossapitäjä eikä minkään tällaisen osapuolen valtuutettu edustaja;

4) laitoksella ja sen henkilöstöllä on tarkastuslaitostoimintaan riittävä ammattitaito ja soveltuva tekninen pätevyys;

5) laitos kykenee suorittamaan tarkastuslaitostoiminnassa edellytettävät tehtävät säännösten ja määräysten mukaisesti;

6) laitos esittää kuvaukset menettelyistä, joiden mukaisesti tarkastustoiminnassa edellytetyt tehtävät suoritetaan;

7) laitoksen toiminta on järjestetty siten, että toiminta on kohtuullisesti valvottavissa;

8) laitoksella on tarkastuslaitostehtäviin liittyvien asiakirjojen luotettava ja tarkoituksenmukainen ylläpito- ja tallennusjärjestelmä;

9) laitoksella on asianmukainen menettely, jota sovelletaan oikaisuvaatimuksia käsiteltäessä.

VAK-määräaikaistarkastusten laitosta lukuun ottamatta 1 momentin edellytysten täyttymisen osoittamiseksi tarkastuslaitoksen on oltava Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön akkreditoima erityyppisten tarkastuslaitosten toimintaa koskevan standardin SFS-EN ISO/IEC 17020 mukaiseksi A tai B tyypin tarkastuslaitokseksi seuraavasti:

1) VAK-tarkastuslaitoksen, Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen ja A-tyypin ilmoitetun laitoksen on täytettävä standardissa tarkoitettua A tyypin tarkastuslaitosta koskevat vaatimukset;

2) B-tyypin ilmoitetun laitoksen on täytettävä standardissa tarkoitettua B tyypin tarkastuslaitosta koskevat vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytysten täyttämisen käytännön toteutuksesta sekä 2 momentissa mainitun standardin soveltamisesta.

111 §

Tarkastuslaitoksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy A- tai B-tyypin ilmoitetut laitokset, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto VAK-tarkastuslaitokset ja VAK-määräaikaistarkastusten laitokset sekä Säteilyturvakeskus Säteilyturvakeskuksen hyväksymät tarkastuslaitokset, jos laitos täyttää tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset.

Hyväksymistä koskevassa päätöksessä määritellään tarkastuslaitoksen pätevyysalue, tehtävät sekä vahvistetaan tarkastuslaitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt. Päätöksessä voidaan asettaa laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan tehtävien asianmukainen suorittaminen. Päätös voidaan antaa määräajaksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä.

112 §

Tarkastuslaitoksen väliaikainen hyväksyminen

VAK-määräaikaistarkastusten laitosta lukuun ottamatta toimintaansa aloittava tarkastuslaitos voidaan hyväksyä väliaikaisesti. Ennen väliaikaista hyväksymistä 111 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että hyväksymistä hakeva täyttää tarkastuslaitoksen hyväksymistä koskevat edellytykset.

Väliaikaisesti hyväksytty laitos on akkreditoitava ensimmäisen toimintavuotensa aikana. Jos laitosta ei akkreditoida ensimmäisen toimintavuoden aikana, väliaikaisen hyväksymisen voimassaolo päättyy vuoden kuluttua väliaikaisesta hyväksymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä väliaikaisen hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä.

113 §

Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen

Tarkastuslaitoksen on suoritettava julkinen hallintotehtävä oikeasuhtaisesti, välttäen tarpeettoman rasitteen aiheuttamista ja omaisuuden vahingoittamista. Tarkastuslaitoksen on otettava huomioon asianomaisen yrityksen koko, toimiala, rakenne, käytetty teknologia sekä se, onko kyse massa- tai sarjatuotannosta.

Tarkastuslaitoksen ja sen henkilöstön on suoritettava arvioinnit ja muut tarkastuslaitostehtävät parasta mahdollista ammatillista luotettavuutta ja teknistä pätevyyttä osoittaen.

Tarkastuslaitoksen on ilmoitettava vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin tyyppihyväksynnästä tai muusta vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnetystä hyväksynnästä markkinavalvontaviranmaiselle.

Tarkastuslaitoksen on säilytettävä myöntämänsä pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuuden arvioimiseen ja osoittamiseen liittyvät asiakirjat niiden käytettävyyden ja tietojen säilymisen varmistamiseksi. Lisäksi tarkastuslaitoksen on säilytettävä nämä asiakirjat riittävän kauan vaatimustenumukaisuuden myöhemmän tarkastamisen, arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi. Jos tarkastuslaitos aikoo lakkauttaa toimintansa, sen on toimitettava asiakirjat tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Tarkastuslaitoksen on osoitettava täyttävänsä hyväksymiselle säädetyt edellytykset ja ilmoitettava hyväksymisen edellytyksiä koskevista muutoksista sille viranomaiselle, jonka tehtävänä on hyväksyä tarkastuslaitos. Lisäksi tarkastuslaitoksen on toimitettava toiminnastaan vuosittainen kertomus sille viranomaiselle, jonka tehtävänä on hyväksyä kyseinen tarkastuslaitos.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastuslaitoksen vuosittaisen kertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden arvioimiseen ja osoittamiseen liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä.

19 luku

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät

Valvontaviranomaiset ja valvontatehtävät

114 §

Liikenne- ja viestintävirasto yleisenä valvontaviranomaisena

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo vaarallisten aineiden kuljetusta, ja tämän lain sekä sen nojalla annettujen päätösten noudattamista, jollei tässä laissa toisin säädetä. Virasto valvoo myös Euroopan unionin asetusten noudattamista.

Valvonnan on:

1) kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen osapuoliin;

2) kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen vaiheisiin;

3) kohdistuttava kuljetuksen asiakirjoihin, kuljetustapahtumaan, kuljetuspaikkoihin, kuljetusvälineeseen, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja muihin tarkastuskohteisiin;

4) oltava suunnitelmallista, järjestelmällistä ja tasapuolista;

5) sisällettävä määräajoin tapahtuvia tarkastuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto sovittaa yhteen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää valvontaa, jota suoritetaan yhteistyössä tässä laissa säädettyjen valvontaviranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastusten määräajoista, kuljetuksen tarkastuskohteista sekä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteutuksesta.

115 §

Liikenne- ja viestintävirasto ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvojana

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä.

116 §

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat tämän lain noudattamista omilla tehtäväalueillaan. Valvontaa tehdään yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

117 §

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittama VAK-tienvarsitarkastus

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksia (*VAK-tienvarsitarkastus*) sen valvomiseksi, että tiekuljetuksissa noudatetaan tätä lakia. VAK-tienvarsitarkastukset on suoritettava tasapuolisesti ja siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa muulle liikenteelle taikka tarpeetonta viivytystä tai muuta kohtuutonta haittaa tarkastettavalle. VAK-tienvarsitarkastuksessa on käytettävä tarkastusluetteloa, jossa on eriteltyinä kuljetuksen asiakirjoja, kuljetustapahtumaa ja ajoneuvon varusteita koskevat tarkastuskohteet.

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on toimitettava selvitys suorittamistaan VAK-tienvarsitarkastuksista vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä VAK-tienvarsitarkastusten tarkastusluettelosta ja sen mallista, tarkastuskohteista sekä tarkastuksista annettavan selvityksen sisällöstä ja sen mallista.

118 §

Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisena

Säteilyturvakeskus valvoo radioaktiivisten aineiden kuljetuksia ja siihen liittyviä tämän lain sekä sen nojalla annettujen päätösten noudattamista.

119 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valvontaviranomaiset

Säteilyturvakeskus valvoo niiden vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden vaatimustenmukaisuutta, joita käytetään radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvoo muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden vaatimustenmukaisuutta.

Säteilyturvakeskuksella ja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on oikeus määrätä valvomansa yksittäisen vaarallisen tai vaatimustenvastaisen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen:

1) käyttökielto vaarallisten aineiden kuljetukseen;

2) muutosten tekemisestä siten, että vaatimukset täyttyvät, sekä vaatia vaatimustenmukaisuuden osoittamista;

3) hävittämisestä tai siitä, miten sen suhteen on muuten meneteltävä, jos 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja toimia ei voida pitää turvallisuuden kannalta riittävinä.

120 §

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävän tuotteen markkinavalvonta

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden markkinavalvontaan, markkinavalvontaviranomaisiin, ulkorajavalvontaan ja muutoksenhakuun markkinavalvontaviranomaisten päätöksiin sovelletaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettua lakia (1137/2016) sen 26 §:ää lukuun ottamatta. Talouden toimijana pidetään sitä, jolla on tämän lain 62 §:ssä säädetty varmistamisvelvollisuus tai 14 luvussa säädetty velvollisuus huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta. Markkinavalvonnan puitteista säädetään markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1020.

Eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuus Euroopan komissiolle koskee tässä laissa tarkoitetuista vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä tuotteista ainoastaan kuljetettavia painelaitteita.

Markkinavalvontaviranomaisen on ilmoitettava asianomaiselle tarkastuslaitokselle 62 §:ssä ja 14 luvussa tarkoitettuun toimijaan kohdistetuista markkinavalvonnan toimenpiteistä, jotka koskevat vaatimustenvastaista vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää tuotetta.

121 §

Säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitäminen ja valvonta

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston on ylläpidettävä tässä laissa säädettyjä tehtäviään varten 28 §:ssä tarkoitettuja tietoja säiliöistä ja paineastioista sekä valvottava tietojen ilmoittamista.

122 §

Tarkastuslaitosten valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä Säteilyturvakeskus valvovat hyväksymiään tarkastuslaitoksia.

123 §

Valvontasuunnitelma

Valvontaviranomaisen on laadittava valvontaansa varten valvontasuunnitelma. Suunnitelmassa on oltava vähintään tiedot valvonnan järjestämisen perusteista, valvontakohteista- ja -paikoista sekä viranomaisten välisestä yhteistyöstä valvonnassa.

Suunnitelma on tarkistettava säännöllisin väliajoin. Viranomaisen on myös vuosittain arvioitava valvontasuunnitelman toteutuminen.

Muut viranomaiset ja viranomaistehtävät

124 §

Muut viranomaistehtävät

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos voi päättää sairauksien ehkäisyyn, hoitoon tai diagnosointiin tai näihin liittyviin kehitys-, koe- tai tutkimustarkoituksiin käytettävien tartuntavaarallisten biologisten tuotteiden kuljetusten vaatimuksista ja rajoituksista.

Ruokavirasto voi päättää tartuntavaarallisia aineita sisältävän eläinperäisen materiaalin irtotavarakuljetuksen ehdoista.

Aluehallintovirasto voi päättää tartuntavaarallisen aineen kuljetuksesta elävässä kantajaeläimessä ja tällaisen kuljetuksen ehdoista, jos aineen kuljetusta ei voida suorittaa millään muulla tavalla.

Säteilyturvakeskus voi päättää seuraavat radioaktiivisia aineita koskevat asiat:

1) luokitus, luokituskriteerit ja niiden määrittäminen, luokitukseen ja kuljetukseen soveltuvuuteen liittyvät merkinnät, testaukset, kokeet ja kuljetusehdot;

2) kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja konttien käytön, rakenteen ja merkinnät siltä osin kuin tehtävä ei kuulu tarkastuslaitokselle;

3) kuljetusjärjestelyt.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voi päättää seuraavat asiat:

1) radioaktiivisia aineita lukuun ottamatta vaarallisten aineiden luokitus, luokituskriteerit ja niiden määrittäminen, luokitukseen ja kuljetukseen soveltuvuuteen liittyvät merkinnät, testaukset, kokeet ja kuljetusehdot;

2) muiden vaarallisten aineiden kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja konttien käyttö, rakenne ja merkinnät siltä osin kuin tehtävä ei kuulu tarkastuslaitokselle.

Jos tässä laissa ei muuta säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää seuraavat asiat:

1) kuljetusväline, kuljetusvälineen rahti- ja lastitilat, vaarallisten aineiden sijoittelu ja erottelu niissä sekä näihin tiloihin, sijoitteluun ja erotteluun liittyvät kuljetusehdot;

2) kuormaaminen, lastaaminen ja ahtaaminen sekä niihin liittyvä vaarallisten aineiden, kuorman ja lastin käsittely;

3) radioaktiivisia aineita lukuun ottamatta vaarallisten aineiden kuljetusjärjestelyt;

4) muut kuin 1-3 kohdassa tarkoitetut asiat, joissa toimivaltaista viranomaista ei ole erikseen säädetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä siitä, milloin vaatimustenmukaisen kuljetuksen mahdollistamiseksi ja riittävän kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi edellytetään toimivaltaisen viranomaisen päätöstä tai muuta vastaavaa asiakirjaa.

125 §

Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Euroopan unionin säädöksissä, joissa säädetään tämän lain soveltamisalaan kuuluvasta vaarallisten aineiden kuljetuksesta, ja seuraavissa Suomea sitovissa kansainvälisissä määräyksissä tarkoitettuina toimivaltaisina kansallisina viranomaisina toimivat tässä laissa säädetyt viranomaiset tai julkista hallintotehtävää suorittavat:

1) ADR-sopimuksen määräykset;

2) RID-määräykset;

3) ICAO-TI:n määräykset;

4) IMDG-säännöstön määräykset;

5) vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen (SopS 76 —77/2014) määräykset sekä vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta Suomen liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän liikenneministeriön välillä tehdyn sopimuksen (SopS 96/2014) määräykset.

