

Luonnos

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan täydennettäväksi hallituksen esitystä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi uudistamalla lakiehdotuksen seuraamussääntely. Samalla ehdotetaan joitakin muutoksia, joissa on ilmennyt korjaamisen tai täydentämisen tarve alkuperäisen hallituksen esityksen eduskuntakäsittelyn aikana.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 alussa.

SISÄLLYS

| | |
|---|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ..... | 1 |
| PERUSTELUT | 3 |
| 1 Asian tausta ja valmistelu | 3 |
| 2 Tavoitteet | 4 |
| 3 Ehdotukset ja niiden vaikutukset | 4 |
| 3.1 Keskeiset ehdotukset..... | 4 |
| 3.1 Pääasialliset vaikutukset..... | 5 |
| 3.1.1 Yleistä..... | 5 |
| 3.1.2 Vaikutukset tuomioistuimiin ja viranomaisiin..... | 5 |
| 3.1.3 Vaikutukset luonnollisiin ja oikeushenkilöihin..... | 7 |
| 3.2 Muu toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset | 8 |
| 4 Lausuntopalaute | 9 |
| 5 Säännöskohtaiset perustelut..... | 9 |
| 5.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta..... | 9 |
| 5.2 Laki sakon täytäntöönpanosta..... | 34 |
| 6 Voimaantulo | 34 |
| 7 Suhde täydentävään esitykseen..... | 34 |
| 8 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys | 34 |
| 8.1 Yleistä | 34 |
| 8.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset | 35 |
| 8.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste | 35 |
| 8.2.2 Syyksiluettavuus | 36 |
| 8.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely | 36 |
| 8.2.4 Oikeusturva | 37 |
| 8.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun kansallisesta liikkumavarasta | 38 |
| 8.4 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksujen hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena | 41 |
| 8.5 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun oikeasuhtaisuudesta..... | 43 |
| 8.6 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisyjärjestykseen | 46 |
| LAKIEHDOTUKSET | 47 |
| Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta..... | 47 |
| Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta | 58 |
| RINNAKKAISTEKSTIT | 60 |
| Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta..... | 60 |
| Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta | 93 |

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Valtioneuvosto antoi eduskunnalle hallituksen esityksen laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi 18.11.2021 (HE 220/2021 vp; jäljempänä *alkuperäinen hallituksen esitys*). Hallituksen 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.

Alkuperäisessä hallituksen esityksessä ei ole ehdotettu vaarallisten aineiden seuraamusjärjestelmän uudistamista kokonaisuudessaan. Sen sijaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki on ollut tarkoitus uudistaa siten, että lain rakenne, sääntelykokonaisuudet ja alemman asteisten säädösten ja määräysten valtuussäännökset ovat nykyistä selkeämmät, tarkkarajaisemmat sekä johdonmukaisemmat. Asetustasoisia säännöksiä siirrettäisiin huomattava määrä uuteen lakiin perustuslain edellyttämällä tavalla. Uudella lailla myös täsmennettäisiin nykyisiä valtuuksia antaa asetuksia ja Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuuksia antaa määräyksiä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista asioista. Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 alussa.

Vaikka alkuperäisessä hallituksen esityksessä ei ehdoteta seuraamusjärjestelmän uudistamista, sen tarkoituksena on ollut saattaa vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvä rangaistussääntely paremmin vastaamaan perustuslaissa säädetyin rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen asettamia vaatimuksia. Voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain rikkomussäännöksen on todettu olevan ongelmallinen rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta, koska säännöksessä on käytetty niin sanottua avointa eli blanko-sääntelymallia. Tämän vuoksi vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusta koskeva tunnusmerkistö on esitetty uudistettavaksi. Rikosoikeudellisen rikkomussääntelyn ohella on ehdotettu tieliikenteen vähäisimpiä asiakirjarikkomusten sanktiointia liikennevirhemaksulla sekä markkina- ja valvontaa koskevan lainsäädännön laajempaan uudistamiseen liittyen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden markkina- ja valvonnan sanktiointia seuraamusmaksulla.

Alkuperäiseen hallituksen esitykseen ei sisälly rangaistavan käyttäytymisen alan tai rangaistussääntelyn kokonaisvaltaista uudelleen arvioimista. Tätä on pidetty alkuperäisen hallituksen esityksen eduskuntakäsittelyn aikana puutteena. Ongelmalliseksi on tällöin todettu alkuperäisen hallituksen esityksen 23 luvun rikosoikeudellisten rikkomussäännösten hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden, rikosoikeudellisen sääntelyn aineellisen alan kattavuuden sekä ehdotettavan rangaistussääntelyn ja rikoslain säännösten suhde ehdotettuihin hallinnollisiin seuraamusmaksuihin.

Havaittujen puutteiden vuoksi on päädytty antamaan käsillä oleva täydentävä hallituksen esitys, jolla uudistettaisiin 1. lakiehdotuksen seuraamuksia koskeva 23. luku kokonaisuudessaan.

Täydentävä hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitysluonnos on ollut tarkastettavana oikeusministeriön lainsäädännön kehittäminen- ja laintarkastusyksikössä. Tarkastuksessa saadut ehdotukset on otettu huomioon hallituksen esityksessä.

2 Tavoitteet

Tämän täydentävän hallituksen esityksen tavoitteena on uudistaa alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen seuraamuksia koskeva 23 luku. Samalla ehdotetaan muutoksia joihinkin alkuperäisen hallituksen esityksen säännöksiin, joissa on ilmennyt korjaamisen tai täydentämisen tarve eduskuntakäsittelyn aikana.

Tämä hallituksen esitys korvaa alkuperäisen hallituksen esityksen 141–167 §:t perusteluineen. Täydentävä esitys vaikuttaa myös alkuperäisen hallituksen esityksen 23–25 lukujen pykälien numerointiin.

3 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

3.1 Keskeiset ehdotukset

Tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan uudistettavaksi vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain seuraamusjärjestelmä sanktioimalla lain rikkominen hallinnollisesti. Tämä tarkoittaisi, että rikosoikeudesta luovuttaisiin vaarallisten aineiden kuljetusten rikkomusten sanktioina. Käyttöön otettaisiin alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettavan markkina- ja liikennevirhemaksun lisäksi liikenteessä jo yleisesti käytössä oleva sanktiomaksu, liikennevirhemaksu järjestelmiseen. Rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistö jäisi rikoslaisissa ennalleen. Samoin ympäristön turmelemisesta vaarallisia aineita kuljettaessa olisi edelleen kriminalisoitu rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

Ehdotettava liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä 1. lakiehdotuksen 23. luvussa säädetyn vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen seuraamuksena. Rikkomukset olisi jaoteltu kuljetusmuotokohtaisesti sekä sen mukaan, kuka rikkomukseen voisi syyllistyä. Pääosin rikkomukseen voisi syyllistyä kuljetustapahtuman osapuoli.

Hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitaisiin alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettavalla tavalla pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen. Alkuperäisen hallituksen esityksen seuraamusmaksua koskevaa tunnusmerkistöä paranneltaisiin lakitekniisesti sekä tarkennettaisiin ja täsmennettäisiin. Seuraamusmaksun rahamäärää tai määräämismenetelyä ei ehdoteta muutettavaksi alkuperäisestä hallituksen esityksestä (ks. HE 220/2021 vp s. 40).

Uusi hallinnollinen sanktio vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä olisi myös alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettava ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssi osallistua uudelleen kokeeseen. Myöskään tämän sanktioinnin osalta alkuperäistä hallituksen esitystä ei ehdoteta muutettavaksi (ks. HE 220/2021 vp s. 41).

Liikennevirhemaksu olisi kiinteämääräinen maksu. Sen määrä vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan. Maksun määräisi poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos ja sen saisi valtio. Maksun määrä

vaihtelisi siten, että kaikkein vähäisimmistä rikkomuksista eli asiakirjojen mukana pitämistä koskevista laiminlyönneistä maksun määrä olisi aina 40 euroa. Muista rikkomuksista voisi määrätä luonnolliselle henkilölle enintään 500 euron ja oikeushenkilölle enintään 1000 euron virhemaksun. Poliisi voisi määrittellä rikkomuksille kiinteämääräiset maksuseuraamukset sakkokäsikirjassaan. Jos samalla kertaa määrättäisiin kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta seuraamusmaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Korotus olisi kertaluonteinen eikä siihen vaikuttaisi todettujen rikkomusten lukumäärä.

Seuraamusmaksun määräisi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus omien toimivaltojensa puitteissa. Myös seuraamusmaksu menisi valtiolle. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voisi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voisi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta.

Sekä liikennevirhemaksua että seuraamusmaksua koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimukseen annetusta päätöksestä voisi hakea muutosta siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään. Maksupäätösten täytäntöönpano olisi pääosin järjestetty sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaisesti.

Samalla ehdotetaan muutoksia joihinkin alkuperäisen hallituksen esityksen säännöksiin, joissa on ilmennyt korjaamisen tai täydentämisen tarve esityksen eduskuntakäsittelyn aikana.

3.1 Pääasialliset vaikutukset

(Jakso täydentyy lausuntokierroksen jälkeen)

3.1.1 Yleistä

Poliisin tietoon tulee vuosittain melko vähän tapauksia, jolloin vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntöä on rikottu. Alkuperäisen hallituksen esityksen mukaan sakkorangaistus määrätään vuosittain noin 350–550 tapauksessa (ks. HE 221/2020 vp s. 25). Näköpiirissä ei ole se, että ehdottava rikkomusjärjestelmän uudistaminen lisäisi rikkomusten lukumäärää ja tämän vuoksi ehdotettavalla rikkomusjärjestelmän uudistamisella voidaan arvioida olevan vain vähän yhteiskunnallisia vaikutuksia. Myöskään kuljetusten osapuolten tai yksityisten kannalta seuraamusjärjestelmän uudistamisella ei ole arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia. Uudet tarkkarajaiset ja täsmälliset rikkomussäännökset kokonaisuutena parantaisivat huomattavasti lainsäädännön ymmärrettävyyttä ja sovellettavuutta. Tällä voisi olla myös oikeusturvaa parantava vaikutus.

3.1.2 Vaikutukset tuomioistuimiin ja viranomaisiin

Uudistuksella olisi joitain vaikutuksia tuomioistuinten ja viranomaisten kannalta.

Vaikutukset tuomioistuimiin

Uudistus vaikuttaisi tuomioistuimiin siten, että muutosta määrättyyn sanktioon haettaisiin yleisen tuomioistuimen sijaan hallinto-oikeudesta. Muutosta haettaisiin kuitenkin harvoin, koska

asiamäärät olisivat arvion mukaan edelleen kokonaisuutena varsin pieniä. Syyttäjällä ei olisi rikkomusten käsittelyssä enää roolia lainkaan.