126 §

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus toimittaa ja antaa tietoja

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava tietoja tai muuten huolehdittava tietojen toimittamisesta kansainvälisille järjestöille, Euroopan unionille ja ulkomaan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos Suomea sitovissa kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevissa määräyksissä ja Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään tietojen toimittamista.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tietoja tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä ja määräyksissä mainituista standardeista suomen ja ruotsin kiellellä.

127 §

Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä

Jos Euroopan unionin lainsäädäntö tai kansainvälisen sopimuksen velvoitteet edellyttävät ilmoittamista, valvontaviranomaisen on ilmoitettava:

1) valvonnassaan havaitsemistaan vaarallisten aineiden kuljetuksen vaarantavista toistuvista ja vakavista rikkomuksista ulkomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle siinä valtiossa, jossa rikkomukseen osallistuneen yrityksen kotipaikka sijaitsee;

2) ulkomailla tapahtuneiden, vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuden vaarantavien toistuvien ja vakavien rikkomusten seurauksena suomalaiseen yritykseen kohdistuvista Suomessa toteuttamistaan toimenpiteistä ulkomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle.

128 §

Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta hyväksyä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä sopimuksia

Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä teknisluonteisen sopimuksen Suomea sitovassa ADR-sopimuksen A liitteen 1.5 luvussa, RID-määräysten liitteen 1.5 luvussa ja IMDG-säännöstön 7.9.1 kohdassa tarkoitetun määräaikaisen poikkeuksen hyväksymisestä enintään viideksi vuodeksi. Sopimuksen tekemisen edellytyksenä on, että sillä sallitaan poikkeava tekninen ratkaisu tai muu järjestely, jolla säilytetään vastaava turvallisuustaso kuin ADR-sopimuksen määräyksiä, RID-määräyksiä ja IMDG-säännöstöä noudattamalla.

Kopio sopimuksesta on oltava mukana kuljetusvälineessä, jos Suomea sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa niin määrätään.

Hyväksyttyä sopimusta saa soveltaa myös kotimaan vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Sopimukset saatetaan voimaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tietoja sopimuksista.

129 §

Viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen voi tunnustaa viranomaisen tai sen valtuuttaman muun toimijan suorittaman vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan siinä laajuudessa kuin Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisen sopimuksen velvoitteessa edellytetään, jos tämän lain ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimukset täyttyvät.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

20 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

130 §

Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi oikeus tehtäväalueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia, päästä valvonnan suorittamiseksi vaarallisten aineiden ja niiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien valmistus-, varastointi-, myynti-, asennus-, korjaus-, tarkastus-, pakkaus-, täyttö-, lähetys-, kuormaus-, lastaus-, ahtaus- ja kuljetuspaikkoihin, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja vaarallista ainetta kuljettavaan kuljetusvälineeseen sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa korvauksetta valvonnan edellyttämiä kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Valvontaviranomaisella on oikeus myös tarkastaa koulutusta ja sen järjestämistä. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Tarkastusta ei saa tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Valvontaviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Valvontaa varten saatu näyte on toimintaa harjoittavan sitä vaatiessa korvattava käyvän hinnan mukaan, jollei tutkimuksessa havaita, että se on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastainen. Viranomainen voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

131 §

Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi

Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla Rajavartiolaitoksella ja Säteilyturvakeskuksella on oikeus tehtäväalueellaan kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos se ei täytä tämän lain vaatimuksia, sekä määrätä vaarallinen aine ensimmäisessä sopivassa paikassa ja tilaisuudessa purettavaksi, jollei kuljetusta voida saattaa määräysten mukaiseksi.

Jos valvontaviranomainen on ryhtynyt 1 momentissa tarkoitettuun toimenpiteeseen, sen on ilmoitettava toimenpiteestä lähettäjälle tai lähettäjän edustajalle, jonka on viipymättä otettava tavara haltuunsa.

Jos lähettäjää tai hänen edustajaansa ei tavoiteta taikka jos lähettäjä tai hänen edustajansa ei ole valvontaviranomaisen määräämässä ajassa ottanut tavaraa haltuunsa tai luovuttanut sitä sellaiselle, jolla on oikeus pitää tavaraa hallussaan, taikka jos tavaran hoidosta aiheutuvat kustannukset eivät ole kohtuullisessa suhteessa sen arvoon, valtio voi lunastaa tavaran. Jollei valtio lunasta tavaraa, valvontaviranomaisella on oikeus olosuhteista riippuen myydä tai hävittää tavara.

Tavaran myynti on järjestettävä julkisella huutokaupalla tai, jollei se vaikeuksitta käy päinsä, muulla luotettavalla tavalla. Valvontaviranomaisen on mahdollisuuksien mukaan hyvissä ajoin ilmoitettava myynnin ajasta ja paikasta tavaraan oikeutetulle. Myyntihinta, vähennettynä tavaraa rasittavilla maksuilla ja myyntikuluilla, on pidätettävä tavaraan oikeutetun saatavana yhden vuoden ajan myyntipäivästä. Sen jälkeen se kuuluu valvontaviranomaiselle.

Tavaran hävittäminen on järjestettävä asianmukaisella tavalla. Hävittämisestä aiheutuneista kustannuksista vastaa lähettäjä. Valvontaviranomaisen asiasta laatima tilitys on täytäntöönpanokelpoinen ilman tuomiota tai päätöstä.

132 §

Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Tässä laissa tarkoitetulla viranomaisella on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus saada välttämättömiä tietoja tämän lain noudattamisen valvontaa varten ja muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi välttämättömät tiedot lähettäjältä, kuljetuksen suorittajalta, pakkauksen tai säiliön omistajalta, haltijalta, valmistajalta, asennus- tai korjaustoimintaa harjoittavalta, maahantuojalta, myyjältä, varastoijalta, sataman-, lentopaikan- tai terminaalinpitäjältä, lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalta, tarkastuslaitokselta ja muulta, jota tämän lain velvoitteet koskevat.

Tässä laissa tarkoitetulla viranomaisella on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus luovuttaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tietoja toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Samoin perustein tietoja voidaan luovuttaa myös vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle ja tarkastuslaitokselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan unionin lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja Säteilyturvakeskuksella on oikeus saada vaarallisia aineita lähettäviltä, kuljettavilta ja vastaanottavilta tiedot lähetetyistä, kuljetetuista ja vastaanotetuista vaarallisista aineista sekä niiden kuljetusreiteistä riskienhallintaan liittyvää tutkimusta, kehittämistä ja tilastointia varten. Tietoja voidaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä viranomaiselle pelastustoimintaa ja väylänpitoa varten.

133 §

Virka-apu

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus antaa virka-apua valvontaviranomaiselle:
1) 130 §:ssä säädetyn tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeuden toteuttamiseksi;
2) 131 §:ssä säädetyn kuljetusta koskevan kiellon ja vaarallisen aineen purkamista koskevan määräyksen toteuttamiseksi.

Valvontaviranomaisten on annettava vaarallisten aineiden kuljetusten valvomiseksi virka-apua ulkomaisille valvontaviranomaisille, jos sen antaminen perustuu Euroopan unionin lainsäädäntöön tai Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteisiin.

134 §

Asiantuntijan apu

Valvontaviranomainen voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista.

21 luku

Poikkeusluvat ja -säännökset

135 §

Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä poikkeuksista tässä laissa säädetyistä kuljetusturvallisuutta, kuljetuksen valmistelua ja turvaamista, ainetta, kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä ja konttia koskevista vaatimuksista, jos poikkeus perustuu Euroopan unionin lainsäädäntöön tai kansainvälisiin sopimuksiin ja poikkeus:

1) on ainekohtainen;
2) koskee pieniä määriä vaarallista ainetta; tai
3) ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ovat:
1) luokitus ja merkinnät;
2) tiedon antaminen ja ylläpitäminen sekä ilmoittaminen;
3) lähettäminen, kuormaaminen, lastaaminen, ahtaaminen, käyttäminen ja säilyttäminen;
4) kuljetustapahtuma ja kuljetusehdot;
5) suunnitteleminen, valmistaminen ja varustaminen;
6) varmistaminen ja varautuminen;
7) pätevyydet, koulutus ja nimeäminen;
8) luvat ja ilmoitukset;
9) tarkastaminen, testaaminen, merkitseminen ja hyväksyminen.

136 §

Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten

Erityisestä syystä hakemuksesta voidaan myöntää lupa olla noudattamatta tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä yksittäistapauksessa pakottavan tarpeen johdosta. Poikkeus voidaan myöntää, jos:
1) säännösten tai määräysten noudattaminen aiheuttaa huomattavaa haittaa;
2) muulle liikenteelle ei aiheudu vaaraa; ja
3) vaadittava turvallisuus voidaan saavuttaa muilla tavoin.

Lupa olla noudattamatta ajoneuvoa, pakkausta, säiliötä ja konttia sekä niiden varusteita ja laitteita koskevia, tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä voidaan myöntää myös muuten kuin yksittäistapauksessa, jos se on tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi. Edellytyksenä on, että turvallisuudelle, terveydelle ja ympäristölle aiheutuva vaara ei lisäänny eikä kilpailu vääristy. Lupa voidaan myöntää määräaikaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja.

Poikkeusluvan myöntää:
1) muun kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja kontin osalta Turvallisuus- ja kemikaalivirasto;
2) radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa Säteilyturvakeskus;
3) muissa kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirasto.

137 §

Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset

Erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä tämän lain säännöksistä voi poiketa, jos on tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti:
1) pelastus-, poliisi-, rajavalvonta- ja tullitoiminnassa, jota suorittaa tähän tehtävään toimivaltainen viranomainen tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä kyseisen toimivaltaisen viranomaisen valvonnassa ja vastuulla taikka kyseisen viranomaisen antaman määräyksen perusteella;
2) vaarallisia aineita kuljettavien, rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetuksessa hinausautolla.

Ajoneuvon katsastuksia suorittavalta tai hyväksyntöjä myöntävältä henkilöltä ei edellytetä ADR-ajolupaa, kun hän katsastuksessa tai hyväksynnässä toimipaikan alueella siirtää vaarallista ainetta sisältänyttä tyhjää puhdistamatonta ajoneuvoa tai kuljetusyksikköä katsastus- tai hyväksyntätoimintaan liittyen, jos hän on saanut tehtäviin soveltuvan koulutuksen.

22 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

138 §

Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen

Tässä laissa tarkoitetun luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen antanut viranomainen voi antaa kirjallisen huomautuksen luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltijalle, jos se ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytyksiä tai hoida tehtäväänsä asianmukaisesti. Jos epäkohtaa ei huomautuksesta huolimatta korjata, viranomainen voi peruuttaa luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi tai kokonaan.

Viranomainen voi kiireellisessä tapauksessa peruuttaa myöntämänsä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi ilman erillistä kirjallista huomautusta, jos sillä on perusteltua aihetta epäillä, että luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltija ei pysty suorittamaan tehtäviään vaatimusten mukaisesti tai vaarallisten aineiden kuljetus voi vaarantua. Lupa, hyväksyntä tai valtuutus voidaan peruuttaa kokonaan vain, jos luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytykset eivät olennaisilta osin täyty taikka jos tehtävien hoidossa on ilmennyt olennaisia puutteita tai laiminlyöntejä.

139 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Valvontaviranomainen voi määrätä virheellisesti toimivan ja velvollisuuden laiminlyöjän, korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisesti. Valvontaviranomainen voi päätöksessään määrätä, että sitä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta.

Viranomainen voi asettaa tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan, joista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Valvontaviranomainen voi 2 momentissa tarkoitettujen pakkokeinojen sijasta antaa kirjallisen huomautuksen, jos pakkokeinon käyttäminen olisi kohtuutonta.

23 luku

Seuraamukset

140 §

Viittaus rikoslakiin

Rangaistus vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä.

Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä sekä ympäristörikkomuksesta 3 §:ssä.

141 §

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 8 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti
1) jättää tunnistamatta vaarallisen aineen ominaisuudet kuljetusta varten,
2) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta, vaikka aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi,
3) jättää luokittelematta aineen,
4) käyttää aineen luokitukseen perustumatonta nimikettä tai muita tunnistetietoja, tai
5) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vakavaa vaaraa aiheuttavaa vaarallista ainetta ilman toimivaltaisen viranomaisen varmistusta, on tuomittava *luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 9 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen taikka jättää pitämättä mukana 10 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitetut tiedot.

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös sellainen lähettäjä, aluskuljetuksissa laivaaja ja lastinantaja sekä kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot.