Uudistuksen taloudellisia vaikutuksia on mahdollista arvioida ja vertailla yksikkökustannusten avulla, vaikka muutoksenhakuasioiden määrä ei ole ollut tiedossa esitystä valmisteltaessa. Yksi syyteharkintaratkaisu maksoi oikeusministeriön mukaan syyttäjälle vuonna 2021 keskimäärin 581,58 euroa. Vuonna 2020 rikosasian käsittely kirjallisessa menettelyssä käräjäoikeudessa kustansi tuomioistuinlaitokselle noin 1 066 euroa ratkaisua kohden ja istuntokäsittely noin 1 657 euroa ratkaisua kohden. Keskimääräisen asian käsittely hallinto-oikeudessa maksoi vuonna 2021 tuomioistuimelle noin 2501 euroa. Hallinto-oikeuksien kustannusarviot eivät sisällä kuul-tavan viranomaisen kustannuksia. Jos muutoksenhaku siirrettäisiin hallinto-oikeuksiin, tulisi lu-kuihin lisätä poliisiin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen kustannuksia mahdolliseen prosessiin osal-listumisesta.

Vaikutukset poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintaan.

Alkuperäisen esityksen mukaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvoisivat lain noudattamista omilla tehtävälalueillaan. Valvonta kohdistuisi kaikkiin niihin vaarallisten aineiden kuljetus-muotoihin, joita viranomaiset valvoisivat muissakin perustehtävissään. Poliisi, Tulli ja Rajavar-tiolaitos tekisivät valvontaa yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden laissa ehdotetta-vien valvontaviranomaisten kanssa.

Poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät painottuisivat vaarallisten aineiden kul-jetuksiin tiellä ja vesillä. Varsinkin poliisiin suorittaman valvonnan pääpaino olisi tieliikenteen-valvonnassa, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksia valvottaisiin osana muuta liikenteenvalvon-taa ja erityisesti raskaan liikenteen valvontaa. Poliisissa raskaan liikenteen valvontaa suoritetaan erityisesti poliisilaitosten liikennepoliisitoiminnoissa.

Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien säännösten valvonta edellyttää poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta kuljetukseen käytettävän kulkuneuvon tarkastamista ja kuljetuksen lain-mukaisuuden toteamista. Tarkastus käsittää tyypillisesti kuljetuksen teknisen kunnon ja varus-teiden tarkastuksen, sen lisäksi kuljetuksen säännösten mukaisuuden osoittavien asiakirjojen tarkastuksen. Tarkastukset suoritetaan käyttäen hyödyksi tarkastettavien kohteiden luetteloa, jotta tarkastus tehdään riittävässä laajuudessa.

Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta kaikissa liikennemuodoissa edellyttäisi tarvittaessa myös yhteistoimintaa. Viranomaiset voisivat tehdä valvontaa yhteisillä valvontaiskuilla. Yhtei-sellä valvonnalla on mahdollista saada vaikuttavuutta ja tehokkuutta. Valvontaa tulisi tehdä Li-i-kenne- ja viestintäviraston koordinoimana.

Sanktiojärjestelmän uudistus ei vaikuttaisi olennaisesti poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintaan, koska viranomaisilla on jo kokemusta liikennevirhemaksujen käsittelystä. Viran-omaiset ovat käsitelleet tieliikennelain liikenneriikkomuksia, vesiliikennelain vesiliikenneriikko-muksia ja muissa laeissa säädettyjä hallinnollisia rikkomuksia liikennevirhemaksulla. Liiken-nevirhemaksun ottaminen käyttöön vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa toisi uusia li-i-kennevirhemaksuasioita poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käsiteltäväksi.

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on jo kokemusta liikennevirhemaksun käsittelystä ja käytössään tietojärjestelmä liikennevirhemaksuasioiden hallinnoimista varten. Poliisi on kehiti-tänyt omaa ja muiden liikenteenvalvojien käyttöön liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjes-telmän, jolla ne ovat käsitelleet liikennevirhemaksuista 1.6.2020 lähtien. Esityksen 1. lakieh-

dotuksessa ehdotettavat sanktiojärjestelmän muutokset edellyttäisivät uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämistä järjestelmään, jotta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia rikkomuksia voidaan käsitellä. Myös alkuperäisen hallituksen esityksen seuraamusjärjestelmä olisi edellyttänyt uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämisen järjestelmään.

Liikennevirhemaksu laajenisi myös rautatie-, alus- ja ilmailukenteessä käytettäväksi. Asiamäärissä ei kokonaisuutena kuitenkaan arvioida olevan kasvua.

Viranomaisten toiminnassa olisi uutta se, että poliisi voisi saada todetusta rikkomuksesta tiedon Liikenne- ja viestintävirastolta liikennevirhemaksun määräämistä varten. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto toteaisi suorittamassaan valvonnassa liikennevirhemaksun alaan kuuluvia rikkomuksia ja ilmoittaisi niistä poliisille, joka arvioisi erikseen aiheuttaako ilmoitus toimenpiteitä. Jos poliisi ryhtyy asiassa toimenpiteisiin, poliisi selvittäisi Liikenne- ja viestintäviraston ilmoittamat rikkomukset ja määräisi asianosaiselle liikennevirhemaksun, jos sille on olemassa perusteet.

Vaikutukset Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen toimintaan

Seuraamusmaksun määrääminen olisi uutta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle sekä Säteilyturvakeskukselle, mutta seuraamusmaksuja arvioitaisiin määrättävän harvoin. Tämän vuoksi maksun määräämistoimivallalla olisi vain vähän vaikutuksia näiden viranomaisten resursseihin ja toimintaan. Näiltä osin vaikutuksia on arvioitu alkuperäisen hallituksen esityksen yhteydessä.

Vaikutukset Oikeusrekisterikeskuksen toimintaan

Sekä liikennevirhemaksua että seuraamusmaksua koskeva päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus. Sanktiojärjestelmän uudistuksella olisi vaikutusta Oikeusrekisterikeskuksen toiminnan kannalta. Alkuperäisessä hallituksen esityksessä on arvioitu, että esityksen ehdotettavien seuraamusmaksujen täytäntöönpanotavasta riippumatta jokainen uusi seuraamusmaksu lisää viraston henkilötöiden tarvetta. Nyt ehdotettava liikennevirhemaksu voisi myös lisätä Oikeusrekisterikeskuksen työmäärää, vaikka se panee täytäntöön liikennevirhemaksua koskevia päätöksiä jo muun lainsäädännön nojalla.

3.1.3 Vaikutukset luonnollisiin ja oikeushenkilöihin

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua koskeva päätös määrättäisiin luonnolliselle- tai oikeushenkilölle hallintomenettelyssä. Hallintomenettely on pääosin kirjallista menettelyä, mikä saattaa helpottaa oikaisuvaatimuksen tai muutoksenhaun vireille panemista. Asioiden käsittelyn joustavuus ja mahdollinen käsittelyn nopeutuminen parantavat oikeusturvaa. Oikaisuvaatimuksen ja valituksen tekeminen tapahtuu käytännössä sähköisesti, mikä helpottaa oikaisuvaatimuksen ja valituksen tekemistä. Hallintoasiassa on myös suullinen käsittely mahdollista.

Ehdotettavia sanktiomaksuja koskevan päätöksen saattaminen tuomioistuimen käsiteltäväksi olisi maksullista. Oikaisuvaatimus olisi maksuton. Asian käsittelystä hallinto-oikeudessa peritään oikeudenkäyntimaksua tällä hetkellä 270 euroa. Muutoksenhakuasian käsittely korkeimmassa hallinto-oikeudessa maksaa 530 euroa. Sakkoasian käsittelystä ei tällä hetkellä peritä yleisessä tuomioistuimessa maksua. Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 7 §:n mukaan oikeusapulain nojalla käsittelymaksuista vapautetuilta eikä muualla laissa viranomaisen toimenpiteistä suoritettavista maksuista vapautetuilta peritä maksua. Maksua ei myöskään yksittäistapauksessa peritä, jos maksun periminen olisi ilmeisen kohtuutonta.

3.2 Muu toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Käsillä olevaa täydentävää hallituksen esitystä laadittaessa on 1. lakiehdotuksen rikkomuksista päätettäessä ollut esillä kolme vaihtoehtoa: sakonuhkainen rikosoikeudellinen järjestelmä, järjestelmän uudistaminen hallinnollisesti sanktioimalla tai luopuminen rikkomusten sanktioinnista kokonaan. Seuraamusvaihtoehtoja ovat tällöin olleet alkuperäisen hallituksen esityksen rikosoikeudellinen sakko tai laaja-alainen hallinnollinen maksusanktio. Kolmatta vaihtoehtoa sanktioinnista luopumista on pyritty käyttämään silloin, kun se on katsottu mahdolliseksi säädettyjen velvollisuuksien sekä kansainvälisen oikeuden määräysten kannalta.

Lainvalmistelukäytännöstä löytyy melko niukasti kannanottoja siihen, millä edellytyksillä ja perusteilla valinta hallinnollisten seurausmaksujen ja rikosoikeudellisen sääntelyn välillä on tehtävä. Lähtökohdaksi on tässä esityksessä kuitenkin asetettu, että vaikka seuraamusvaihtoehto olisi sakkorangaistus, rikosoikeudellisen järjestelmän käyttö on viimesijaista. Rikosoikeudellisen järjestelmän käyttäminen ja tietyn teon rangaistavaksi säätäminen ilmentävät suurempaa paheksuntaa moitittavaa tekoa kohtaan, minkä vuoksi vain moitittavin käyttäytyminen on syytä sanktioida rikosoikeudellisesti. Myös se on tärkeää, että rikoslakia ei lähtökohtaisesti rasitettaisi moitittavuudeltaan vähäisillä teoilla. Tämän vuoksi rikosoikeudesta ehdotetaan luovuttavaksi kokonaan 1. lakiehdotuksessa.

Sen voi myös todeta, että lainsäädäntöhistoria on ollut varsin pidäkkeetön rikosoikeudella sääntämisen suhteen ja sen seurauksena Suomessa on erittäin paljon sakonuhkaisia rikoslain ulkopuolisia tunnusmerkitöjä. Niitä ei ole syytä enää ilman erityisiä perusteluita lisätä. Toisenlaista kehityskulusta voidaan mainita esimerkiksi vuoden 2020 kesäkuussa voimaan tullut uusi tieliikennelaki, jossa vähäisimmät tieliikenteen rikkomukset irrotettiin kokonaisuudessaan rikosoikeudesta sanktioimalla ne hallinnollisesti liikennevirhemaksulla (ks. HE 180/2017 vp). Tämä on tarkoittanut, että vuosittain noin 400 000 rikkomusta on siirtynyt pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä hallintopäätöksin ratkaistavaksi. Alustavien arvioiden mukaan tällä muutoksella ei ole ollut vaikutusta esimerkiksi liikennesääntöjen noudattamisen kannalta.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on todennut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus (PeVL 9/2018 vp). Vähemmän haitallisiin ja moitittaviin tekoihin, joihin seuraamuksen liittäminen niiden haitallisuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua, on tämän vuoksi tarkoituksenmukaista liittää hallinnollisia maksuseuraamuksia. Valiokunnan mukaan tällaiset seuraamukset voivat toimia yleisestävästi niiden tehon perustuessa muun muassa valvontaan ja kiinnijäämisriskin suuruuteen sekä seuraamuksen nopeaan määräämiseen. Näihin yleisiin näkökohtiin liittyen perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että rikosoikeudellista järjestelmää ei tule rasittaa sisällyttämällä sen piiriin kaikkein lievimpiä yhteiskunnalle vain vähän haittaa aiheuttavia tekoja.