142 §

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta, on tuomittava *kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka 13 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti
1) kuormaa, lastaa, ahtaa, kiinnittää tai purkaa kuorman tai lastin,
2) jättää erottelematta pakkaukset, säiliöt tai kontit toisistaan tai muusta kuormasta tai lastista,
3) jättää huolehtimatta riittävästä suojaetäisyydestä, tuuletuksesta, lämpötilan valvonnasta, palovaarojen ehkäisystä tai muista kuljetettavan kuorman tai lastin vaatimista erityistoimenpiteistä tai
4) tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää valvomatta tai pysäköi ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa räjähteitä ilman lupaa tai ilmoitusta.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti
1) jättää pitämättä turvallisuusohjeet saatavilla kuljetuksessa,
2) laiminlyö INF-lastia kuljettavan aluksen valmiussuunnitelman laatimisen tai
3) laiminlyö henkilösuojaimien, riittävien sammuttimien tai muiden varusteiden mukana pitämisen kuljetuksessa.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta
1) kuljettaa 16 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla,
2) käyttää kuljetukseen ajoneuvoa 17 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman VAK-ADR-hyväksyntää tai VAK-ADR-katsastusta tai
3) kuljettaa vaarallista ainetta ilman 21 §:ssä tarkoitettua lupaa.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös lähettäjä ja aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksenvastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakkoilmoitus.

143 §

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 29 §:ssä säädettyä tilapäisen säilytyksen edellytystä, on tuomittava *vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 30 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti

1) tilapäisesti säilyttää tai kuljettaa vaarallisia aineita,

2) järjestää tai suunnittelee kuljetuksen tai kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman taikka lastin edellyttämät tehtävät tai

3) jättää huolehtimatta asianmukaisesta järjestyksestä.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka säilyttää 31 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti vaarallista ainetta sisältävää lähetystä tai lastinkuljetusyksikköä taikka laiminlyö 32 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen mukaiset onnettomuuksien vaikutuksilta suojaavat tai niitä ehkäisevät järjestelyt tai toimenpiteet.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 33 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti jättää laatimatta sisäisen pelastussuunnitelman taikka jättää nimeämättä vastuuhenkilön.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös satamanpitäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää

1) laatimatta 34 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti satama-alueen turvallisuusselvityksen,

2) toimittamatta 35 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti turvallisuusselvityksen Liikenne- ja viestintävirastolle,

3) ilmoittamatta 35 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypaleluja satamassa suorittavalle, tai

4) tarkastamatta taikka saattamatta ajan tasalle 36 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti turvallisuusselvityksen.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta osaltaan ja toimittamatta 34 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti satama-alueen turvallisuusselvityksen taikka jättää ilmoittamatta 36 §:n tai sen nojalla annetun säännöksenvastaisesti toiminnassa tapahtuneesta muutoksesta satamanpitäjälle.

144 §

Matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 37 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljettaa

1) muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa tai lastia matkustajia kuljettavassa aluksessa, lautalla, ilma-aluksessa tai junassa,

2) muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa matkustajia kuljettavassa linja-autossa, tai
3) vaarallista ainetta tiekuljetuksessa kuljetusyksikössä, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä,
on tuomittava *matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

145 §

Matkatavaraa koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 38 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta matkatavarana taikka laiminlyö kuljetusta koskevan velvollisuuden, on tuomittava *matkatavaraa koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.
Matkatavaraa koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös ilmakuljetuksen suorittaja, lentopaikan pitäjä tai muu ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää varmistamatta 38 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti, että matkustajille annetaan tietoja vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukaan ilma-alukseen.

146 §

Lentopostia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 39 §:ssä säädetyn tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljettaa vaarallista ainetta lentopostina, taikka jättää hankkimatta luvan Liikenne- ja viestintävirastolta lentopostilähetysten käsittelyä varten, on tuomittava *lentopostia koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

147 §

Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkominen

Vaarallisen aineen kuljetukseen ja kuljetuksen varmistamiseen liittyviä tehtäviä hoitava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää hankkimatta 41 §:n tai 42 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyyden, on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.
Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta 43 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmakuljetuksen koulutusohjelman taikka jättää hakematta mainitun pykälän vastaisesti koulutusohjelman hyväksynnän.
Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös koulutuksen antaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 44 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kouluttajaa koskevan velvollisuuden.

148 §

ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkominen

Ajoneuvon kuljettaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 45 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tiellä vaarallisia aineita ilman ADR-ajolupaa, on tuomittava *ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

149 §

ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkominen

Se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kouluttaa 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman koulutuslupaa, on tuomittava *ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös ADR-ajolupakoulutuksen antaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 50 §:ssä säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot.

150 §

Turvatoimia koskevien säännösten rikkominen

Se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö

1) 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvauhkiin,

2) 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden laatia ja pitää ajan tasalla turvasuunnitelma tie- tai rautatiekuljetuksessa tai

3) 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä tie- tai rautatiekuljetuksessa,

on tuomittava *turvatoimia koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Turvatoimia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta luovuttaa kuljetettavaksi 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen tie- ja rautatiekuljetuksena muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle.

Turvatoimia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvollinen, joka jättää turvaamatta 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tie- ja rautatiekuljetuksessa tilapäisen säilytyksen paikan sekä jättää estämättä asiattoman pääsyn alueelle.

151 §

Kuljetuskieltoja ja -rajoituksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 54 §:ssä säädettyä

1) kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa,

2) velvollisuutta keskeyttää kuljetus, jos kuljetuksen aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden tai

3) keskeytetyn kuljetuksen matkan jatkamista koskevaa kieltoa,

on tuomittava *kuljetuskieltoja ja –rajoituksia koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

152 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen

Onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteen havainnut, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 56 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää

1) ilmoittamatta siitä,

2) antamatta sitä koskevia tietoja pelastusviranomaiselle, tai

3) ryhtymättä tilanteen edellyttämiin suojatoimenpiteisiin,

on tuomittava *onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös

1) ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 56 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden ilmoittaa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista,

2) kuljetutuksen suorittaja ja vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle,

3) tie- tai rautatiekuljetuksessa kuormaaja, täyttäjä, kuljetuksen suorittaja, kuorman purkaja, kuljetuksen vastaanottaja ja rataverkon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa selvitys toimivaltaiselle viranomaiselle,

4) tie- tai rautatiekuljetuksesta vastuussa oleva kuljetuksen suorittaja tai sisäisissä siirroissa tai tilapäisestä säilytyksessä lastista vastuussa oleva, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa selvityksen toimivaltaiselle viranomaiselle,

5) aluksesta vastuussa oleva, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvityksen toimivaltaiselle viranomaiselle,

6) ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa selvityksen toimivaltaiselle viranomaiselle ja

7) työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta syrjii 60 §:ssä tarkoitetulla tavalla työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan olevasta mahdollisesta vaaratilanteesta.

153 §

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 61 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä on tuomittava *kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta 63 §:ssä tarkoitetun johtamisjärjestelmän tai säteilysuojeluohjelman.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös sellainen lähettäjä, aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja, kuljetuksen suorittaja taikka vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylityttyä laiminlyö 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tie- tai rautatiekuljetuksessa tuomittava myös

1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

2) kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 65 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

3) vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
4) kuormaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
5) pakkaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
6) täyttäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
7) säiliökontin haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
8) säiliövaunun haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
9) kuorman purkaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
10) rataverkon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 73 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden ja
11) kunnossapidosta vastaava yksikkö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 74 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on ilmakuljetuksessa tuomittava myös
1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 78 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
2) kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
3) maahuolintapalvelun tarjoaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta aluskuljetuksessa on tuomittava myös
1) laivaaja ja lastinantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 75 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,
2) kuljetuksen suorittaja ja aluksen päällikkö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 76 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesta mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden ja
3) kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaaja, täyttäjä tai kuormaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 77 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden.

154 §

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen

Työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 90 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varmistaa, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijälle on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään, taikka laiminlyö säilyttää sen palveluksessa olevan työntekijän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot, on tuomittava *henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös

1) tie- tai rautatiekuljetusta tai näihin kuljetuksiin liittyvää pakkaamista, lähettämistä taikka muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää nimeämättä 91 §:ssä tarkoitetun turvallisuusneuvonantajan tai

2) Suomeen sijoittunut vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollinen, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ilmoittamatta 92 §:ssä säädetyn vastaisesti turvallisuusneuvonantajan.

155 §

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyyttä koskevien säännösten rikkominen

VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävä tai VAK-ADR-katsastuksia suorittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 97 §:ssä säädetyn velvollisuuden hankkia jatkokoulutuksena erikoiskoulusta tai

2) antaa erikoiskoulutusta 98 §:ssä säädetyn vastaisesti,

on tuomittava *ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyyttä koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

156 §

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 113 §:ssä säädettyä tarkastuslaitostehtävien suorittamista koskevaa velvollisuutta, on tuomittava *tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkomisesta* sakkoon.

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 111 tai 112 §:n säädetyn taikka 111 tai 112 §:n nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää hankkimatta mainitussa pykälissä tarkoitetun tarkastuslaitostoimintaa koskevan hyväksymisen tai väliaikaisen hyväksymisen.

157 §

Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa saadaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu

1) kuljetuksen suorittajalle, jos hän laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä,

2) ajoneuvon kuljettajalle, jos hän laiminlyö 45 §:n 1 momentissa säädetyn ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden tai

3) ajoneuvon miehistön jäsenelle, jos hän laiminlyö 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden.

Liikennevirhemaksun määrää poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos.

Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta rikkomuksesta tässä laissa tai muualla laissa säädetty liikennevirhemaksu, virhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu. Jos rikkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun määräämisen sijaan annettava suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos:

1) rikkomuksesta epäiltyä epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa;

2) rikkomuksesta epäillylle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus;
3) rikkomuksesta epäiltyä epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta;
4) rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

Liikennevirhemaksun määräämiseen sekä sitä koskevan päätöksen sisältöön, tiedoksiantoon, maksuaikaan ja täytäntöönpanoon sovelletaan tieliikennelain 6 lukua.

158 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuoja, jälleenmyyjä, omistaja, käyttäjä sekä muu markkinoille saattaja, haltija ja käyttöönottaja voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 23 – 28 tai 62 §:ssä säädetyn valmistusta, käyttöä, kunnossapitoa, kunnostusta tai vaatimustenmukaisuuden varmistamista koskevan velvollisuuden.

Kuljetettavan painelaitteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuoja, jälleenmyyjä, omistaja ja käyttäjä voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 80 tai 81 §:ssä taikka 83 – 89 §:ssä säädetyn kuljetettavan painelaitteen valmistusta, maahantuontia, markkinoille saattamista, käyttöä tai korjaaviin toimenpiteisiin ryhtymistä koskevan velvollisuuden.

159 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät 158 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrää 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun.

Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksu raukeaa, kun maksuvelvollinen luonnollinen henkilö kuolee.

160 §

Määräaikainen kielto osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

Jos ADR-ajolupakokeeseen tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Kokeen järjestäjän on ilmoitettava ja annettava selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

161 §

Toimenpiteistä luopuminen

Tässä luvussa säädetystä rikoksesta tai muusta velvollisuuden rikkomisesta voidaan jättää syyte nostamatta, rangaistus tai muu seuraamus määräämättä, jos teon johdosta annetusta muusta viranomaisen päätöksestä aiheutuneita taloudellisia seurauksia on pidettävä tekijälle teon vakavuuteen nähden riittävinä taikka jos tekijä rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua kieltoa.

24 luku

Erinäiset säännökset

162 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

163 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

Vaarallisen aineen kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ää ja 176 §:n 2 momenttia.

164 §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Edellä 45 §:ssä tarkoitettu ADR-ajolupa ja 94 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Tällaisesta asiakirjasta voidaan antaa pyynnöstä kaksoiskappale, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi taikka asiakirjan sisältämät tiedot ovat muuttuneet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

165 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaan, 134 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaan sekä 95 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

166 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994), jäljempänä *kumottu laki.*

Jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tätä lakia.

167 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnät pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin, jos jäljempänä ei toisin säädetä.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään loppuun noudattaen tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain 28 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle sovelletaan seuraavasta tämän lain voimaantulon jälkeen suoritettavasta tarkastuksesta alkaen.

Tämän lain 94 §:n 3 momenttia turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemisesta sovelletaan kuuden kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Tämän lain 33 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain 11 b §:ssä tarkoitetun hyväksytyn yhteisön koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö ovat edelleen kelpoisia tämän lain 49 §:ssä tarkoitettuun tehtävään koulutusluvan voimassaoloajan.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston kumotun lain nojalla hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditointia, ja joka ei täytä tämän lain 110 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta on edelleen kelpoinen tehtäväänsä vuoden lain voimaantulosta

Tämän lain 123 §:ssä säädetty valvontasuunnitelma on laadittava viimeistään vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain nojalla myönnetyt voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetusrajoituksia koskevat päätökset ovat voimassa 18 kuukautta lain voimaantulosta.

Kumotun lain nojalla annetut Liikenne- ja viestintäviraston määräykset ovat voimassa, kunnes niistä toisin määrätään.

Kumotun lain 6 §:n 2 momentti sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentti puolustusvoimien autontarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentti Pääesikunnan tunnustaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäävät voimaan.

Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, tämä on otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

———

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 734/2018, seuraavasti:

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

— —

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettuun luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomiseen, 142 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomiseen, 143 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomiseen, 144 §:ssä tarkoitettuun matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkomiseen, 148 §:ssä tarkoitettuun ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkomiseen, 150 §:ssä tarkoitettuun turvatoimia koskevien säännösten rikkomiseen, 151 §:ssä tarkoitettuun kuljetuskieltoja ja –rajoituksia koskevien säännösten rikkomiseen tai 153 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomiseen.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

3.