Myös eduskunnan lakivaliokunta on korostanut edellä mainittuja lähtökohtia ja katsonut, että tämänkaltaisen seuraamusjärjestelmän muutoksen taustalla on myös menettelyn keventämiseen liittyviä tarkoituksenmukaisuusnäkökohtia, ja että seuraamusjärjestelmän tehokkuuteen liittyvillä näkökohdilla on myös sääntelyn tavoitteisiin liittyviä positiivisia vaikutuksia (LaVL 9/2018 vp).

Tämän hallituksen esityksen lähtökohta on se, että rikosoikeudellisen järjestelmän keinoin toteutettu rangaistavaksi säätäminen on viimesijaista ja sen tulee kohdistua vain moitittavimpina pidettyihin tekoihin. Tällaiset teot olisi kriminalisoitu vaarallisten aineiden kuljetusrikoksena rikoslain 44 luvun 13 §:ssä sekä ympäristön turmelemisena ja ympäristörikkomuksena rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

Sanktioitu käyttäytyminen saattaa usein liittyä sekä oikeushenkilöiden toiminnassa ilmeneviin että luonnollisten henkilöiden tekemiin tekoihin. Rikoslain 9 luvussa tarkoitettu oikeushenkilön rangaistusvastuu koskee luvun 1 §:n 1 momentin mukaan vain rikoslaissa rangaistavaksi säädettyjä tekoja, jos oikeushenkilön rangaistusvastuu on tietyn rikoslaissa rangaistavaksi säädetyn teon seuraamukseksi säädetty. Oikeushenkilön rangaistusvastuu ei näin voi kohdistua rikoslain ulkopuoliseen kriminalisointiin. Näin esimerkiksi VAK-lain sisältämiä rikosoikeudellisia säännöksiä ei ole mahdollista tehostaa yhteisösakon uhalla. Tämä merkitsee sitä, että jos tiettyä ei-toivottavaa ja moitittavuudeltaan sanktioinnin arvoista käyttäytymistä tyypillisesti esiintyy oikeushenkilömuotoisen toiminnan yhteydessä, valittavana on joko rikoslakiin sisällytettävä kriminalisointi ja oikeushenkilön rangaistusvastuun kytkeminen siihen tai asianomaista alaa koskevaan erityislakiin sisällytettävä hallinnollista seuraamusmaksua koskeva sääntely. Niissä tilanteissa, joissa sanktioitava teko ei moitittavuudeltaan yllä tasolle, joka edellyttää rikosoikeudellista rangaistavaksi säätämistä, hallinnollinen seuraamusmaksu on tarkoituksenmukainen vaihtoehto.

Yleisenä näkökohtana on vielä huomattava, että hallinnollisten seuraamusten suhteen hallinnollista seuraamusmaksua on pidetty viimesijaisena hallinnollisena seuraamuksena. On katsottu, että hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa harkittaessa on aina arvioitava, ovatko valvontatoiminnalla tavoitellut päämäärät saavutettavissa lievemmin keinoin tai muilla hallinnollisilla seuraamuksilla. Hallinnollisen seuraamusmaksun käyttöä puoltavana on nähty etenkin se, että hallinnollisen ohjauksen keinojen tai rikkomuksen johdosta määrättäviä muita hallinnollisia seuraamuksia ei voida pitää riittävinä tai tarkoituksenmukaisina, mutta rikkomusten laatu ei ehdottomasti edellytä rikosoikeudellisen järjestelmän käyttöä.

Alkuperäisessä hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 22 luvussa ehdotetaan valvontaviranomaisille toimivaltaa turvaamistoimiin ja hallinnollisiin pakkokeinoihin. Näillä valtuuksilla on oma tärkeä tehtävänsä vaarallisten aineiden kuljetusten kontrollissa ja ne soveltuvat hyvin esimerkiksi erilaisten suunnitelmien viranomaisille toimittamisen varmistamiseen, joita ehdotettavassa lainsäädännössä on useita. Myös esimerkiksi toimivalta keskeyttää kuljetus on oltava selvää muunkin seikat kuin rikosepäily selvittämiseksi.

Hallinnollisten sanktioiden käyttöä voidaan puoltaa vähäisten rikkomusten suhteen myös sillä, että laissa säädettyjen velvoitteiden rikkominen on suhteellisen yksinkertaisesti näyttää toteen. Jos sen sijaan sääntely-ympäristö on monimutkaista ja epäilyyn syyllisyyteen liittyvien näkökohtien sekä muihin epäiltyyn tekoon liittyvien olennaisten seikkojen selvittäminen edellyttää muuta kuin kirjallista menettelyä, rikosoikeudellinen rangaistavaksi säätäminen voi olla perusteltua. Poliisilla on esituskintaan liittyvin valtuuksin toimivalta tehdä monimutkaisemmissa asioissa kuulusteluja ja hankkia teknistä näyttöä mahdollisen syytteen tueksi.

4 Lausuntopalautte

Täydentävä hallituksen esitys on ollut lausuntokierroksella x.x. –x.x.2022 välisenä aikana. Esitysluonnos lähetettiin lausuttavaksi xx taholle ja lausuntoja saapui xx.

5 Säännöskohtaiset perustelut

5.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

14 §. *Kuorman käsittely tiekuljetuksessa.* Pykälää tarkennettaisiin. Pykälän 2 momentin säännökset perustuvat ADR-sopimuksen määräyksiin. Tarkoitus on, että myös muita ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettuja aineita kuin räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta

tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Tällaisia muita aineita ovat esimerkiksi myrkyllisten aineiden luokkaan kuuluvat erittäin myrkylliset aineet kuten eräät syanidit. Pykälän 2 momentissa viittaus räjähteisiin muutettaisiin viittaukseksi vaarallisiin aineisiin. Vastaavasti 3 ja 4 momentissa viittaus räjähteisiin muutettaisiin viittaukseksi aineisiin. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

30 §. *Tilapäisen säilytyksen paikka.* Pykälän 1 ja 3 momentin sanamuotoja täsmennettäisiin. Muilta osin säännös pysyisi ennallaan ja pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

38 §. *Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana.* Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin. Momentti koskisi sekä kuljetusta että matkatavaran mukana pitämistä, kun henkilö itse ei toimi kuljetusvälineessä kuljettajana. Näin on esimerkiksi lentomatkatuksessa. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

56 §. *Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa.* Pykälän 1 momentin ensimmäisessä virkkeessä korvattaisiin ”ja” sana ”tai” sanalla. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

130 §. *Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus.* Pykälän 1 momenttia korjattaisiin lakiteknisesti alkuperäisestä hallituksen esityksestä siten, että viittaus lain nojalla annettuihin säännöksiin ja määräyksiin poistettaisiin. Sääntelymalli olisi tällöin sama kuin 1. lakiehdotuksen 118, 130, 131 ja 132 §:ssä. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

138 §. *Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen.* Pykälän 1 momenttia täydennettäisiin alkuperäisestä hallituksen esityksestä olennaisuus-vaatimuksella, vaikka selvää on, että viranomaisen on noudatettava hallintolain 6 §:n mukaisia hyvän hallinnon periaatteita. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

23 luku

Seuraamukset

Seuraavat yksityiskohtaiset perustelut korvaavat alkuperäisen hallituksen esityksen 23 luvun yksityiskohtaiset perustelut.

Luvussa säädettäisiin lain noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 43 luvun 13 §:ssä ja tästä olisi viittaussäännös 140 §:ssä. Samassa pykälässä olisi viittaussäännös rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä säädettyyn ympäristön turmelemiseen ja 3 §:n ympäristörikkomukseen.

Viittaussäännösten jälkeen 141 §:ssä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Liikennevirhemaksulla olisi sanktioitu varsinaisessa kuljetustapahtumassa tapahtuvien rikkomusten lisäksi joitakin kuljetusten vaatimustenmukaisuuden ja säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöntejä. Tällaisia velvollisuuksia liittyy ennen kuljetustapahtumaa esimerkiksi asiakirjojen laatimiseen, aineiden luokitteluun, kuljetustapaan, kuljetusvälineeseen ja kuormaamiseen. Myös joitakin välillisesti kuljetusturvallisuuteen liittyviä rikkomuksia olisi sanktioitu liikennevirhemaksulla, esimerkiksi turvauhiin varautumisen laiminlyöminen.

Luvussa säädettäisiin myös alkuperäisen hallituksen esityksen mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkina- ja valvonnassa määrättävä seuraamusmaksusta. Seuraamusmaksu olisi liikennevirhemaksun ohella uusi seuraamustyyppi vaarallisten aineiden kuljetuslainsäätännön kontrollissa. Säätelyä ehdotetaan joiltain osin myös tarkennettavaksi ja täsmennettäväksi.

Luvussa säädettäisiin myös toimivallasta määrätä liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu, maksujen rahamäärästä ja maksua koskevan päätöksen määräämismenettelystä ja täytäntöönpanosta, sekä myös siitä, milloin maksua ei saa määrätä. Sanktiomaksun määräämisen sijaan ehdotetaan lisäksi säädettäväksi, että viranomaisella olisi annettava huomautuksen.

Luvussa säädettäisiin alkuperäisen hallituksen esityksen mukaisesti ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen vilpilliseen menettelyyn syyllistyneen henkilön kuuden kuukauden karensista osallistua uudelleen kokeeseen.

Ehdotettaviin sanktiointien hyväksyttävyyteen, oikeasuhtaisuuteen ja liikkumavaaraan kuten muitakin sääätämisympäristöön liittyviä edellytyksiä käsitellään jäljempänä esityksen jaksossa 3 ”Säätämisympäristö ja suhde perustuslakiin”.

140 §. Viittaus rikoslakiin. Ehdotettavassa pykälän 1 momentissa olisi viittauslainsäätännön rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Pykälän 2 momentissa olisi viittauslainsäätännön rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:n ympäristön turmelemiseen sekä 3 §:n ympäristörikokseen. Näiden rikoslain tunnusmerkkien lisäksi 1. lakiehdotuksen 141 ja 142 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi hallinnollista seuraamusmaksuista rikoslaisissa määriteltyjä rikoksia lievempiä tekoja ja laiminlyöntejä varten. Mainittujen rikoslain säännösten ja ehdotettavan lain rikkomussäännösten välinen suhde vastaisi näiltä osin nykytilannetta.