Laki

ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ampuma-aselain (1/1998) 106 b §, sellaisena kuin se on laissa 724/2019, seuraavasti:

106 b §

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain (383/2009) 2 § seuraavasti:

2 §

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään tämän pykälän 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 21 §:n 13 kohta seuraavasti:

21 §

Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

— —

13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten;

— —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

6.

Laki

kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kasvinsuojeluaineista annetun lain (1563/2011) 3 §:n 1 momentti seuraavasti:

3 §

Suhde eräisiin säädöksiin

Sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, kasvinsuojeluaineisiin sovelletaan, mitä kemikaalilaissa (599/2013) ja Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä säädetään kemikaaleista. Vaaralliseksi kemikaaliksi luokitellun kasvinsuojeluaineen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin, siirtoon sekä säilytykseen sovelletaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annettua lakia (390/2005). Kasvinsuojeluaineiden kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/).

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

7.

Laki

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kemikaalilain (599/2013) 5 §:n 1 momentin 8 kohta seuraavasti:

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:

— —

8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (/);

— —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

8.

Laki

konttilain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan konttilain (762/1998) 1 § seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.
Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.
Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 7 b § ja 7 e §:n 3 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 970/2018, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 §, 3 b §:n 4 kohta, 6, 7, 7 a §:n otsikko ja 1 momentti ja 11 §:n 3 momentti sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n 1 momentti, 7 ja 7 a §:n 1 momentti laissa 706/2011 sekä 2 §, 3 b §:n 4 kohta ja 11 §:n 3 momentti laissa 970/2018,

seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tämä laki koskee ajokorttilaissa (386/2011) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettujen kuljettajantutkintojen ja ajolupakokeiden järjestämistä.

— —

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kuljettajantutkintotoiminnalla* kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista;

2) *kuljettajaopetustoiminnalla* moottorikäyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa;

3) *kuljettajantutkinnon vastaanottajalla* julkista tai yksityistä palvelun tuottajaa, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen;

4) *ajokokeen vastaanottajalla* sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

5) *ADR-ajoluvalla* vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 45 §:ssä tarkoitettua ajolupaa;

6) *ADR-ajolupakoulutustoiminnalla* ADR-ajolupaa varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa.

3 b §

Kuljettajantutkintotoimintaa koskeva sopimus

Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on 3 a §:n 3 momentissa säädetyn lisäksi sovittava:

— —

4) kuljettajantutkintotoimintaan sisältyvien tehtävien asianmukaisen hoitamisen sekä ajokokeita vastaanottavien henkilöiden riittävän ammattitaidon varmistamiseksi noudatettavasta menettelystä;

— —

6 §

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan riippumattomuuden arviointi

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja, hänen palveluksessaan oleva tai kuljettajantutkinnon vastaanottajaan muutoin riippuvuussuhteessa oleva ei saa harjoittaa kuljettajaopetustoimintaa eikä ADR-ajolupakoulutustoimintaa.

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja tai hänen palveluksessaan oleva ei saa myöskään olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa kuljettajaopetustoimintaa, ADR-ajolupakoulutustoimintaa harjoittavaan taikka tällaista toimintaa harjoittavien muodostamaan yhteisöön, säätiöön tai julkisoikeudelliseen laitokseen.

7 §

Ajokokeen vastaanottajan yleiset kelpoisuusvaatimukset

Ajokokeen vastaanottajan on oltava ammattitaidoltaan ja luotettavuudeltaan sopiva toimimaan tässä tehtävässä, eikä hän saa olla syyllistynyt vakaviin tai toistuviin liikennerikoksiin tai -rikkomuksiin eikä muihin rikoksiin siten, että hänet voitaisiin katsoa sopimattomaksi toimimaan ajokokeen vastaanottajana.

7 a §

Ajokokeen vastaanottajan luotettavuus

Henkilöä ei ole pidettävä luotettavuudeltaan ajokokeen vastaanottajaksi sopivana, jos:

1) hän on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai sellaiseen rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta;

2) hän on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan ajokokeenvastaanottajana;

3) hänet on viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty ajokieltoon muista kuin 1 kohdassa tarkoitetuista liikennerikoksista tai -rikkomuksista tai hän on ollut tästä syystä ajokiellossa.

— —

11 §

Valvonta

— —

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan laissa tarkoitettua kuljettajantutkintotoimintaa. Tarkastusta ei kuitenkaan saa tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavien työtä seurata riittävästi.

— —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan lannoitevalmistelain (539/2006) 2 §:n 4 momentin 4 kohta seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

— —

Tätä lakia ei sovelleta:

— —

4) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

11.

Laki

painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

— —

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa lain (/) 3 §:n 10 kohdassa tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista sekä kuljetettavan painelaitteen kaltaisista laitteista säädetään tämän lain 12 luvussa.

— —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

12.

Laki

pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015) 4 §:n 4 momentti seuraavasti:

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

— —

Vaarallisten aineiden vaarallisuusluokituksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

— —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetuslain (1119/2000) 9 § seuraavasti:

9 §

Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin

Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).

Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/).

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

_____

14.

Laki

rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 400/2002, seuraavasti:

44 luku

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

13 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

15.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 1, 2 ja 8 kohta, , seuraavasti:

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

— —

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

— —

8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

— —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

16.

Laki

säteilylain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan säteilylain (859/2018) 37 §:n 3 momentti, 41 §:n 7 momentti ja 179 §:n 3 momentti, seuraavasti:

37 §

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

— —

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

— —

41 §

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

— —

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

— —

179 §

Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja

— —

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäännösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitetuille viranomaisille sekä ministeriöille.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

17.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan tieliikennelain (729/2018) liitteen 3.8 kohta H14 ja H15, sellaisina kuin ne ovat laissa 1040/2020, sekä

muutetaan 114 §:n 7 momentti ja liitteen 3.3 kohta C8, sellaisena kuin niistä on viimeksi mainittu laissa 1040/2020, seuraavasti:

114 §

Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa

— —

Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Liite 3.3
Kielto- ja rajoitusmerkit

— —

C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty

C8

Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 55 §:n 5 momentin nojalla annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukainen vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. Tunnelirajoituksen yhteydessä käytetään lisäkilpeä H16.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liitteen 3.8 kohtien H14 ja H15 kumoaminen tulee kuitenkin voimaan vasta 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

———

18.

Laki

vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 358/2015, seuraavasti:

4 §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin;

2) vaarallisten kemikaalien käyttöön tai varastointiin aluksessa;

3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

———————————————————————————————————————

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

19.

Laki

eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 1 §:n 1 momentti ja 4 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 88/2021, seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018) säteilylain (859/2018) ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/)soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.

— —

4 §

Valvontaviranomaiset

— —

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, Säteilyturvakeskus on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen säteilylaissa tarkoitettujen tuotteiden ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta.

— —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

20.

Laki

turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan turvallisuusselvityslain (726/2014) 21 §:n 1 momentin 10 kohta, sellaisena kuin se on laissa 266/2020, sekä

lisätään 21 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 910/2019, 266/2020 ja 965/2020, uusi 11 kohta seuraavasti:

21 §

Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät

Suppea henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia sellaiseen palvelussuhteeseen tai toimeksiantotehtävää suorittamaan valittavasta taikka palvelussuhdetta tai toimeksiantotehtävää hoitavasta, joka:

— —

10) saa asemansa vuoksi oikeudet siirtää työnantajan tai tämän asiakkaan varoja tai muuttaa niihin liittyviä tietoja, jos oikeuksien käyttämisestä annettujen valtuuksien tai ohjeiden vastaisesti voi aiheutua yleistä vahinkoa rahoitus- tai vakuutusjärjestelmän luotettavuudelle tai huomattavaa vahinkoa rahoitus- tai vakuutuslaitokselle tai sen asiakkaalle;

11) työskentelee vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvissä tehtävissä taikka muutoin voi saada kuljetuksen aikana haltuunsa merkittäviä määriä vaarallisia aineita, joiden asiattomalla käsittelyllä voidaan aiheuttaa vahinkoa laajalla alueella tai suurelle määrää ihmisiä.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

21.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 298/2021, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

— —

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;

2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;

11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 157 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 158 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

17) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu;

18) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

Helsingissä 18.11.2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Rinnakkaistekstit

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 734/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
65 §	65 §
Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella	*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella*
Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:	Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain *(719/1994) 19 §:n 3 momentissa* tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen	*6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettuun luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomiseen, 142 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomiseen, 143 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomiseen, 144 §:ssä tarkoitettuun matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkomiseen, 148 §:ssä tarkoitettuun ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkomiseen, 150 §:ssä tarkoitettuun tur03vatoimia koskevien säännösten rikkomiseen, 151 §:ssä tarkoitettuun kuljetuskieltoja ja –rajoituksia koskevien säännösten rikkomiseen tai 153 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomiseen*.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

3.

Laki

ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ampuma-aselain (1/1998) 106 b §, sellaisena kuin se on laissa 724/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
106 b §	106 b §
Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen	*Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen*
Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.	Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.
Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)*.	Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

4.

Laki

eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain (383/2009) 2 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Viittaus muuhun lainsäädäntöön	*Viittaus muuhun lainsäädäntöön*
Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995). Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994).*	Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995). Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/). Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

5.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 21 §:n 13 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
21 §	21 §
Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille	*Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille*
Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:	Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)* tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten	13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten;
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

6.

Laki

kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kasvinsuojeluaineista annetun lain (1563/2011) 3 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
3 §	3 §
Suhde eräisiin säädöksiin	*Suhde eräisiin säädöksiin*
Sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, sovelletaan kasvinsuojeluaineisiin mitä kemikaalilaissa (744/1989) ja Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä kemikaaleista säädetään. Vaaralliseksi kemikaaliksi luokitellun kasvinsuojeluaineen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin, siirtoon sekä säilytykseen sovelletaan, mitä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005) säädetään. Kasvinsuojeluaineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)* säädetään.	Sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, kasvinsuojeluaineisiin sovelletaan, mitä kemikaalilaissa (599/2013) ja Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä säädetään kemikaaleista. Vaaralliseksi kemikaaliksi luokitellun kasvinsuojeluaineen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin, siirtoon sekä säilytykseen sovelletaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annettua lakia (390/2005). Kasvinsuojeluaineiden kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/) säädetään.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

7.

Laki

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kemikaalilain (599/2013) 5 §:n 1 momentin 8 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
5 §	5 §
Suhde muuhun lainsäädäntöön	*Suhde muuhun lainsäädäntöön*
Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:	Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta *(719/1994);*	8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (/);
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

8.

Laki

konttilain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan konttilain (762/1998) 1 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin. Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)* ja sen perusteella annetuissa säädöksissä.	Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin. Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

9.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 7 b § ja 7 e §:n 3 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 970/2018, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 §, 3 b §:n 4 kohta, 6, 7, 7 a §:n otsikko ja 1 momentti ja 11 §:n 3 momentti sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n 1 momentti, 7 ja 7 a §:n 1 momentti laissa 706/2011 sekä 2 §, 3 b §:n 4 kohta ja 11 §:n 3 momentti laissa 970/2018,

seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Lain soveltamisala	*Lain soveltamisala*
Tämä laki koskee ajokorttilaissa (386/2011) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994) ja niiden nojalla annetuissa säännöksissä* tarkoitettujen kuljettajantutkintojen ja ajolupakokeiden järjestämistä.	Tämä laki koskee ajokorttilaissa (386/2011) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettujen kuljettajantutkintojen ja ajolupakokeiden järjestämistä.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2 §	2 §
Määritelmät	*Määritelmät*
Tässä laissa tarkoitetaan: 1) *kuljettajantutkintotoiminnalla* kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista; 2) *kuljettajaopetustoiminnalla* moottorikäyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta *tai vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupaa* varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa; 3) *kuljettajantutkinnon vastaanottajalla* julkista tai yksityistä palvelun tuottajaa, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen; ajokokeen vastaanottajalla sitä, joka	Tässä laissa tarkoitetaan: 1) *kuljettajantutkintotoiminnalla* kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista; 2) *kuljettajaopetustoiminnalla* moottorikäyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa; 3) *kuljettajantutkinnon vastaanottajalla* julkista tai yksityistä palvelun tuottajaa, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen;

Voimassa oleva laki

ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

4) *ADR-ajoluvalla* vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 b §:ssä tarkoitettua ajolupaa, ADR-ajolupakokeen vastaanottajalla sitä, joka *valvoo ajoluvan saamiseksi pidettäviä ajolupakoetilaisuuksia, tarkastaa ajolupakokeet ja tekee päätöksen todistuksen antamisesta ja ADR-ajolupapäätöksellä päätöstä ajoluvan myöntämisestä.*

3 b §

Kuljettajantutkintoimintaa koskeva sopimus

Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on 3 a §:n 3 momentissa säädetyn lisäksi sovittava:

— — — — — — — — — — — — — — —

4) kuljettajantutkintotoimintaan sisältyvien tehtävien asianmukaisen hoitamisen sekä *kuljettajantutkinnon ajokokeita ja vaarallisten aineiden ajolupakokeita* vastaanottavien henkilöiden riittävän ammattitaidon varmistamiseksi noudatettavasta menettelystä;

— — — — — — — — — — — — — — —

6 §

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan riippumattomuuden arviointi

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja, hänen palveluksessaan oleva tai kuljettajantutkinnon vastaanottajaan muutoin riippuvuussuhteessa oleva ei saa harjoittaa kuljettajaopetustoimintaa.