Rikoslain 44 luvun uudistamista koskevan hallituksen esityksen (HE 17/2001 vp s. 58) mukaan kuljetusten osapuolilla, kuten lähettäjällä ja kuljetuksen suorittajalla on kansainvälisistä sopimuksista ja EU:n lainsäädännöstä ilmenevät yksilöidyt velvollisuudet, jotka on sisällytetty kansallisesti vaarallisten aineiden kuljettamista koskevaan lainsäädäntöön. Lähettäjän velvollisuutena on huolehtia esimerkiksi siitä, että vaarallinen aine on oikein luokiteltu, pakattu ja asianmukaisesti merkitty sekä säädetyt ilmoitusvelvollisuudet täytetty. Näistä velvollisuuksista huolehtiminen on kuljetuksen turvallisuuden kannalta olennaista. Vaaratilanne voi aiheutua esimerkiksi siitä, että kuljetettava aine on pakattu vääränlaiseen astiaan. Vaarana tällöin on, että kuljetettava aine voi esimerkiksi syövyttää astian tai aiheuttaa räjähdyksen. Rikoslain 44 luvun 13 §:n yksityiskohtaisen perustelun mukaan säännöstä voidaan soveltaa esimerkiksi näihin lähettäjän velvollisuuksien laiminlyönteihin (HE 17/2001 vp s. 58). Perustelun mukaan rikoslakia on mahdollista soveltaa myös esimerkiksi matkustajaan, vaikka vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki koskee erityisesti ammatinharjoittajia. Matkustajaa voidaan rangaista rikoslain mukaan, jos hän laiminlyö velvollisuutensa ilmoittaa kuljettajalle matkatavarana olevasta vaarallisesta aineesta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen voi syyllistyä joko tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta. Lisäksi teon tulee olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä tulee olla vaaraa toisen omaisuudelle. Hallituksen esityksen 44 luvun 13 §:n perustelun mukaan (HE 17/2001 vp s. 58) teon tulee olla luonteeltaan vaarallinen hengelle tai terveydelle, mutta omaisuudelle teosta tulee olla konkreettista, juuri siinä tilanteessa ilmenevää vaaraa.

Huolimattomuuden tulee vaarallisten aineiden kuljetusrikoksessa olla törkeää. Sen kokonaisarviontiin vaikuttaa esimerkiksi se, kuinka suuret edut ovat kyseessä, kuinka olennaisesti velvollisuuksia on rikottu ja kuinka tietoista riskinotto eli velvoitteista piittaamaton käyttäytyminen on ollut (HE 17/2001 vp s. 58). Ottaen huomioon se, että rikoslain avulla kontrolloidaan vaarallisia aineita, esimerkiksi ihmisen terveyden kannalta hyvin vaarallisia säteileviä aineita ja räjähdysherkkien kemikaalien käsittelyä kuljetuksissa, soveltamiskynnystä voidaan pitää korkeana. Miksi säännöksen soveltaminen edellyttää törkeän huolimattomuutta, ei ole perusteltu rikoslain 44 luvun uudistamista koskevassa hallituksen esityksessä. Tämän vuoksi nyt ehdotettavalla rikkomussääntelyllä on tärkeä merkitys sille, että vaarallisten aineita kuljetettaessa noudatetaan edelleen ehdotettavan lainsäädännön velvollisuuksia. Perustasoiseen huolimattomuuteen voisi nyt ehdotettavan hallituksen esityksen mukaan soveltaa hallinnollista 141 ja 142 §:stä ilmenevää maksusanktiota nykyisen VAK-lain 19 §:ssä säädetyn sakkorangaistuksen sijaan.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lainsäädännön suojelukohteena on ihmisten hengen, terveyden ja omaisuuden lisäksi ympäristö. Vaarallisten aineita kuljetettaessa ympäristön turmelemiseen sovelletaan rikoslain 48 luvun ympäristörikossäännöksiä. Jos esimerkiksi vaarallisia aineita kuljetettaessa säännösten vastaisesti pääsisi ympäristöön vaarallista ainetta ja teko on omiaan aiheuttamaan ympäristön pilaantumista, voidaan rangaistus tuomita rikoslain 48 luvun 1 §:n nojalla. Joissain tilanteissa sovellettaviksi voi tulla myös samanaikaisesti rikoslain 44 luvun ja 48 luvun säännökset (HE 17/2001 vp s. 59). Ympäristörikossäännökset eivät esimerkiksi suojaa irtainta omaisuutta. Niinpä silloin kun vaarallisia aineita lain vastaisesti kuljetettaessa toiminnasta on konkreettista vaaraa omaisuudelle ja toisaalta myös ympäristön pilaantumisen vaaraa, sovellettaviksi voi 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, voi sovellettavaksi tulla samanaikaisesti molemmat edellä mainitut säännökset (HE 17/2001 vp s. 59).

Rangaistusasteikko vaarallisten aineiden kuljetusrikoksessa on sakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta, mikä vastaa rikoslain 44 luvun 11 §:n räjähdeterikossäännöstä. Kyseisten säännösten soveltamiskohteina voivat olla samat aineet. Esimerkiksi räjähdysvaarallisten kemikaalien kuljetukseen sovelletaan pääsääntöisesti vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia. Räjähdysvaarallisen kemikaalin laajamittaista, teollista varastointia koskisivat taas kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) säännökset. Kuljetuksiin kemikaaliturvallisuuslakia sovelletaan yleensä vain silloin, kun kyseessä ovat kuljetukset tehdas-, varasto- tai satama-alueen sisällä. Esimerkiksi näiden toimien, kuljetuksen tai varastoinnin, suorittaminen lain tai alemman asteisten säännösten tai määräysten vastaisesti voi johtaa myös samanlaiseen rangaistukseen. Vaarallisiin aineisiin liittyvä säännösten ja määräysten vastainen toiminta on toisin sanoen yhtä moitittavaa tekotavasta riippumatta.

Vakavampiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännösten rikkomisiin voidaan soveltaa rikoslain muita säännöksiä kuten törkeää ympäristön turmelemista koskevaa rikoslain 48 luvun 2 §:ää tai yleisvaarallisia rikoksia koskevia rikoslain 34 luvun säännöksiä. Kuten edellä on todettu, kokonaisrangaistusta voi joissain tilanteissa nostaa myös se, että samaan tekoon tulevat samanaikaisesti sovellettaviksi rikoslain useamman luvun säännökset (HE 17/2001 vp s. 60).

141 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu.* Pykälässä säädettäisiin niistä rikkomuksista, joiden seuraamuksena olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä rikkomuksista, joihin voisi syyllistyä kuka tahansa 1. lakiehdotuksessa säädetyn velvollisuuden vastaisesti toimiva. Tämän lisäksi pykälässä säädettäisiin tie- tai rautatiekuljetuksessa (2 momentti), ilmakuljetuksessa (3 momentti) ja

aluskuljetuksessa (4 momentti) kuljetusten osapuolten vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista.

Voimassa oleva VAK-lain 19 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus on alkuperäisessä hallituksen esityksessä todetulla tavalla ongelmallinen rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta, koska säännöksessä on käytetty niin sanottua avointa eli blanko-sääntelymallia. Tässä pykälässä liikennevirhemaksulla sanktioitavaksi ehdotettavat rikkomussäännökset olisi uudistettu ja ne olisivat tarkkarajaisia ja täsmällisiä. Tämän lisäksi sanktioitujen käyttäytymisen ala olisi kohdennettu nimenomaan sääntelyn tavoitteiden, kuljetus- ja liikenneturvallisuuden ja ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ennalta ehkäisemiksi. Liikennevirhemaksulla olisi sanktioitu kuitenkin vain haitallisimmat ja moitittavimmat käyttäytymismuodot vaarallisia aineita kuljettaessa tai kuljetukseen valmistauduttaessa.

Liikennevirhemaksu ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen tavoin tahalliseen ja tuottamukselliseen suhtautumiseen. Tuottamusvastuu on perusteltua suojeltavan intressin eli liikenne- ja kuljetusturvallisuuden ja ympäristövahinkojen ennalta estämisen merkittävyydellä, sekä sillä, että maksuseuraamuksen kohteena olevat ja pykälästä ilmenevät velvollisuudet ovat 1. lakiehdotuksen kannalta keskeisimmät velvoitteet. Huolimattoman asenteen suosiminen vaarallisten aineiden kuljetustoiminnassa voisi vaikuttaa haitallisesti ennalta estävyyden kannalta. Korostamalla esitettävillä rikkomussäännöksillä huolellisen toiminnan tärkeyttä muodostetaan huolellisuutta edistäviä toimintamalleja vaarallisten aineiden kuljetustoiminnalle myös tulevaisuudessa. Jos sanktiot perustettaisiin yksinomaan vaarallisten aineiden kuljetuksen osapuolen tietoisuuden osoittamiseen eli tahallisuuteen, huomattava osa lain vähäisemmistä rikkomuksista jäisi rankaisematta, eikä lainsäädännöllä asetettuja tavoitteita olisi asianmukaisella tavalla mahdollista saavuttaa. Tämä voisi vaikuttaa kuljetusten osapuolten ja ehdotettavan lain soveltamisalaan muutenkin kuuluvien tahojen käsityksiin siitä, onko sääntöjä ylipäättäen tarpeen noudattaa. Esitettävät rikkomussäännökset olisi yhdenmukainen ja looginen kokonaisuus myös 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikkomussäännöksen kanssa.

Pykälän säännökset olisivat välttämättömiä, koska muulla tavalla kuin sanktioimalla ei ole mahdollista ennakkollisesti varmistaa kuljetusturvallisuutta. Aukottoman viranomaisvalvonnan kohdentaminen massaluonteisiin vaarallisten aineiden kuljetustapahtumiin ei ole mahdollista. Pykälän sanktiot ovat keinoja pyrkiä varmistamaan se, että velvollisuudet pyritään toteuttamaan myös käytännössä. Hallinnollisilla pakkokeinoilla tai muilla jälkikäteisillä viranomaistoimilla ei ole ennakkollisesti mahdollista vaikuttaa velvollisuuksien täyttämiseen, koska niillä ei ole ennalta estävää vaikutusta siten kuin sanktioinneilla on. Maksusanktioilla on ennalta estävää merkitystä, mutta sitä tärkeämpää on ylläpitää valvonnan keinoin kiinnijäämisen riskiä. Tämä korostuu liikenteen ja terminaalitoiminnan kaltaisessa toimintaympäristössä. Ehdotettavan liikennevirhemaksun voidaan arvioida olevan riittävän tehokas tapa ehkäisemään ei-toivottua käyttäytymistä vaarallisia aineita kuljettaessa rikosoikeudellisen sakkorangaistuksen sijaan.