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja tai hänen palveluksessaan oleva ei saa myöskään olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa kuljettajaopetustoimintaa harjoittavaan tai tällaista toimintaa harjoittavien muodostamaan yhteisöön, säätiöön tai julkisoikeudelliseen laitokseen.

Ehdotus

4) *ajokokeen vastaanottajalla* sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

5) *ADR-ajoluvalla* vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 45 §:ssä tarkoitettua ajolupaa; ;

6) *ADR-ajolupakoulutustoiminnalla* ADR-ajolupaa varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa.

3 b §

Kuljettajantutkintoimintaa koskeva sopimus

Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on 3 a §:n 3 momentissa säädetyn lisäksi sovittava:

— — — — — — — — — — — — — — —

4) kuljettajantutkintotoimintaan sisältyvien tehtävien asianmukaisen hoitamisen sekä ajokokeita vastaanottavien henkilöiden riittävän ammattitaidon varmistamiseksi noudatettavasta menettelystä;

— — — — — — — — — — — — — — —

6 §

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan riippumattomuuden arviointi

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja, hänen palveluksessaan oleva tai kuljettajantutkinnon vastaanottajaan muutoin riippuvuussuhteessa oleva ei saa harjoittaa kuljettajaopetustoimintaa *eikä ADR-ajolupakoulutustoimintaa.*

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja tai hänen palveluksessaan oleva ei saa myöskään olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa kuljettajaopetustoimintaa, *ADR-ajolupakoulutustoimintaa harjoittavaan taikka* tällaista toimintaa harjoittavien muodostamaan yhteisöön, säätiöön tai julkisoikeudelliseen laitokseen.

Voimassa oleva laki

7 §

Kokeiden vastaanottajien yleiset kelpoisuusvaatimukset

Ajokokeen *sekä ADR-ajolupakokeen* vastaanottajan on oltava ammattitaidoltaan ja luotettavuudeltaan sopiva toimimaan tässä tehtävässä, eikä hän saa olla syyllistynyt vakaviin tai toistuviin liikennerikoksiin tai -rikkomuksiin taikka muihin rikoksiin siten, että hänet voitaisiin katsoa sopimattomaksi toimimaan *kokeen* vastaanottajana.

7 a §

Kokeiden vastaanottajien luotettavuus

Henkilöä ei ole pidettävä luotettavuudeltaan *ajokokeiden, ADR-ajolupakokeiden ja suullisten teoriakokeiden* vastaanottajaksi sopivana, jos:

1) hän on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai sellaiseen rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta;

2) hän on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan tässä laissa tarkoitettujen *kokeiden* vastaanottajana;

3) hänet on viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty ajokieltoon muista kuin 1 kohdassa tarkoitetuista liikennerikoksista tai -rikkomuksista tai hän on ollut tästä syystä ajokiellossa.

11 §

Valvonta

Ehdotus

7 §

Ajokokeen vastaanottajan yleiset kelpoisuusvaatimukset

Ajokokeen vastaanottajan on oltava ammattitaidoltaan ja luotettavuudeltaan sopiva toimimaan tässä tehtävässä, eikä hän saa olla syyllistynyt vakaviin tai toistuviin liikennerikoksiin tai -rikkomuksiin eikä muihin rikoksiin siten, että hänet voitaisiin katsoa sopimattomaksi toimimaan ajokokeen vastaanottajana.

7 a §

Ajokokeen vastaanottajan luotettavuus

Henkilöä ei ole pidettävä luotettavuudeltaan ajokokeen vastaanottajaksi sopivana, jos:

1) hän on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai sellaiseen rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta;

2) hän on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan ajokokeenvastaanottajana;

3) hänet on viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty ajokieltoon muista kuin 1 kohdassa tarkoitetuista liikennerikoksista tai -rikkomuksista tai hän on ollut tästä syystä ajokiellossa.

— — — — — — — — — — — — — — —

11 §

Valvonta

— — — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan laissa tarkoitettua kuljettajantutkintotoimintaa. Tarkastusta ei kuitenkaan saa tehdä *kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa*. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti sekä kuljettajantutkintoja ja vaarallisten aineiden ajolupakokeita vastaanottavien työtä seurata riittävästi.	Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan laissa tarkoitettua kuljettajantutkintotoimintaa. Tarkastusta ei kuitenkaan saa tehdä *pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.* Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavien työtä seurata riittävästi.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

10.

Laki

lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan lannoitevalmistelain (539/2006) 2 §:n 4 momentin 4 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Tätä lakia ei sovelleta:	Tätä lakia ei sovelleta:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)* tarkoitettuun kuljetukseen	4) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

11.

Laki

painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)* tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista ja kuljetettavan painelaitteen kaltaisista laitteista säädetään 12 luvussa.	Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa lain (/) 3 §:n 10 kohdassa tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista sekä kuljetettavan painelaitteen kaltaisista laitteista säädetään tämän lain 12 luvussa.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

12.

Laki

pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015) 4 §:n 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
4 §	4 §
Suhde muuhun lainsäädäntöön	*Suhde muuhun lainsäädäntöön*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Vaarallisten aineiden vaarallisuusluokituksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994).*	Vaarallisten aineiden vaarallisuusluokituksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

13.

Laki

rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetuslain (1119/2000) 9 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
9 §	9 §
Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin	*Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin*
Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).	Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).
Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia *(719/1994)*.	Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/).
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

14.

Laki

rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 400/2002, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
44 luku	44 luku
Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista	**Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista**
13 §	13 §
Vaarallisten aineiden kuljetusrikos	*Vaarallisten aineiden kuljetusrikos*
Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain *(719/1994)* tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.	Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

15.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 1, 2 ja 8 kohtaseuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
3 §	3 §
Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala	*Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo: (13.5.2011/467)	Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:
1) tieliikennelakia (267/1981) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;	1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
2) ajoneuvolakia (1090/2002) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä	2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia *(719/1994)* tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;	8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

16.

Laki

säteilylain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan säteilylain (859/2018) 37 §:n 3 momentti, 41 §:n 7 momentti ja 179 §:n 3 momentti, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
37 §	37 §
Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus	*Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain *(719/1994*) 10 c §:n 2 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.	Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
41 §	41 §
Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus	*Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain *10 c §:n 2 momentissa* tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.	Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain *94 §:n 3 momentissa* tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
179 §	179 §
Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja	*Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäännösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta *annetun lain 6 §:ssä* tarkoitetuille viranomaisille sekä ministeriöille.

Ehdotus

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäännösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitetuille viranomaisille sekä ministeriöille.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

17.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan tieliikennelain (729/2018) liitteen 3.8 kohta H14 ja H15, sellaisina kuin ne ovat laissa 1040/2020, sekä

muutetaan 114 §:n 7 momentti ja liitteen 3.3 kohta C8, sellaisena kuin niistä on viimeksi mainittu laissa 1040/2020, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
114 §	114 §
Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa	*Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)*.	Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(-/-)*.
Liite 3.3	*Liite 3.3*
Kielto- ja rajoitusmerkit	Kielto- ja rajoitusmerkit
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty	C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty
C8	C8
Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisten vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. *Merkin yhteydessä käytetään aina lisäkilpeä H14, H15 tai H16.*	Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun *lain 55 §:n 5 momentin nojalla annetun* Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen *mukainen* vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. *Tunnelirajoituksen yhteydessä käytetään lisäkilpeä H16.*

Voimassa oleva laki

Liite 3.8

Lisäkilvet

H14 Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle

H14 Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetuksia.

H15 Läpiajokielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle

H15 Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetusten läpiajoa. Kuljetus on sallittu, jos aineen kuormaus- tai purkamispaikka sijaitsee sanotuin merkein rajoitetulla alueella. Kuormaus- tai purkamispaikalle on ajettava lyhintä reittiä, ja ajoneuvo on viipymättä kuormauksen jälkeen siirrettävä pois merkein rajoitetulta alueelta.

Ehdotus

(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liitteen 3.8 kohtien H14 ja H15 kumoaminen tulee kuitenkin voimaan vasta 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

18.

Laki

vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 358/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
4 §	4 §
Soveltamisalan rajaukset	*Soveltamisalan rajaukset*
Tätä lakia ei sovelleta: 1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa *(719/1994)* tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin; 2) vaarallisten kemikaalien käyttöön ja varastointiin aluksessa; 3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin. — — — — — — — — — — — — — — —	Tätä lakia ei sovelleta: 1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin; 2) vaarallisten kemikaalien käyttöön tai varastointiin aluksessa; 3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin. — — — — — — — — — — — — — — —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

19.

Laki

eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 1 §:n 1 momentti ja 4 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 88/2021, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018), säteilylain (859/2018), ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020) ja ajoneuvolain (82/2021) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.	Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018) ja säteilylain (859/2018) ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021) *ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (-/-) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan,* jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.
4 §	4 §
Valvontaviranomaiset	*Valvontaviranomaiset*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Säteilyturvakeskus on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen säteilylaissa tarkoitettujen tuotteiden osalta.	*Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään*, Säteilyturvakeskus on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen säteilylaissa tarkoitettujen tuotteiden *ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien* tuotteiden osalta.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

20.

Laki

turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan turvallisuusselvityslain (726/2014) 21 §:n 1 momentin 10 kohta, sellaisen akuin se on laissa 266/2020, sekä

lisätään 21§:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 910/2019, 266/2020 ja 965/2020, uusi 11 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Esitys*
21 §	21 §
Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät	*Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät*
Suppea henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia sellaiseen palvelussuhteeseen tai toimeksianto-tehtävää suorittamaan valittavasta taikka palvelussuhdetta tai toimeksiantotehtävää hoitavasta, joka:	Suppea henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia sellaiseen palvelussuhteeseen tai toimeksianto-tehtävää suorittamaan valittavasta taikka palvelussuhdetta tai toimeksiantotehtävää hoitavasta, joka:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
10) saa asemansa vuoksi oikeudet siirtää työnantajan tai tämän asiakkaan varoja tai muuttaa niihin liittyviä tietoja, jos oikeuksien käyttämisestä annettujen valtuuksien tai ohjeiden vastaisesti voi aiheutua yleistä vahinkoa rahoitus- tai vakuutusjärjestelmän luotettavuudelle tai huomattavaa vahinkoa rahoitus- tai vakuutuslaitokselle tai sen asiakkaalle.	10) saa asemansa vuoksi oikeudet siirtää työnantajan tai tämän asiakkaan varoja tai muuttaa niihin liittyviä tietoja, jos oikeuksien käyttämisestä annettujen valtuuksien tai ohjeiden vastaisesti voi aiheutua yleistä vahinkoa rahoitus- tai vakuutusjärjestelmän luotettavuudelle tai huomattavaa vahinkoa rahoitus- tai vakuutuslaitokselle tai sen asiakkaalle;
	11) työskentelee vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvissä tehtävissä taikka muutoin voi saada kuljetuksen aikana haltuunsa merkittäviä määriä vaarallisia aineita, joiden asiattomalla käsittelyllä voidaan aiheuttaa vahinkoa laajalla alueella tai suurelle määrää ihmisiä.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Click or tap here to enter text.

21.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 298/2021, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Lain soveltamisala	*Lain soveltamisala*
Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,	Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös: *1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;* *2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;* *3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;* *5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;* *6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;* *11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;*

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu sekä elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.	*12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;* *13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;* *14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;* *15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 157 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 158 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;* *17) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu;* *18) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.* Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

Asetusluonnos

Valtioneuvoston asetus

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) nojalla:

1 Luku

Yleiset säännökset

1 §

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:
1) *VAK-lailla* vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/);
2) *VAK-direktiivillä* vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/68/EY;
3) *suuronnettomuudella* huomattavaa päästöä, tulipaloa, räjähdystä tai muuta ilmiötä, joka seuraa vaarallisten aineiden tilapäisessä säilytyksessä esiintyneistä hallitsemattomista tapahtumista, jotka voivat aiheuttaa ihmisen terveyteen, ympäristöön tai omaisuuteen kohdistuvaa vakavaa välitöntä tai myöhemmin ilmenevää vaaraa tilapäisen säilytyksen paikassa ja sen ulkopuolella;
4) *lähiopetuksella* VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksen opetusta, joka annetaan yhdessä luokassa opettajan ja oppilaan ollessa paikalla;
5) *etäopetuksella* VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksen ohjattua tai ohjeistettua opetusta, joka järjestetään koulutusjakson aikana vuorovaikutteisesti ja todennetusti muuten kuin yhdessä luokassa;
6) *oppitunnilla* VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksen opetusjaksoa, jonka pituus on 45 minuuttia.

2 Luku

Pakkaukset, säiliöt ja kontit

2 §

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

Vaarallisten aineiden kotimaan tie- ja rautatiekuljetukseen käytettävän muovipakkauksen, paineastian ja säiliön sekä niiden varusteiden materiaalin yleiset käyttölämpötilaan perustuvat vaatimukset ovat seuraavat:
1) Nestemäisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen koekappale on pudotuskoetta varten tehtävässä vakioinnissa jäähdytettävä -40 °C lämpötilaan, kun kyseessä on muusta kuin polyeteenistä valmistettu
a) muovitynnyri ja -kanisteri;
b) yhdistetyn pakkauksen muovinen ulkopakkaus;

c) muovinen IBC-pakkaus;
d) muovinen suurpakkaus.
Pudotuskokeessa IBC-pakkauksen ja suurpakkauksen vakioinnista voidaan luopua, jos kyseessä olevan materiaalilla on todennettu riittävä sitkeys ja murtolujuus -40 °C lämpötilassa.
2) Sellaisen muusta muovista kuin polyeteenistä valmistetun muovisen pienkontin, jolle VAK-lain 23 §:n nojalla on määrätty suoritettavaksi pudotuskoe, pudotuskokeen suorituslämpötila on -40 °C.
3) Paineastian, joka on kuljetettava painelaite, kiinteän säiliön, irrotettavan säiliön, monisäiliöajoneuvon ja -vaunun säiliön, säiliökontin, säiliövaihtokorin, monisäiliökontin säiliön, UN-säiliön, UN-MEG-kontin säiliön valmistuksessa käytettävän metallin valinnassa, hitsattavuuden ja hitsauksen kestävyyden varmistamisessa on käytettävä alimpana käyttölämpötilana -40 °C:n lämpötilaa, jollei eri luokkiin kuuluville aineille, kyseiselle metallille tai säiliötyypille ole VAK-lain 23 §:n nojalla määrätty tätä alempaa lämpötilaa.
Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa muovipakkauksessa on oltava merkintä pudotuskokeen lämpötilasta taikka rahtikirjaan tai vastaavaan lähetyskirjaan on tehtävä merkintä: ”*Pakkaus ADR/RID-määräysten mukainen, koestettu -40 °C”*.
Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetussa paineastiassa ja säiliössä, joka on kuljetettava painelaite, on oltava materiaalin kestävyyttä osoittava merkintä ”-40 °C”, joka merkitään tarkastuslaitoksen tunnusnumeron jälkeen, tai muu Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymä merkintä.

3 §

Ulkomaisen säiliön käyttöönotto

Ulkomailla valmistetun ja maahantuodun säiliön, kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvaa säiliötä lukuun ottamatta, valmistaja tai maahantuoja ei saa luovuttaa säiliötä Suomessa käytettäväksi ennen kuin VAK-tarkastuslaitos on hyväksynyt säiliön rakennetyypin ja tarkastuksessaan todennut, että säiliö on Suomessa voimassa olevien säännösten mukainen. Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun säiliön hyväksyy käyttöön Säteilyturvakeskus.
Ulkomailla valmistetun ja maahantuodun kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvan säiliön valmistaja tai maahantuoja ei saa luovuttaa säiliötä Suomessa käytettäväksi ennen kuin A-tyypin ilmoitettu laitos on tarkastuksessaan todennut, että säiliö on Suomessa voimassa olevien säännösten mukainen.
Jos 1 ja 2 momentissa tarkoitetun säiliön on tarkastanut ja testannut ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä, VAK-direktiivissä tai kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen tai sen valtuuttama yhteisö Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisesti ja tästä esitetään asianmukainen todistus selvityksineen, tarkastusta ei tarvitse uusia, ellei siihen ilmene erityistä syytä.

4 §

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

Vaarallisten aineiden kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa
1) saa käyttää ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä ja VAK-direktiivissä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on kyseeseen tulevassa kansainvälisessä velvoitteessa tarkoitetun ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä, jos se täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset, jotka koskevat materiaalin käyttölämpötilaa ja säiliön käyttöönottoa Suomessa;

2) ulkomailla täytetyn, muualla kuin Suomessa ADR-sopimuksen määräysten tai RID-määräysten mukaisesti hyväksytyn paineastian, joka ei ole kuljetettava painelaite, saa ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisen kuljetuksen päätyttyä Suomessa kuljettaa tyhjennettäväksi ja kuljettaa tyhjänä palautettavaksi ulkomaille ilman 2 §:n 3 momentissa tarkoitettua merkintää, jos lähettäjä vakuuttaa rahtikirjassa tai vastaavassa lähetyskirjassa, että paineastia ja sen varusteet ovat kestäviä -40 °C lämpötilaan saakka, seuraavasti: *"Paineastia ja sen varusteet ovat kestäviä -40 °C:ssa"*.

Vaarallisten aineiden kotimaan aluskuljetuksessa saa käyttää IMDG-säännöstössä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on IMDG-säännöstössä tarkoitetun ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä.

Vaarallisten aineiden kotimaan ilmakuljetuksessa saa käyttää ICAO-TI:ssä tarkoitettua pakkausta ja säiliötä, joka on ICAO-TI:ssä tarkoitetun ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä.

5 §

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavat säiliöiden ja paineastioiden tyypit

VAK-lain 28 §:n mukaisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavat säiliöiden ja paineastioiden tyypit ovat:

1) säiliöt: kiinteä säiliö, irrotettavaa säiliö, monisäiliöajoneuvon tai -vaunun säiliö, säiliökontti, monisäiliökontti, UN-säiliö, UN-MEG-kontti;

2) paineastiat: putkiastia, kaasuastia, suljettu kryoastia, metallihydridiastia, pullopaketti sekä vastaavat pelastuspaineastiat.

6 §

Kuljetettavaa painelaitetta osoittava merkki

Kuljettavaa painelaitetta osoittava pii-merkki on kiinnitettävä paineastiaan, kaasupatruunaan ja paineelliseen säiliöön, joka täyttää tie- tai rautatiekuljetusten säännöksissä ja määräyksissä asetetut turvallisuusvaatimukset ja jolle on tehty:

1) valmistuksen yhteydessä vaatimustenmukaisuudenarviointi siihen liittyvine tarkastuksineen; tai

2) uudelleenarviointi siihen liittyvine tarkastuksineen, jos kyse on ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 markkinoille saatetusta laitteesta.

Uusissa venttiileissä ja muissa lisälaitteissa, joilla on turvallisuuden kannalta välitön merkitys, tulee olla sellainen kuljettavaa painelaitetta osoittava pii-merkki, johon voidaan liittää A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero.

Pii-merkin saa kiinnittää vain sellaisiin laitteisiin, jotka täyttävät 1 momentin vaatimukset. Pii-merkkiin liitetään vaatimustenmukaisuudenarvioinnin, uudelleenarvioinnin tai tarkastuksen suorittaneen A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero. Kiinnittämällä tai kiinnityttämällä pii-merkin kuljetettavaan painelaitteeseen:

1) valmistaja osoittaa ottavansa vastuun siitä, että sen valmistama, markkinoille saatettava kuljetettava painelaite on vaatimustenmukainen;

2) valmistaja tai käyttäjä osoittaa ottavansa vastuun siitä, että uudelleenarvioitu kuljetettava painelaite täyttää vaatimukset sellaisina kuin niitä sovelletaan uudelleenarvioinnin ajankohtana.

Tunnusnumeron kiinnittää kuljetettavaan painelaitteeseen tarkastuslaitos tai sen ohjeen mukaisesti valmistaja. Kuljetettavan painelaitteen jatkuvan vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi laitteessa tulee olla määräaikaistarkastuksen suorittaneen tarkastuslaitoksen tunnusnumero.

7 §

Paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettely

Jos ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 markkinoille saatetulle paineastialle tai paineelliselle säiliölle ei ole tehty vaatimustenmukaisuuden arviointia tämän asetuksen voimaantullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti, paineastian tai paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuus arvioidaan vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyssä.

Vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointia varten omistajan tai käyttäjän on annettava A-tyypin ilmoitetun laitoksen käyttöön paineastiaa tai paineellista säiliötä koskevat tiedot, joiden avulla kyseinen laitos voi tunnistaa paineastian tai paineellisen säiliön täsmällisesti. Näitä tietoja ovat paineastian tai paineellisen säiliön alkuperä, suunnittelua koskevat säännökset ja määräykset ja asetyleenipullojen osalta myös huokoista materiaalia koskevat tiedot. Tarvittaessa on ilmoitettava mahdolliset käyttörajoitukset sekä vahinkoja ja suoritettuja korjauksia koskevat tiedot.

8 §

Paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyyn liittyvät toimenpiteet

Edellä 7 §:n 1 momentissa tarkoitetussa uudelleenarviointimenettelyssä A-tyypin ilmoitetun laitoksen on arvioitava, täyttyvätkö tie- tai rautatiekuljetusten säännöksissä ja määräyksissä asetetut turvallisuusvaatimukset. Arviointi on suoritettava 7 §:n 2 momentin mukaisesti toimitettavien tietojen perusteella ja tarvittaessa on tehtävä lisätarkastuksia.

Jos 1 momentissa vaadittujen arviointien tulokset ovat tyydyttäviä, määräaikaistarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on tehtävä paineastialle tai paineelliselle säiliölle määräaikaistarkastus. Jos määräaikaistarkastusta koskevat vaatimukset täyttyvät, määräaikaistarkastuksesta vastaavan A-tyypin ilmoitetun laitoksen on kiinnitettävä pii-merkki tai valvottava sen.

Jos paineastiat ovat sarjavalmistettuja, yksittäisen paineastian, mukaan luettuna venttiilit ja muut kuljetuksessa käytettävät lisälaitteet, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittaa kyseisen paineastian määräaikaistarkastuksesta vastaava ilmoitettu laitos edellyttäen, että tyypin vaatimustenmukaisuuden arvioinnin on suorittanut vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnista vastaava A-tyypin ilmoitettu laitos 1 momentin mukaisesti ja että tyypin uudelleenarvioinnista on annettu todistus. Pii-merkin yhteyteen on liitettävä määräaikaistarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen tunnusnumero.

9 §

Paineastian ja paineellisen säiliön uudelleenarviointitodistus ja tyypin uudelleenarviointitodistus

Määräaikaistarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on annettava paineastian ja paineellisen säiliön uudelleenarvioinnista todistus. Uudelleenarviointitodistuksessa on oltava vähintään:

1) todistuksen antaneen ilmoitetun laitoksen tunnusnumero sekä siinä tapauksessa, että kyseessä on eri laitos, vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnista 8 §:n 1 momentin mukaisesti vastaavan A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero;
2) edellä 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun omistajan tai käyttäjän nimi ja osoite;
3) tyypin uudelleenarviointitodistuksen tunnistetiedot, jos sovelletaan 8 §:n 3 momentissa säädettyä menettelyä;
4) pii-merkinnällä varustettujen kuljetettavien painelaitteiden tunnistetiedot, mukaan lukien vähintään sarjanumero tai -numerot;
5) myöntämispäivä.

Jos sovelletaan 8 §:n 3 momentin mukaista menettelyä, A-tyypin ilmoitettu laitoksen on annettava paineastian ja paineellisen säiliön tyypin uudelleenarvioinnista todistus. Tyypin uudelleenarviointitodistuksessa on oltava vähintään:
1) todistuksen antavan A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero;
2) uudelleenarvioitavan kuljetettavan painelaitteen valmistajan nimi ja osoite sekä alkuperäisen tyyppihyväksynnän haltijan nimi ja osoite, jos sen haltija ei ole sama kuin valmistaja;
3) kyseiseen sarjaan kuuluvien kuljetettavien painelaitteiden tunnistetiedot;
4) myöntämispäivä;
5) seuraava ilmaisu: "Tämä todistus ei valtuuta kuljetettavien painelaitteiden tai niiden osien valmistamiseen".

3 Luku

Tilapäinen säilytys

10 §

Vaaralliset aineet ja lastinkuljetusyksiköt tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa lastinkuljetusyksiköt on eroteltava toisistaan turvallisesti, ja pelastusviranomaisten esteetön pääsy vaarallisten aineiden ja niitä sisältävien lastinkuljetusyksiköiden luokse on varmistettava. Sijoittelussa on otettava huomioon muu liikenne tilapäisen säilytyksen paikassa ja pyrittävä siihen, että lastinkuljetusyksiköiden siirtely säilytyksen aikana on mahdollisimman vähäistä.

Vaarallisia aineita sisältäviä lastinkuljetusyksiköitä ei saa tilapäisen säilytyksen aikana pinota päällekkäin ilman pakottavaa tarvetta. Kuitenkin enintään kaksi lastinkuljetusyksikköä saa pinota päällekkäin, jos ne sisältävät ainoastaan luokan 9 ympäristövaarallisia aineita.

Kollit on tilapäisessä säilytyksessä lastinkuljetusyksikön tai kuormatilan ulkopuolella säilytettävä noudattaen vähintään samaa erottelua kuin yhteenkuormaamisessa lastinkuljetusyksikköön tai kuljetusvälineen kuormatilaan.

11 §

Lastinkuljetusyksiköt satama-alueella

Satama-alueella on noudatettava liitteessä 1 esitettyjä erotteluetäisyyksiä. Pieniä määriä vaarallista ainetta sisältävien lastinkuljetusyksiköiden erottelussa ei kuitenkaan tarvitse soveltaa liitteen säännöksiä, jos turvallisuudesta muuten huolehditaan.