Pykälän 1 momentin 1–4, 15 ja 16 kohdissa olisi säädetty niistä rikkomuksista, joilla varmistettaisiin kuljetusturvallisuus ennen varsinaisen kuljetuksen alkamista. Näitä olisivat muun muassa aineiden luokitus ja merkintä vaaraominaisuuksien mukaan sekä luokitustietojen ja muiden edellytettävien tietojen ja turvallisuusvarusteiden mukana pitäminen kuljetuksessa (1–4 kohta), turvallinen kuljetustapa ja esimerkiksi kuormaaminen ja lastaaminen tai vaarallisten aineiden erottelu (5 kohta), tie- tai rautatiekuljetuksessa aineen luovuttaminen tunnistamattomalle kuljetuksen suorittajalle (15 kohta) sekä kuljetusvälineen varustaminen asianmukaisille laitteilla ja muilla järjestelyillä (16 kohta). Liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä kenelle tahansa momentissa mainittua säännöstä tai määräystä rikkovalle.

Oikea vaarallisen aineen luokitus antaa kaiken perustan vaarallisten aineiden turvalliselle kuljetukselle, koska sen perusteella määräytyvät muut laissa ja sen nojalla säädetyt velvollisuudet sekä säädetyt ja määrättyt turvallisuusvaatimukset. Luokitustietoon perustuva aineen merkitseminen on välttämätöntä myös onnettomuuksien torjunnan kannalta, jotta pelastusviranomaiset tietävät ja tunnistavat, minkä aineen kanssa ovat tekemisissä ja mitä pelastustoimenpiteitä aineen mahdollinen vuoto edellyttää ihmisten pelastamiseksi ja ympäristön suojelemiseksi. Kyse on tällöin myös pelastushenkilöstön työturvallisuudesta. Kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä, että ehdottavilla sanktioinneilla estetään se, että luokittelu ei jää tekemättä ja se tehdään oikein. Luokitus tarvitaan, jotta tiedetään, onko ylimalkaan kyse vaarallisesta aineesta vai ei.

Vaarallisten aineiden lähettämiseen liittyvissä toiminnoissa on kyse massaluonteisesta toiminnasta, jota tehdään valtavasti kaikissa liikennemuodoissa. Pääosin kyse on yritysten toiminnoista, mutta pääsäännön mukaan kiellettyä ei ole se, että kuka tahansa voi lähettää vaarallista ainetta ilman viranomaislupaa ilmakuljetusta lukuun ottamatta. Lähettäminen ei ole yrityksissä jatkuvan viranomaisvalvonnan piirissä. Lähettämiseen liittyviä rikkomuksia on hankala havaita, koska luokittelematonta ja/tai merkitsemätöntä vaarallista ainetta voi olla mahdoton havaita ilman kokeita tai tutkimuksia. Tiedossa on, että lähettämiseen liittyy myös väärinkäytöksiä kustannusten säästämiseksi.

Momentin 4 kohdassa olisi sanktioitu vakavaa vaaraa aiheuttavan aineen luovuttaminen kuljettavaksi tai kuljettaminen ilman viranomaisen varmistusta 1. lakiehdotuksen 12 §:n vastaisesti. Näissäkin tilanteissa lähettäjä vastaa aineen luokituksista ja muista siihen liittyvistä toimenpiteistä, mutta joissakin Liikenne- ja viestintäviraston antaman määräyksen mukaisissa tilanteissa edellytetään viranomaisen antamaa luokitusta ja luokituksen varmistamista. Tällaisia aineita olisivat esimerkiksi tietyt aikaisemmin luokittelemattomat räjähdennykset, orgaaniset peroksidit ja itsereaktiiviset aineet. Viranomaisen tekemä luokitus vaaditaan esimerkiksi aina räjähteille ilma- ja aluskuljetuksissa. Sanktioinnilla pyrittäisiin ennakolta estämään vakavien vaarallisten aineiden luovuttaminen kuljettavaksi tai kuljettaminen ilman viranomaiskontrollia.

Momentin 5 kohdassa olisi sanktioitu kuorma- ja lastivaatimuksia koskevien velvollisuuksien laiminlyöminen 13 §:n vastaisesti. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan turvallisuus ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen. Vaatimukset liittyisivät kuorman ja lastin sijoittamiseen kuljetusvälineeseen ja kuorma- ja lastitilaan, sen erotteluun ja varmistamiseen kuljetuksen aikana sekä sen purkamiseen. Momentin sanktioinnilla pyrittäisiin turvaamaan jo ennakolta kuorman ja lastin saattamista kuljetusvälineeseen, purkamista ja sijoittelua asianmukaisesti ja turvallisesti. Myös tähän liittyvä työ olisi suoritettava asianmukaisesti ja aiheuttamatta vaaraa. Lisäksi rikkomuksena olisi sanktioitu 13 §:ssä edellytettävä kuljettavien vaarallisten aineiden edellyttämästä erottelu kuljetuksen aikana, jotta vaaran laadun mukaan voidaan vähentää onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta. Kuormaaminen, ahtaaminen ja purkaminen sisältävät myös kuormaustilanteiden suorittavaa työtä. Välineiden on toimittava moitteettomasti ja niitä on käytettävä asianmukaisesti. Kansainvälisissä sopimuksissa ja EU-sääntelyssä on kuljetusten turvallisuuden parantamiseksi erittäin monia kuormaamiseen ja lastaamiseen sekä kuorman varmistamiseen, erotteluun ja purkamiseen liittyviä yksityiskohtaisia vaatimuksia, joista annettaisiin tarkempia vaatimuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kuormaaminen on kuljetusturvallisuuden varmistamisen kannalta keskeinen tehtävä.

Myös liikennemuotokohtaisessa yleissääntelyssä on velvollisuuksia kuorman käsittelystä. Esimerkiksi tieliikennelaissa on säännökset kuorman varmistamisesta ajoneuvoon. Varmistamisen asianmukainen laiminlyöminen on sanktioitu sekä tieliikennelaissa liikenne rikkomuksena että rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää, että toiminnan tulee olla omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta.

Sekä ehdotettavassa laissa että tieliikennelaissa kuorman varmistamiseen liittyvät velvollisuudet toteuttavat omia tarkoituksiaan eikä sääntely ole päällekkäistä. Vaarallisten aineiden kuormaussäännösten soveltamisala on laajempi. Säännöksillä ja määräyksillä varmistetaan esimerkiksi pakkausten asianmukaisuus ja niiden erottelu, joista tieliikennelain säännöksissä ei säädetä.

Momentin 5 kohdassa olisi sanktioitu myös tupakointi ja avotulen tekeminen kuormaamisen ja kuorman purkamisen yhteydessä. Tupakointikielto ja avotulen tekemisen kielto perustuvat kansainvälisiin sopimusmääräyksiin ja EU:n lainsäädäntöön. Merkityksellistä sanktioinnin hyväksyttävyyden kannalta ehdotettavassa laissa on se, että rikoslain 34 luvun 7 §:ssä tarkoitettu yleisvaaran tuottamus tai rikoslain 44 luvun 12 §:ssä tarkoitettu varomaton käsittely eivät sinällään kata tupakointi- ja avotulentekokieltä rangaistavina tekoina. Yleisvaaran tuottamus tai varomaton käsittely edellyttävät vähintään abstraktin vaaran toteutumista, mutta ehdotettava momentin 5 kohta ei sitä edellytä. Tupakointi ja avotulen tekemisen kielto on edelleen perusteltu, koska esimerkiksi säiliökuljetusten kuormaustilanteissa ja kuorman purkamistilanteissa ei ole missään olosuhteissa suotavaa, että miehistön jäsenet tupakoivat, vaikka tupakoinnin ei katsottaisikaan olevan omiaan aiheuttamaan kuljetukselle vaaraa. Tupakointikielto ennalta estää vaarallisten aineiden käsittelypaikalla tupakantumpien huolimattomuutta käsittelyä. Tupakointi- ja avotulen tekemisen kielto on tärkeä osa vaarallisten aineiden kuljetusten yleistä turvallisuuskulttuuria.

Momentin 6 kohdassa olisi rikkomussäännös turvallisuusvaatimusten rikkomisesta ajoneuvon pysäköinnin aikana. Pysäköintiä koskevat valvonta- ja turvallisuusvaatimukset kohdistuvat kuljetuksen suorittajaan, käytännössä usein ajoneuvon kuljettajaan. Näistä velvollisuudesta olisi säädetty 1. lakiesityksen 14 §:ssä.

Sanktioinnin tarkoituksena olisi ehkäistä sitä, ettei vaarallisten aineiden kuljetustoiminnassa aiheudu ulkopuoliselle vaaraa pysäköinnin aikana tai taajamassa. Tätä voidaan pitää välttämättömänä, jotta vaarallisia aineita ei ole väärissä paikoissa kuljetustapahtumaan liittyen kuljetustapahtuman aikana. Pysäköinti on mahdollista kieltää tieliikennelain mukaan esimerkiksi liikennemerkillä, jos pysäköinti haittaa liikennemerkillä osoitetussa paikassa tiealueen käyttöä. Tällainen pysäköinti on myös sanktioitu tieliikennelain mukaan. Vaarallisen aineen sisältävä kuljetusyksikkö voi kuitenkin aiheuttaa vaaraa laajalla-alueella myös muille kuin tienkäyttäjille, esimerkiksi alueen asukkaille. Tämän vuoksi erillinen kielto säännös ja sen sanktiointi sen tehosteena olisi perusteltu. Valvonta- ja turvallisuusvaatimukset ovat yksi osa mahdollisten turvauhkien ja ilkeiden ennalta ehkäisemisessä. Siksi on pyrittävä ennalta estämään vaaratilanteiden syntymistä, esimerkiksi ilkivaltaa.

Pysäköintiin liittyvien turvallisuusmääräysten sanktiointi olisi käytännössä ainoa keino velvoittaa kuljetuksen suorittajaa toimimaan asianmukaisesti. Ajoneuvojen pysäköinnin kontrolli jälkikäteisesti hallinnollisin pakkokeinoin ja menettelyyn liittyvin hallintopäätöksin ei ole käytännössä lainkaan mahdollista.

Momentin 6 kohdassa olisi myös sanktioitu kielto kuormata tai purkaa vaarallisia aineita yleisellä paikalla taajamassa ilman paikallisen poliisin lupaa ja taajaman ulkopuolella ilman poliisille tehtyä ilmoitusta. Vaatimukset mahdollistavat valvontatoimenpiteiden kohdistamisen vaarallisten aineiden kuormaus ja purkamispaikoihin. Lupa- ja ilmoitusvelvollisuuden sanktiointi on käytännössä ainoa keino varmistaa, että velvollisuus pyritään toteuttamaan myös käytännössä. Hallinnollisilla pakkokeinoilla tai muilla jälkikäteisillä viranomaisvaltuuksilla, kuten uhkasakon asettamisella ei ole mahdollista vaikuttaa tehokkaasti lupa- tai ilmoitusvelvollisuuksien täyttämiseen, koska niillä ei ole ennalta estävää vaikutusta.