Seuraavat aineet on viipymättä toimitettava pois satama-alueelta:
1) luokan 1 räjähteet, lukuun ottamatta 1.4 S räjähteitä;

2) luokan 6.2 tartuntavaaralliset aineet;
3) luokan 7 radioaktiiviset aineet, lukuun ottamatta UN 2908–2911 nimikkeisiin kuuluvia aineita.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuja aineita voidaan kuitenkin tilapäisesti säilyttää satama-alueella, jos se on turvallista, siitä ei aiheudu vaaraa ja satamanpitäjä on antanut siihen suostumuksen.

12 §

Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisen säilytyksen paikassa on onnettomuuksien torjuntaan oltava alkusammutuskalustoa ja vuotojen torjuntaa varten imeytys- ja neutralointiaineita tai muuta välineistöä säilytettävien aineiden, arvioitujen riskien ja onnettomuusvaikutusten edellyttämällä tavalla. Paikan suunnittelussa on otettava huomioon, että vaarallisten aineiden vuodot ja saastuneet vedet voidaan kerätä talteen.

Vahingoittuneille kuormille ja lasteille sekä näiden sisältämistä vaarallisista aineista saastuneille jätteille on varattava paikka, jossa niitä voidaan säilyttää sekä uudelleen pakata tai kuormata ja jossa saastuneet jätteet voidaan kerätä talteen niiden hävittämistä varten. Näitä järjestelyjä suunniteltaessa on otettava huomioon säilytettävien vaarallisten aineiden määrä ja laatu.

13 §

Sisäisen pelastussuunnitelman laatiminen

VAK-lain 33 §:ssä tarkoitettu tilapäisen säilytyksen paikan säinen pelastussuunnitelma on laadittava ottaen huomioon seuraavat tavoitteet:

1) onnettomuudet rajataan ja hallitaan niiden seurauksien minimoimiseksi sekä ihmisten terveydelle, ympäristölle ja omaisuudelle aiheutuvien vahinkojen rajoittamiseksi;
2) toteutetaan tarvittavat toimenpiteet ihmisten terveyden ja ympäristön suojaamiseksi onnettomuuksien seurauksilta;
3) annetaan tarpeelliset tiedot asiasta vastaaville alueen viranomaisille ja tarvittaessa väestölle ja muille alueen yrityksille ja laitoksille;
4) varaudutaan onnettomuuden jälkien korjaamiseen ja ympäristön puhdistamiseen.

Sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava kuullen alueen toimijoita ja ottaen huomioon alueen pelastustoimen järjestelyt.

Jos tilapäisen säilytyksen paikkaa varten on sovellettavan muun lain kuin VAK-lain tai Euroopan unionin lainsäädännön nojalla laadittava sisäinen pelastussuunnitelma, turvallisuus- tai valmiussuunnitelma tai muu vastaava suunnitelma, erillistä sisäistä pelastussuunnitelmaa ei tarvitse laatia, vaan vastaavat asiat voidaan koota mainittuun muuhun suunnitelmaan. Tästä on mainittava suunnitelmassa.

14 §

Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö ja uusiminen

Sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava kuvaus, selvitys tai rajaus alueesta, jota sisäinen pelastussuunnitelma koskee.

Sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava arvio onnettomuuksista alueen ulkopuolelle aiheutuvista vaikutuksista ja tiedot alueella säilytettävistä aineista, niiden määristä ja sijainnista sekä seuraavat tiedot:

1) Niiden henkilöiden nimet ja tehtävät, joilla on valtuudet käynnistää pelastustoimet ja jotka ovat vastuussa alueen sisäisistä pelastustoimista. Sen henkilön nimi ja tehtävät, joka vastaa yhteyksistä pelastusviranomaisiin.

2) Kuvaus toimista, joihin on ryhdyttävä tilanteen tai tapahtuman hallitsemiseksi ja sen seurauksien rajoittamiseksi, jokaisen ennakoitavissa olevan tilanteen tai tapahtuman osalta, joka voisi merkittävästi vaikuttaa suuronnettomuuden syntymiseen; kuvauksessa on selostettava myös turvallisuuslaitteet ja käytettävissä olevat voimavarat.

3) Alueella oleviin ihmisiin kohdistuvien vaarojen rajoittamiseen tähtäävät toimet, mukaan lukien hälytysjärjestelmä ja ohjeet käyttäytymisestä hälytyksen sattuessa.

4) Millä tavalla onnettomuuden sattuessa ilmoitetaan nopeasti pelastusviranomaisille, millaisia tietoja annetaan välittömästi ja miten yksityiskohtaisempia tietoja toimitetaan tarvittaville tahoille sitä mukaa kuin niitä saadaan.

5) Millä tavalla henkilökuntaa koulutetaan tehtäviin, jotka heidän edellytetään suorittavan, ja tarpeen vaatiessa tämän toiminnan yhteensovittaminen pelastusviranomaisen suorittamien toimien kanssa.

6) Millä tavalla alueen ulkopuolella tehtäviä pelastustoimia tuetaan.

Sellaisen tilapäisen säilytyksen paikan, jossa on suuronnettomuuden riski, sisäisessä pelastussuunnitelmassa on esitettävä yksityiskohtaiset onnettomuuskuvaukset sekä arvio kuvattujen suuronnettomuuksien seurausten laajuudesta ja vakavuudesta sekä sanallisesti että karttakuvin.

Sisäinen pelastussuunnitelman laatijan on uusittava laatimansa sisäinen pelastussuunnitelma aina tarpeen vaatiessa, kuitenkin vähintään joka viides vuosi. Uusimisessa suunnitelma on ajanmukaistettava ja siihen on tehtävä korjaukset siten, että otetaan huomioon tilapäisen säilytyksen paikassa ja sen ympäristössä sekä pelastustoimen järjestelyissä tapahtuneet muutokset, teknisen tietämyksen lisääntyminen ja tiedon lisääntyminen toimenpiteistä, jotka onnettomuuksien torjumisessa on toteutettava.

15 §

Satama-alueen turvallisuusselvitys

VAK-lain 34 §:ssä tarkoitetussa satama-alueen turvallisuusselvityksessä on osoitettava:

1) tarpeelliset tiedot toimintaperiaatteiden toteuttamiseksi satamanpitäjän ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavan organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä;

2) että satama-alueella on tunnistettu kuljetuksesta aiheutuvat vaarat sekä ryhdytty tarpeellisiin toimenpiteisiin onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja onnettomuuksien ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle aiheuttamien seurauksien rajoittamiseksi;

3) että VAK-laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimukset on otettu huomioon;

4) että satama-alueella ja sen ulkopuolella esiintyvät muut vaarat ja mahdolliset haavoittuvat kohteet, kuten koulut, sairaalat ja pohjavesialueet, on otettu huomioon;

5) että sisäinen pelastussuunnitelma on laadittu;

6) miten vaarallisten aineiden kuljetusyksikköjen valvonta on järjestetty satama-alueella;

7) turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimintaperiaatteet.

VAK-lain 34 §:ssä tarkoitetussa turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kuvattava satamanpitäjän ja toiminnanharjoittajien organisaatio, johto ja henkilöstö, joka osallistuu onnettomuusvaarojen hallintaan, henkilöstön tehtävät ja vastuualueet sekä satamassa tapahtuva toiminnanohjaus. Lisäksi on varmistettava riittävä tiedonsiirto eri organisaatioiden välillä ja niiden sisällä.

4 Luku

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

16 §

Erikoiskoulutuksen tarkoitus ja rakenne

VAK-lain 97 §:ssä tarkoitetun erikoiskoulutuksen tarkoituksena on antaa valmiudet VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen. Erikoiskoulutus muodostuu VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten jaksosta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun erikoiskoulutuksen suorittaminen oikeuttaa yksittäishyväksyjän ja katsastajan myöntämään VAK-ADR-hyväksyntöjä ja katsastajan suorittamaan VAK-ADR-katsastuksia.

Ammattitaidon ylläpitäminen varmistetaan erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksessa ja kokeessa. Täydennyskoulutuksen tarkoituksena on antaa yksittäishyväksyjälle ja katsastajalle tiedot VAK-ADR-hyväksyntöjä ja VAK-ADR-katsastuksia koskevista uusista säännöksistä, ohjeista ja työmenetelmistä. Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeessa tarkastetaan, että yksittäishyväksyjä ja katsastaja hallitsee edelleen VAK-ADR-hyväksyntä- ja VAK-ADR-katsastustoimenpiteet.

17 §

Pääsyvaatimukset erikoiskoulutukseen

VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutukseen pääsy edellyttää kahdentoista kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksista tai kuuden kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoskatsastuksista tai yksittäishyväksynnöistä.

18 §

Erikoiskoulutuksen kesto ja sisältö

VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutus sisältää 21 oppituntia lähiopetusta. Koulutuksen opetusaiheita ovat vähintään:

1) yleiset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat säännökset, määräykset ja ohjeet;
2) ajoneuvon teknisten varusteiden tarkoitus ja toiminta;
3) toimenpiteet VAK-ADR-hyväksynnässä ja VAK-ADR-katsastuksessa;
4) ajoneuvojen hyväksyntämenettely.

Koulutus sisältää käytännön harjoittelua.

19 §

Pääsyvaatimukset erikoiskoulutuksen kokeeseen

Erikoiskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä on, että 15 §:n 1 momentissa tarkoitettu koulutus on suoritettu.

20 §

Erikoiskoulutuksen koe

Erikoiskoulutuksen suorittamiseksi on läpäistävä koulutuksen antajan järjestämä VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutuksen kirjallinen koe.

Liikenne- ja viestintävirasto laatii luettelot kokeissa esitettävien kysymysten aiheista. Liikenne- ja viestintäviraston edustajalla on oikeus olla valvomassa koetta.

21 §

Pääsyvaatimukset erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeeseen

Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä on, että 15 §:n 3 momentissa tarkoitettu erikoiskoulutuksen täydennyskoulutus on suoritettu.

22 §

Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutus ja koe

Ammattitaidon ylläpitämiseksi ja säilyttääkseen oikeuden VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen 15 §:n 2 momentin mukaisesti on yksittäishyväksyjän ja katsastajan osallistuttava erikoiskoulutuksen täydennyskoulutukseen ja läpäistävä koe sen vuoden loppuun mennessä, jona on kulunut kolme vuotta siitä, kun hän on viimeksi suorittanut hyväksytysti kyseisen kokeen.

Täydennyskoulutuksessa käsitellään uusia säännöksiä, määräyksiä ja ohjeita, uutta tekniikkaa ja työmenetelmiä sekä muita VAK-ADR-hyväksyntöihin ja VAK-ADR-katsastuksiin liittyviä ajankohtaisia aiheita.

Jokaiseen täydennyskoulutukseen on kuuluttava yhteensä vähintään neljä oppituntia lähi- ja etäopetusta sekä koe.

Yksittäishyväksyjä ja katsastaja voivat Liikenne- ja viestintävirastolle ennakkoon ilmoitetusta, erityisestä syystä lykätä erikoiskoulutuksen täydennyskoulutukseen osallistumista ja kokeen suorittamista hyväksyntä ja katsastusoikeuden päättymistä seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun asti menettämättä 15 §:n 2 momentin mukaista oikeuttaan VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen. Seuraavalle vuodelle lykätty täydennyskoulutus ja kokeen suorittaminen vastaavat edellisen vuoden täydennyskoulutusta ja koetta.

23 §

Täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuuden lykkääminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä lykätä täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuutta määräajaksi. Seuraavalle vuodelle lykätty täydennyskoulutus tai kokeen suorittaminen vastaavat edellisen vuoden täydennyskoulutusta ja koetta.

24 §

Koulutuksen järjestäminen

Koulutusta saa antaa enintään kahdeksan oppituntia koulutuspäivän aikana.
Liikenne- ja viestintäviraston edustajalla on oikeus olla läsnä seuraamassa koulutusta. Koulutuksen antajan on ilmoitettava jokaisen koulutuksen ajasta ja paikasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään kaksi viikkoa ennen koulutuksen alkua.

25 §

Kokeiden järjestäminen ja hyväksyminen

Koulutuksen antaja voi järjestää erikoiskoulutukseen liittyvät kokeet yksin tai yhdessä toisen koulutuksen antajan kanssa.
Kokeet on järjestettävä siten, että niissä voidaan selvittää, hallitsevatko kokeeseen osallistujat koulutuksen opetusaiheet. Koulutuksen antajan on ilmoitettava jokaisen kokeen ajasta ja paikasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään kaksi viikkoa ennen koetta.
Erikoiskoulutuksen kokeeseen voivat osallistua myös ne, jotka suorittavat kokeen täydennyskoulutukseen liittyvänä kokeena.

26 §

Kokeista ja koulutuksesta annettavat todistukset

Erikoiskoulutuksen ja erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeen järjestäjän on pyydettäessä annettava kokeeseen osallistuneelle todistus hyväksytysti suoritetusta kokeesta.
Koulutuksen antajan on pyydettäessä annettava täydennyskoulutukseen osallistuneelle todistus koulutukseen osallistumisesta.

5 Luku

Tarkastuslaitokset

27 §

Tarkastuslaitosten yhteistyö

A-tyypin ilmoitetun laitoksen ja B-tyypin ilmoitetun laitoksen on osallistuttava asiaankuuluviin standardointitoimiin ja Euroopan komission järjestämään ilmoitettujen laitosten väliseen koordinointityöhön tai sen on muuten varmistettava, että sen avainhenkilöstö saa koordinointityöstä tiedon.

28 §

Tarkastuslaitoksen vuosikertomus

Tarkastuslaitoksen on toimitettava VAK-lain 113 §:ssä tarkoitettu kertomus vuosittain seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä.
A-tyypin ilmoitetun laitoksen, B-tyypin ilmoitetun laitoksen, VAK-tarkastuslaitoksen ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen kertomukseen on sisällytettävä seuraavat tiedot:
1) yleiskuvaus tarkastustoiminnasta, josta selviää myös VAK-lain 110 §:ssä mainitun standardin vaatimusten täyttyminen sekä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön arvioinneissa havaitut poikkeamat ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet;
2) yhteenveto tehtyjen tarkastusten lukumäärästä ja tyypeistä;

3) tarkastuksessa hylättyjen laitteiden osuus tarkastetuista laitteista laitetyypeittäin sekä yhteenveto tarkastuksissa havaituista puutteista;
4) tehtyjen oikaisuvaatimusten lukumäärä ja selvitys siitä, mitä ne ovat koskeneet, sekä tarkastuslaitoksen toimenpiteet oikaisuvaatimusten johdosta;
5) tehtyjen asiakasvalitusten lukumäärä ja selvitys siitä, mitä ne ovat koskeneet, sekä tarkastuslaitoksen toimenpiteet valitusten johdosta;
6) kuvaus ulkopuolisten tarkastus- ja alihankintapalvelujen käytöstä;
7) näkemys toimialan tilanteesta, toimialaa koskevien säännösten sovellettavuudesta ja mahdollisista muutostarpeista;
8) säädösmuutoksista aiheutuneet muutokset toiminnassa;
9) A- ja B-tyypin ilmoitettujen laitoksien kuvaus tarkastuslaitosten välisen yhteistyön toteutumisesta.
10) A-tyypin ilmoitetun laitoksen listaus hyväksytyistä tarkastuspalveluista ja suoritetuista laatujärjestelmäarvioinneista.

VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen kertomukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat tiedot:
1) yleiskuvaus tarkastustoiminnasta;
2) selvitys tehtyjen tarkastusten määrästä;
3) yhteenveto tarkastuksessa havaituista puutteista;
4) mahdolliset muut tarkastukseen liittyvät oleelliset asiat.

6 Luku

VAK-tienvarsitarkastus ja satama-alueen tarkastus

29 §

VAK-tienvarsitarkastuksen tarkastusluettelo ja -kohteet

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on VAK-tienvarsitarkastuksia suorittaessaan käytettävä yhteisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksista annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY liitteen I, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna yhteisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY muuttamisesta tekniikan kehitykseen annetulla komission direktiivillä 2004/112/EY, mallin mukaista tarkastusluetteloa, joka sisältää kuljetuksen tarkastuskohteet.

Tarkastuksissa on myös valvottava, että vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa edellytetyt turvatoimet ovat säännösten ja määräysten mukaiset.

30 §

Selvitykset VAK-tienvarsitarkastuksista

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on käytettävä vuosittaisen VAK-tienvarsitarkastuksia koskevan selvityksen laatimisessa 29 §:ssä mainitun direktiivin III liitteen mallin mukaista lomaketta. Selvitys on toimitettava kunkin kalenterivuoden aikana suoritetuista tarkastuksista viimeistään tarkastusvuotta seuraavan tammikuun loppuun mennessä. Todettujen rikkomusten määrä ilmoitetaan direktiivin II liitteen mukaisesti eriteltynä.

31 §

Satama-alueen tarkastus

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkastettava viimeistään kahden vuoden kuluttua VAK-lain 34 §:ssä säädetyn turvallisuusselvityksen hyväksymisestä, että VAK-lain 34 §:ssä tarkoitetun sataman toiminta vastaa turvallisuusselvityksessä kuvattua toimintaa. Tämän jälkeen tarkastus on tehtävä joka viides vuosi.

7 Luku

Toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

32 §

Vaarallisen aineen luokituksen tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen tunnustaa toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti myöntämät aineen luokitusta tai luokituksen vahvistamista koskevat asiakirjat edellyttäen, että asiakirjan on myöntänyt seuraavissa määräyksissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen tai sen valtuuttama yhteisö:

1) ADR-sopimuksen määräykset;
2) RID-määräykset;
3) ICAO-TI-määräykset;
4) IMDG-säännöstön määräykset;
5) vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen (SopS 76 ja 77/2014) määräykset sekä sopimuksen täytäntöönpanosta Suomen liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän liikenneministeriön välillä tehdyn sopimuksen (SopS 96/2014) määräykset.

33 §

Turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen tunnustaminen

Voimassa oleva vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan todistus, joka on asianmukaisesti myönnetty valtiossa, joka on ADR-sopimuksen osapuoli tai RID-määräyksiä soveltava kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (SopS 52/2006; COTIF) osapuoli, oikeuttaa toimimaan turvallisuusneuvonantajana todistuksen osoittamassa laajuudessa ADR-sopimuksen määräyksissä tai RID-määräyksissä tarkoitetuissa tehtävissä.

VAK-direktiivin vaatimusten perusteella asianmukaisesti myönnetty, voimassa oleva vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan todistus oikeuttaa toimimaan turvallisuusneuvonantajana todistuksen osoittamassa laajuudessa direktiivissä tarkoitetuissa tehtävissä.

34 §

ADR-ajoluvan tunnustaminen

Voimassa oleva ADR-ajolupa, joka on asianmukaisesti myönnetty valtiossa, joka on ADR-sopimuksen osapuoli, oikeuttaa kuljettamaan vaarallisia aineita tiellä ADR-ajoluvan osoittamassa laajuudessa.

35 §

Ajoneuvon ADR-hyväksynnän tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen tunnustaa toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen myöntämän ajoneuvon ADR-hyväksymistodistuksen, joka on myönnetty ADR-sopimukseen sitoutuneessa ajoneuvon rekisteröintivaltiossa.

36 §

Paineastioiden ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen tunnustaa tarkastuslaitoksen tai viranomaisen asianmukaisesti myöntämät vaatimustenmukaisuuden arviointiin ja vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointiin perustuvat todistukset, määräaikaistarkastuksia, välitarkastuksia ja ylimääräisiä tarkastuksia koskevat raportit sekä muut vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi suoritettujen toimenpiteiden asiakirjat, jotka koskevat:

1) kuljetettavaa painelaitetta edellyttäen, että:

a) todistus, raportti tai muu asiakirja on asianmukaisesti myönnetty VAK-direktiivissä tarkoitetulla tavalla;

b) todistusta, raporttia tai muuta asiakirjaa koskevat toimenpiteet on asianmukaisesti suoritettu kuljettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitetulla tavalla;

c) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos tai viranomainen on kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettu ilmoitettu laitos.

2) sellaista paineastiaa, joka ei ole kuljetettava painelaite ja jota ei ole pii-merkitty, edellyttäen, että:

a) todistus, raportti tai muu asiakirja on asianmukaisesti myönnetty VAK-direktiivissä tarkoitetulla tavalla;

b) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos tai viranomainen on kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettu ilmoitettu laitos.

3) säiliötä ja säilökonttia, joka ei ole kuljetettava painelaite, edellyttäen, että:

a) todistus, raportti tai muu asiakirja on asianmukaisesti myönnetty VAK-direktiivissä tarkoitetulla tavalla;

b) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos tai viranomainen on ADR-sopimuksessa tarkoitettu tarkastuslaitos, jonka ADR-sopimuksen osapuoli on ilmoittanut Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sihteeristön ylläpitämään luetteloon, tai RID-määräyksissä tarkoitettu tarkastuslaitos, jonka RID-määräyksiä soveltava COTIF-yleissopimuksen osapuoli on ilmoittanut kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön OTIF:n sihteeristön ylläpitämään luetteloon;

c) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos täyttää VAK-direktiivissä asetetut vaatimukset ja tarkastuslaitos on kansallisen akkreditointielimen akkreditoima SFS-EN ISO/IEC 17020 standardin mukaiseksi A tyypin tarkastuslaitokseksi.

37 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan .

38 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän asetuksen voimaan tuloa käyttöönotettuja tämän asetuksen voimaan tullessa voimassaolevat käyttölämpötilaan perustuvat vaatimukset täyttäviä UN-säiliöitä ja UN-MEG-konteja, jotka eivät täytä 2 §:ssä säädettyjä käyttölämpötilaan perustuvia vaatimuksia, saa käyttää edelleen kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.

LIITE 1

VAARALLISTEN LASTIEN EROTTELUTAULUKKO SATAMA-ALUEILLE

Useamman kuin yhden luokan vaarallisia lasteja sisältävälle lastinkuljetusyksikölle tulee soveltaa tiukinta erotteluvaatimusta.

Luokka		**2.1**	**2.2**	**2.3**	**3**	**4.1**	**4.2**	**4.3**	**5.1**	**5.2**	**6.1**	**8**	**9**
Palavat kaasut	**2.1**	0	0	0	s	a	s	0	s	s	0	a	0
Myrkyttömät, palamattomat kaasut	**2.2**	0	0	0	a	0	a	0	0	a	0	0	0
Myrkylliset kaasut	**2.3**	0	0	0	s	0	s	0	0	s	0	0	0
Palavat nesteet	**3**	s	a	s	0	0	s	a	s	s	0	0	0
Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet, polymeroituvat aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet	**4.1**	a	0	0	0	0	a	0	a	s	0	a	0
Helposti itsestään syttyvät aineet	**4.2**	s	a	s	s	a	0	a	s	s	a	a	0
Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja	**4.3**	0	0	0	a	0	a	0	s	s	0	a	0
Sytyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet	**5.1**	s	0	0	s	a	s	s	0	s	a	s	0
Orgaaniset peroksidit	**5.2**	s	a	s	s	s	s	s	s	0	a	s	0
Myrkylliset aineet	**6.1**	0	0	0	0	0	a	0	a	a	0	0	0
Syövyttävät aineet	**8**	a	0	0	0	a	a	a	s	s	0	0	0
Muut vaaralliset aineet ja esineet	**9**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Huom. *Luokkien 1 (lukuun ottamatta 1.4S), 6.2 ja 7 lasteja saa säilyttää satama-alueella ainoastaan välitöntä laivausta tai toimitusta varten. Näitä luokkia ei ole taulukossa. Kuitenkin, jos näitä lasteja joudutaan tilapäisesti säilyttämään ennalta arvaamattomista olosuhteista johtuen, niiden tulee olla säilytystä varten osoitetuilla alueilla. Satamanpitäjän tulee ottaa lisäksi huomioon aluskuljetuksia koskevien määräysten yksittäisten luokkien erotteluvaatimukset.*

TAULUKON SELITTEET

Vaarallisten lastien erottelu:

Kollit/ IBC-pakkaukset/ lauttavaunut/ suurlavat
0 = erottelua ei vaadita
a = pidettävä erillään (away from) - vähintään 3 m etäisyys
s = erotettava (separeted from) - avoimilla alueilla vähintään 6 m etäisyys, katoksissa tai rakennuksissa vähintään 12 m etäisyys, jollei erotettu palomuurilla

Umpinaiset kontit/ säiliökontit/ UN-säiliöt/ umpinaiset ajoneuvot
0 = erottelua ei vaadita
a = pidettävä erillään (away from) - erottelua ei vaadita
s = erotettava (separeted from) - avoimilla alueilla pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 3 m etäisyys, katoksissa tai rakennuksissa pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 6 m etäisyys, jollei erotettu palomuurilla

Avonaiset ajoneuvot/ rautatietavaravaunut / avoimet kontit
0 = erottelua ei vaadita
a = pidettävä erillään (away from) - vähintään 3 m etäisyys
s = erotettava (separeted from) - avoimilla alueilla pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 6 m etäisyys, katoksissa tai rakennuksissa pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 12 m etäisyys, jollei erotettu palomuurilla

Tavarakonteille, säiliökonteille, UN-säiliöille, ajoneuvoille, lauttavaunuille tai konttilavaperävaunuille tai rautatievaunuille 3 metrin etäisyys vastaa leveydeltään 20 jalkaista (20 foot) standardimitoitettua konttia tai yhtä vapaata raidetta tai perävaunukaistaa tai rautatievaunujen kyseessä ollessa pitkittäissuunnassa olevaa puskuritilaa.

Erottelutaulukossa “0”:lla tarkoitetaan, että erotteluetäisyyttä ei vaadita, mutta aluskuljetuksia koskevien määräysten ainekohtaiset erityissäännökset on huomioitava.

Tyypiltään umpinainen yksikkö tarkoittaa yksikköä, jossa vaaralliset tavarat on täysin suljettu tarpeeksi vahvoilla seinillä, kuten tavarakontissa, säiliössä tai ajoneuvossa. Yksiköt, joissa on kankaiset sivut tai päällysrakenne, eivät ole tyypiltään umpinaisia yksiköitä.