Momentin 7 kohdassa olisi sanktioitu kuljetusvälineen käyttämiseen liittyvien velvollisuuksien rikkominen. Kuljetukseen saa käyttää vain kyseessä olevaa vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvaa kuljetusvälinettä. Kuljetusvälineen on oltava kaikella tavalla asianmukainen ja määräysten mukainen vaarallisen aineen kuljetukseen, myös sen kuljetusvälineen tilan, jossa vaarallista ainetta kuljetetaan. Ominaisuuksiltaan virheellisen tai puutteellisen kuljetusvälineen käyttäminen voi aiheuttaa vaaraa niin käyttäjälle kuin muille ihmiselle ja ympäristölle. Kuljetuksen suorittaja käytännössä varmistaa viime kädessä sen, että nämä vaatimukset täytetään. Esityksen 1. lakiehdotuksen 16 §:ssä säädettyjen vaatimusten sanktiointi on ainoa keino pyrkiä varmistamaan ennen kuljetukseen ryhtymistä se, että säädettyjä ja määrättyjä turvallisuusvelvollisuuksia noudatetaan.

Pääsääntö on, että kuljetusvälineen ja sen kuorma- ja lastitilojen on oltava yleisten niitä koskevien säännösten mukaisia ja vaarallisten aineiden kuljetukseen sopivia. Säännöksiä erityisestä hyväksynnästä tai vaatimustenmukaisuustodistuksesta alukselle, ilma-alukselle tai rautatieliikenteen kalustoyksikölle ei ole otettu lakiin, koska niistä säädetään eri kuljetusmuotoja koskevissa muissa säännöksissä ja kansainvälisissä sopimuksissa. Näitä koskevat säännösten rikkomisten rikosoikeudelliset sanktiot ovat myös asianomaisissa kuljetusmuotoja koskevissa yleislaeissa.

Momentin 8 kohdassa olisi sanktioitu vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä säiliöajoneuvon, säiliötä kuljettavan ajoneuvon ja räjähteitä kuljettavan ajoneuvon teknisten vaatimustenmukaisuuden ja kunnan varmistamiseksi. ADR-hyväksyntä ja VAK-ADR-katsastus ovat sen takeena, että ajoneuvot ovat teknisiltä ominaisuuksiltaan ja kunnoltaan sopivia vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Ajoneuvojen yleisistä määräaikaikatsastuksista säädetään ajoneuvolaissa (82/2021), jonka mukaan katsastamattoman ajoneuvon kuljettaminen tiellä on kielletty. Sanktiot eivät olisi päällekkäisiä, koska VAK-ADR-hyväksynnällä ja VAK-ADR-katsastuksessa on eri tarkoitusperä kuin ajoneuvolain mukaisilla yleisillä katsastusmääräyksillä. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvolta edellytetään erityisvaatimuksia, jotka perustuvat vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin kansainvälisiin sopimusmääräyksiin ja EU:n lainsäädäntöön. Muuta vaikuttavaa keinoa näiden vaatimusten täyttämiseksi ei käytännössä ole kuin sanktioita sen varmistamiseksi, että vaarallisten aineiden kuljetuksissa käytetään asianmukaisia ja turvallisia ja vaarallisten aineiden käyttöön nimenomaisesti tarkoitettuja ajoneuvoja kuljetettava aine ja sen laatu huomioon ottaen.

Momentin 9 kohdassa olisi sanktioitu vaarallisten aineiden tilapäisen säilyttämisen edellytystä, sijoittelua tai varautumista koskevien säännösten rikkominen. Näistä velvollisuuksista olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 29, 30, 31 ja 52 §:ssä.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvassa tilapäisessä säilytyksessä on myös noudatettava täysimääräisesti kuljetusta koskevia vaatimuksia, koska tilapäinen säilytys on osa varsinaista kuljetustapahtumaa. Tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista, eikä se perustu kansainvälisiin sopimusmääräyksiin tai EU:n lainsäädäntöön raideliikenteen sisäistä pelastussuunnitelmaa lukuun ottamatta. Tämän vuoksi sääntelyn sanktioinnissa on kansallista liikkumavaraa.

Erityisesti satamissa säilytetään tilapäisesti vaarallisia aineita. 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 kappaletavarakontti, 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. Kuljetusketjussa vaarallista ainetta ei käsitellä eikä sitä pureta tilapäisen säilytyksen aikana.

Lentopaikalla toiminta on vastaavaa kuljetusmuodon vaihtuessa ilmakuljetukseksi tai ilmakuljetuksesta maakuljetukseksi, tällöin yksiköt ovat merikuljetusta pienempiä ja suurimmillaankin tyypillisesti ilma-aluksessa käytettäviä kontteja. Sataman ja lentopaikan lisäksi tilapäisen säilytyksen paikka voi alueena olla rataverkon tietyn alueen ja terminaalin lisäksi esimerkiksi lastaus- ja purkualue tai varikkoalue. Esimerkiksi tiellä tapahtuvassa VAK-kappaletavarakuljetuksissa terminaalissa kuljetettava vaarallinen aine voidaan siirtää suoraan toiseen ajoneuvoon jatkokuljetusta varten tai terminaalin tiettyyn osaan odottamaan siirtoa toiseen ajoneuvoon, joka on tulossa terminaaliin myöhemmin

Vaarallisen aineen kuljetusten tilapäiseen säilyttämiseen liittyvät laiminlyönnit on kriminalisoitu avoimella rikossäännöksellä rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisen aineen kuljetusrikoksena. Säännöksen sisältö ei ole täsmällinen ja tarkkarajainen eikä kriminalisoinnin sisältöä ole mahdollista pelkästään rikoslain perusteella arvioida. Rikoslaisissa tai sen esitöissä ei ole määritelty sitä, mitä tilapäisellä säilyttämisellä tarkoitetaan. Tämän vuoksi rikoslaisissa säädetty tilapäinen säilyttäminen saa sisältönsä myös ehdotettavasta laista. Rikoslaisissa määriteltyyn vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistyminen edellyttää myös vähintään törkeää huolimattomuutta ja teon tai laiminlyönnit tulee olla omiaan aiheuttamaan vaaraa ihmisten turvallisuudelle tai omaisuudelle. Rikossäännöksen soveltamiskynnys on näitä osin varsin korkea ja käytännössä rikoslakia sovelletaan näiltä osin harvoin.

Rikoslain kriminalisointi ei olekaan riittävä vaarallisten aineiden tilapäisen säilyttämisen turvallisuuden varmistamisen kannalta. Vaarallisten aineiden tilapäisen säilyttämisen valvonnan vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että myös vähäisiin rikkomuksiin puututaan tehokkaasti. Tilapäisen säilytyksen paikoissa voi olla huomattava määrä vaarallisia aineita, mikä nostaa aineista ihmisille ja ympäristölle aiheutuvaa riskiä. Ne voivat sijaita varsin lähellä asutusta. Siksi viranomaisvalvonnan kohdistaminen tilapäisen säilytyksen paikkoihin on erityisen perusteltua.

Momentin 9 kohdassa olisi sanktioitu liikennevirhemaksulla tilapäistä säilyttämistä koskevien edellytysten rikkominen. Näistä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 29 §:ssä. Pykälän mukaan vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisesta johtuen tai kun kuljetustapahtuma muuten välttämättä edellyttää tilapäistä säilytystä. Tämän vuoksi 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. Tilapäisen säilyttämisen erilaisia tilanteita ja rajanvetoja on kuvattu laajasti 29 §:n perusteluissa.

Tilapäisen säilyttämisen edellytys olisi myös se, että säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan on valvontaviranomaisen pyytessä esitettävä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottopaikka. Tilapäisessä säilytyksessä olisi voitava todentaa, mihin kuljetustapahtumaan vaarallinen aine ja sen säilyttäminen liittyvät. Asiakirjojen puuttuminen olisi valvonnan mahdollistamiseksi välttämätön. Tyypillisesti kuljetuksesta solmitaan kuljetussopimus ja laaditaan rahtikirja tai muu kuljetusasiakirja, joka kuvaa kuljetustarpeen ja kuljetettavan kuorman, lastin tai lähetyksen. Kuljetustapahtumassa kuormalla, lastilla ja lähetyksellä on lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja määränpäässä vastaanottaja. Jos tarkoitettua asiakirjaa ei olisi esittää, voitaisiin päätellä, että vaarallisen aineen kuljetukseen ei sovelleta ehdotettavaa lakia, vaan esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslakia. Kemikaaliturvallisuuslaissa asetettujen velvoitteiden rikkominen on sanktioitu lain 15 luvussa.

Kuljetuspakkausta tai -säiliön avaamista koskevan kiellon rikkominen sisältyisi myös tähän tunnusmerkistöön. Avaamisella voisi olla turvallisuus ja ympäristövaikutuksia, mutta se myös vaikeuttaisi kuljetuksen valvontaa. Liikennevirhemaksulla sanktiointi olisi näiltä osin edelleen perusteltu.

Momentin 9 kohta sisältäisi myös kolme rikkomustyyppiä, jotka perustuisivat 1. lakiehdotuksen 30 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen rikkomiseen. Sanktiointien tarkoitus on varmistaa se, että pykälässä mainituilla alueilla kuljetus ja kuljetukseen sisältyvä tilapäinen säilytys ja vaarallisten aineiden käsittely toteutetaan turvallisesti ja aiheuttamatta tarpeetonta vaaraa. Keskeistä olisi sen, että vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäistä pelastussuunnitelmaa ei edellytetä lentopaikalta. Myös yleisestä järjestyksestä ja vaarallisten aineiden turvallisesta sijoittelusta ja erotteluista on huolehdittava näillä paikoilla. Tämä on tärkeää myös vahinkotapauksissa, joissa voidaan joutua keräämään vaarallisia aineita talteen tai tehdä niitä vaarattomiksi.

Momentin 9 kohdan nojalla olisi sanktioitu myös 1. lakiehdotuksen 30 §:n 2 momentin vaatimus paikan ainemääristä, mikä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 12 §:n säännöstä. Myös sanktiointi olisi näiltä osin ennallaan. Tilapäisen säilytyksen paikalla saisi kuljettaa ja säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, jotka ovat asianmukaisen toiminnan kannalta perusteltuja ja ennen kaikkea joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa. Tämän perusteella sanktioinnin tarkoituksena olisi ennalta estävästi varmistaa se, että tilapäisen säilytyksen paikka on tekniseltä turvallisuudeltaan ja varautumistasoltaan riittävä tilapäisessä säilytyksessä olevien aineiden määrään ja laatuun nähden.

Momentin 9 kohdan nojalla ehdotettava sanktiointi vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä velvollisuutta lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista satama-alueella. Nyt säännös laajennettaisiin järjestyksestä huolehtimiseksi kaikille tilapäisen säilytyksen paikoille ja näiltä osin sanktiointi olisi uusi. Koska tilapäisen säilytyksen paikan järjestyksellä on suuri merkitys turvallisuuden kannalta ja huono järjestys on usein osasyynä vaaratilanteissa, myös sen vastaisesti toiminta on tärkeää sanktioida rikkomuksena. Järjestystä koskevilla vaatimuksilla ja niiden sanktioinneilla on tarkoitus ennalta estää onnettomuuksien syntyminen. Käytännössä lasinkuljetusyksiköille on esimerkiksi merkittävä paikat, mikä helpottaa valvontaviranomaisten ja erityisesti pelastusviranomaisten toimintaa onnettomuustapauksissa. Valvontaviranomainen voisi antaa valvontamääräyksiä näistä paikoista. Kun alueet on merkitty ja siellä on selkeä järjestys lastinkuljetusyksiköistä, on pelastustoimen myös helpompi löytää onnettomuustilanteessa kohde ja liikkua siellä.

Sen lisäksi, että tilapäisen säilytyksen paikassa on aineiden oltava järjestyksessä, 9 kohdan nojalla olisi sanktioitu rikkomuksena aineiden säilyttäminen niille varattujen alueiden ja paikkojen vastaisesti. Sanktioinnin tarkoitus on varmistaa se, että kuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa, vaunua ja konttia sekä kolleja ja pakkauksia säilytetään asianmukaisesti niille varatuilla paikoilla tilapäisen säilytyksen aikana. Esityksen 1. lakiehdotuksen 31 §:n perusteluissa on kuvattu yksityiskohtaisesti niitä vaatimuksia, joita säilyttämiseltä edellytetään. Sanktiointi on välttämätön turvallisuuden ylläpitämiseksi tilapäisen säilytyksen paikoilla.

Momentin 9 kohdan nojalla olisi sanktioitu sisäisen pelastussuunnitelman laatimisen ja vastuuhenkilön nimeämisen laiminlyöminen. Sanktioinnin tarkoituksena on pyrkiä varmistamaan tilapäisen säilytyksen paikan valvonta sekä mahdollistaa paikan pelastustoiminta asianmukaisesti. Näin myös vaikutetaan ennalta ehkäisevästi onnettomuuteen toteutumisen ja mahdollisiin seurauksiin, koska sisäistä pelastussuunnitelmaa varten tarvittavat riskinarvioinnit ja ennaltaehkäisevät toimet on tehty. Lisäksi onnettomuuksissa toteutettavat toimenpiteet on mietitty ja niitä on säännöllisesti harjoiteltu. Suunnitelman ja vastuuhenkilön nimeämisen tarkoituksena on se,

että onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahtuessa tilapäisen säilytyksen paikalla ja alueella kaikki asianosaiset tekevät yhteistyötä koordinoitusti ja että onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi. Lisäksi sanktioinnilla pyritään vaikuttamaan siihen, että pelastussuunnitelmaa päivitetään tai se uusitaan, jos toiminta muuttuu merkittävästi. Suunnitelman vaatiminen ei olisi täysin uusi rataverkolla eikä satamassa, mutta jatkossa myös tiealueella edellytettäisiin sisäinen pelastussuunnitelma, esimerkiksi logistiikkaterminalille. Näiltä osin myös sanktiointi olisi uusi.

Lentopaikalle ei sisäistä pelastussuunnitelmaa edellytettäisi. Lentopaikan pelastussuunnitelmasta säädetään toisaalla. Suunnitelmaan liittyvät laiminlyönnit on myös sanktioitu ilmailulain perusteella.

Momentin 9 kohdan perusteella olisi erikseen sanktioitu satamanpitäjää koskevien velvollisuuksien laiminlyöminen. Näistä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 34, 35 ja 36 §:ssä. Näitä velvollisuuksia olisivat satama-alueen turvallisuusselvityksen laatiminen, turvallisuusselvityksen toimittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle, hyväksytyn turvallisuusselvityksen ilmoittaminen lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle sekä turvallisuusselvityksen tarkastaminen ja saattaminen ajan tasalle. Turvallisuusselvityksessä on toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta satama-alueella. Säädetty velvollisuudet ja niiden sanktiointi pyrkivät tehostamaan viranomaistavallontaa satamissa. Turvallisuusselvitys on erittäin tärkeä vaarallisten aineiden kuljetuksia ja pelastustoimia ennakkollisesti turvaava asiakirja satamassa ja sen laatimatta jättäminen ja toimittamisen laiminlyönti on perusteltua myös sanktioida velvollisuuksien noudattamien varmistamiseksi.

Sataman turvallisuusselvitys olisi edelleen laadittava, jos sataman kautta aluskuljetuksena kappaleita varana kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että käytössä on toimintaperiaatteet suuronnettomuuksien ja muiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimintaperiaatteiden toteuttamiseksi. Selvitysten tulisi olla myös ajan tasalla. Turvallisuusselvityksen laatimisvelvollisuuden laiminlyöminen ei sisälly rikoslain 44 luvun 13 §:n tunnusmerkistöön. Turvallisuusselvityksen toimittamatta jättäminen Liikenne- ja viestintävirastolle olisi myös sanktioitu valvonnan mahdollistamiseksi. Näiltä osin nykykäytäntöä ei olisi tarkoitus muuttaa. Nykyisin hyväksytyt turvallisuusselvityksiä on 14 satama-alueella.

Momentin 10 kohdassa olisi matkatavaran tai lentopostin kuljettamista koskevien velvollisuuksien rikkomista koskeva sanktiointi. Näistä velvollisuuksista olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 7 luvussa. Kohta olisi jaettu siten, että se sisältäisi sanktioinnit 1. lakiehdotuksen 37 §:n vaarallisten aineiden kuljetuksesta muuna kuin matkatavaran matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, 38 §:n vaarallisten aineiden kuljetuksesta matkatavaran sekä 39 §:n lentopostista ja postiyhteykselle myönnettävästä hyväksynnästä.

Momentin 10 kohdan nojalla olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 37 §:n vaarallisia aineita sisältävän kuorman tai lastin kuljettaminen muuna kuin matkatavaran matkustajia kuljettavassa aluksessa, lautalla, ilma-aluksessa tai junassa. Myös linja-autossa kuljettaminen olisi kielletty, jos se aiheuttaisi vähäistä suurempaa vaaraa. Muuna kuin matkatavaran vaarallisia aineita sisältävää kuormaa ja lastia saa kuljettaa aluksessa, maantiehen kuuluvalla lautalla, ilma-aluksessa ja junassa, jossa on matkustajia, vain jos kuljetusväline on tähän soveltuva ja tarvittavasti matkustajien turvallisuudesta huolehditaan vaarallisia aineita sisältävän kuorman ja lastin turvallisella sijoittelulla ja muin asianmukaisin erityistoimenpitein.

Sanktiointi on tärkeä sen varmistamisessa, että vaarallisia aineita ei kuljeteta kuljetusvälineissä ilman erityistoimenpiteitä, koska aineista voi olla väärin kuljetettuna vaaraa matkustajille ja

kuljetusvälineen henkilökunnalle. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi näistä turvallisuuden takaavista toimenpiteistä tarkempia määräyksiä, kuten sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista sekä kuorman ja lastin rajoittamisesta ja sijoittelusta. Käytännössä vain sanktioimalla voidaan ennakkollisesti pyrkiä varmistamaan se, että Liikenne- ja viestintäviraston lain nojalla antamia määräyksiä noudatetaan. Kaikki liikennemuodot kattava viranomaisvalvonta tai yritysten omavalvontakaan eivät ole riittäviä varmistamaan asianmukaista turvallisuustasoa liikennevälineissä.

Momentin 10 kohdan mukaan olisi sanktioitu myös 38 §:n vaarallisten aineiden kuljetuksesta matkatavarana annettujen velvollisuuksien rikkominen. Pykälän pääsäännön mukaan vaarallista ainetta ei saa kuljettaa matkatavarana, jos kuljetuksesta aiheutuu aineen ominaisuuden vuoksi ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa, jota ei voi pakkaamista koskevin tai muin erityistoimenpitein torjua. Liikenne- ja viestintävirasto antaa jo tällä hetkellä määräykset ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen matkatavarana kuljettavia vaarallisia aineita koskevista tarkoista ja täsmällisistä rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

Käytännössä vaarallisten aineiden kuljetusten matkustajien matkatavaravalvontaa on vain lentoliikenteessä, jossa tarkastustoiminta on kehittynyttä ja laajaa. Tämä lisäksi 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. Tämä velvollisuus olisi edelleen myös sanktioitu. Koska nimenomaan lentoliikenteessä voi vaarallisten aineiden väärästä käsittelystä aiheutua vaaraa, myös matkustajille kohdistuva ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti sanktiointi on perusteltu. Käytännössä vain sanktioinnilla voidaan ennalta estävästi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että ilmoitusvelvollisuudesta pidetään asianmukaisesti huolta.

Momentin 10 kohdassa olisi lisäksi sanktioitu vaarallisten aineiden kuljettaminen lentopostina, jos ilmakuljetuksen ja siihen liittyvän käsittelyn aikana aiheutuu vaaraa. Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset sallituista vaarallisista aineista. Sanktiointivelvoite perustuu ICAO-TI määräyksiin. Ehdottavan lain lisäksi postitoiminnasta säädetään postilaissa (415/2011), joka sisältää myös rikkomusäännöksiä. Säännökset eivät olisi päällekkäisiä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 41 §:n mukaan jokaisella vaarallisten aineiden kuljetukseen ja kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä suorittavalla henkilöllä tulisi olla tehtävän asianmukaiseen suorittamiseen tarvittava koulutus tai muu pätevyys, jolla varmistetaan kuljetusturvallisuutta, ja jonka perustella henkilö kykenee suoriutumaan hänelle annetuista tehtävistä asianmukaisesti vaaraa aiheuttamatta. Ehdotuksen 42 §:ssä olisi tarkemmin säädetty velvoitetun liikennemuoto- ja tehtäväkohtaisen koulutuksen sisällöstä. Liikenne- ja viestintävirasto antaa jo tällä hetkellä tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavan koulutuksen sisällöstä ja rakenteesta, käytännön toteutuksesta, täydennyskoulutuksen määräajoista ja muista koulutuksen teknisistä yksityiskohdista. Näiden säädettyjen velvollisuuksien ja määrättyjen vaatimusten rikkominen olisi sanktioitu pykälän 11 kohdassa.

Sanktiointi koskisi kaikkia henkilöitä ja kaikkia liikennemuotoja yleisesti. Sanktioinnilla pyritään ennakkollisesti varmistamaan, että henkilö hankkii koulutuksen eikä tietämättömyys ja väärin tekeminen aiheuta vaaratilanteita. Yrityksillä ja työnantajilla on tämän lisäksi erityinen vastuu henkilöstönsä kouluttamisesta. Kuten edellä on todettu, pääsäännön mukaan kenellä tahansa on mahdollisuus lähettää tai kuljettaa vaarallisia aineita ja tämän vuoksi koulutusvelvollisuudesta huolehtimista ei kuitenkaan voi jättää vain yritysten varaan.

Momentin *12 kohdassa* olisi sanktioitu 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kouluttaminen ilman koulutuslupaa. Ehdotettavan pykälän mukaan ADR-ajoluvan saamiseksi tarvittavaa koulutusta saa antaa vain luvalla. Jotta säädettyä velvollisuutta myös noudatettaisiin ja annetun koulutuksen asianmukaisuudesta voidaan varmistua, tulisi lupavaatimus sanktioida.

Momentin *13 kohdassa* olisi sanktioitu hallituksen esityksen 51 §:ssä säädetty yleinen, kaikkia liikennemuotoja koskeva velvollisuus varautua turvauhkiin. Momentin *14 ja 15 kohdassa* olisi lisäksi sanktioitu 52 ja 53 §:ssä säädetty velvollisuus varautua turvauhkiin tie- ja rautatiekuljetuksissa. Turvatoimia koskevissa velvollisuuksissa on kyse vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä turvatoimista ja -velvoitteista, joiden tarkoituksena on estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö. Sanktioinneilla pyrittäisiin varmistamaan, että toiminnan harjoittajat ottavat kansainväliset määräykset toiminnassaan huomioon ja näin toimien jo ennakolta vähentävät kuljetustoimintaan kohdistuvia ulkopuolisia riskejä. Turvauhka ja turvatoimet olisi määritelty lain alussa 3 §:ssä. Esityksen 51, 52 ja 53 §:ssä säädetyn velvollisuudet määriteltäisiin tarkemmin pykälien nojalla annettavissa valtioneuvoston asetuksessa ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 54 §:n 1 momentin mukaan kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä tai konttia ei saa käyttää, jossa näissä on havaittu turvallisuuteen vaikuttava puutteellisuus tai vika. Tästä olisi sanktiointi momentin *16 kohdassa*. On selvää, että rikkinäistä tai muuten puutteellista kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä tai konttia ei saa käyttää, koska tällaisesta voi aiheutua vaaraa ja ympäristövahingon mahdollisuus. Ennen kuljetukseen ryhtymistä on varmistuttava siitä, että kuljetusväline, pakkaus, säiliö tai kontti ovat tarkoituksensa sopivat ja asianmukaiset ja tämän ennakkolliseksi varmistamiseksi on ehdotettava sanktiointi myös tarpeen. Ehdotuksen 54 §:ssä säädetty kielto eikä näin ollen myöskään kohdan sanktiointi koskisi vähäistä puutetta, joka ei vaaranna kuljetuksen turvallisuutta eikä aiheuta onnettomuustilanteessa väärinkärsytyksiä tai vaaratilannetta. Alkuperäisen hallituksen esityksen pykälän perustelun mukaan lommo säiliössä voisi olla tällainen vähäinen vika.

Momentin *17 kohdassa* olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 61 §:ssä säädetyn valvontaviranomaisten määräyksiä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättäminen. Koska velvollisuus olisi uusi lainsäädännössä, myös ehdotettava sanktiointi olisi uusi. Velvollisuus koskisi kaikkia kuljetuksen osapuolia ja kaikkea laissa säädettyä kuljetukseen liittyvää toimintaa. Säännös olisi välttämätön tehokkaan valvonnan toteuttamiseksi ja turvallisuusmääräysten noudattamisen tehosteeksi. Ehdotuksen 61 §:n tarkastuksilla tarkoitettaisiin varsinaisen kuljetustapahtuman tarkastamisen lisäksi yrityksissä ja muissa paikoissa suoritettavia tarkastuksia. Säännös vastaisi tieliikenneläissa säädettyä kuljettajan velvollisuutta noudattaa poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallia ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Tieliikennelain säännös kattaa kyseisen lain säännösten noudattamiseksi tehtävät tarkastukset tieliikenteessä eikä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tarkastuksia, eikä sääntely ole tämän vuoksi päällekkäistä.

Niskoittelusta poliisimiestä, tullimiestä ja rajavartiomiestä kohtaa säädetään rikoslain 16 luvun 4–6 §:ssä. Näitä niskoittelu-säännöksiä sovellettaisiin, jos ehdotettavan lain nojalla poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen antamia valvontamääräyksiä ei noudatettaisi. Ehdotettava sanktiointia sovellettaisiin muiden ehdotettavan lain valvontaviranomaisten eli Liikenne- ja viestintäviraston, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen valvontaa suorittavien virkamiesten antamien määräysten noudattamatta jättämiseen.

Momentin *18 kohdassa* olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 58 §:ssä säädettyjen ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyöminen. Ilmoitusvelvollisuudet koskisivat kaikkia liikennemuotoja ja pykälässä tarkoitettuja kuljetuksen osapuolia ja tahoja. Velvollisuuksista säädetään tällä hetkellä voimassa olevan VAK-lain 11 c §:ssä.

Velvollisuuksien sanktiointi on edelleen perusteltua. Tarkoitus on, että onnettomuuksista kerättyä tietoa voidaan käyttää viranomaistehtävissä edelleen kuljetusturvallisuuden edistämiseksi. Esimerkiksi, jos jonkin säiliö- tai pakkaustyyppin havaittaisiin erityisesti aiheuttavan vaaratilanteita, ilmiötä voitaisiin tarvittaessa tutkia Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa, joka on pakkausten ja säiliöiden käytönaikainen valvoja ja markkinavalvoja.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 90 §:ssä edellytetään varmistamaan, että yrityksen palveluksessa olevalla työntekijällä, joka suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä ehdotettavassa laissa säädettyjä tehtäviä, on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään. Sen lisäksi pykälä edellyttää säilyttämään työntekijän koulutusta koskevat tiedot.

Edellä on todettu, että myös työntekijällä itsellään on velvollisuus hankkia lain edellyttämä koulutus tai muu pätevyys tehtävään. Tämän velvollisuuden laiminlyönti olisi sanktioitu ehdotettavan momentin 12 kohdassa. Työnantajaa koskeva velvollisuus varmistua koulutuksesta tai pätevyydestä ennakolta ennen kuljetukseen tai muuhun lain soveltamisalaan kuuluvaan tehtävään olisi sanktioitu momentin *19 kohdassa*. Sanktioinnilla tehostettaisiin koulutusta tai pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tai muiden vastaavien asiakirjojen tarkastusvelvollisuutta ennen tehtäviin osoittamista ja niiden aloittamista. Myös asiakirjojen säilytysvelvollisuuden laiminlyönti olisi sanktioitu, koska muuten koulutus tai pätevyystiedot voisivat kadota. Muuta vaikuttavaa keinoa pyrkiä varmistamaan näiden velvollisuuksien noudattaminen ei käytännössä ole.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin niistä rikkomuksista, joista olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu tie- tai rautatiekuljetuksissa. Rikkomukset olisi jaoteltu momentissa ensinnäkin vaarallisten aineiden kuljetusten osapuolten mukaan, eli sen mukaan, mikä taho rikkomukseen voisi syyllistyä.

Momentissa tarkoitettut osapuolet ovat lähettäjät, kuljetuksen suorittaja, ajoneuvon kuljettaja, vastaanottaja, kuormaaja, pakkaaja, täyttävä, säiliökontin ja säiliövaunun haltija ja kuorman purkaja. Kuljetusten osapuolten lisäksi momentissa olisi sanktioitu myös ADR-ajolupakoulutuksen antajan rikkomukset 50 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien osalta sekä kunnossapidosta vastaavalle yksikölle 74 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöminen.

Momentin *1 kohdassa* olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 11 §:ssä säädettyjen kuljetustietoja sisältävien asiakirjojen ja vastaavien sähköisten tietojen säilyttämiseen liittyvien velvollisuuksien laiminlyöminen. Velvollisuus olisi kuljetuksen suorittajalla ja lähettäjällä. Tietojen säilyttämisen velvollisuus vastaisi voimassa olevan VAK-lain 11 c §:ssä säädettyä vaatimusta. Kuljetustietojen säilyttämisen sanktioinnin tarkoituksena olisi pyrkiä varmistamaan sanktion uhalla se, että kuljetusketjuun välitetty tieto on käytettävissä myös kuljetustapahtuman jälkeen, esimerkiksi osapuolten velvollisuuksia, todistusta, onnettomuutta tai vaatimustenvastaista kuljetusta selvitetessä. Tietojen säilyttäminen mahdollistaa myös kuljetusten valvonnan.

Momentin *2 kohdassa* olisi sanktioitu kuljetuksen suorittajalle 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden lainlyöminen pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus mukana kuljetusyksikössä. Sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että valvontaviranomainen voi tarkastuksessaan varmistua kuljetusyksikön asianmukaisesta hyväksynnästä vaarallisen aineen kuljetukseen sekä kotimaisten että ulkomaisten ajoneuvojen osalta. Asiakirjaperustainen järjestelmä on välttämätön, koska sähköistä kansainvälistä järjestelmää ei hyväksynnöille ole olemassa. Ajoneuvon

kuljettaja edustajaa kuljetuksen suorittajaa ja sanktiointi kohdistuu sekä kuljettajaan kuin muihinkin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, joiden tehtävä on huolehtia ajoneuvon asiakirjoista. Rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu olisi 40 euroa ja se olisi saman suuruinen 3 kohdassa ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden laiminlyönnistä määrättävän liikennevirhemaksun kanssa.

Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu ensinnäkin ajoneuvon kuljettajalle 45 §:ssä säädetyn ADR-ajolupaa koskevan velvollisuuden laiminlyönti. Kaikkiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin ei edellytetä ajolupaa, mutta olemassa oleva oikeus sisällytetään ajolupa (räjähdajolupa, säiliöajolupa, perusajolupa). Ajoluvalla ja sen puuttumisen sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että vaarallisia aineita kuljetetaan ehdotettavan lain mukaan asianmukaisesti. Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu myös ajoluvan mukana pitämisen laiminlyöminen. Sanktiointi olisi välttämätön valvonnan kannalta. Rikkomuksenrahamäärä olisi kiinteä 40 euroa.

Momentin 4 kohdassa olisi ADR-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien asiakirjojen säilyttämisvelvollisuutta koskeva sanktiointi. Myös hävittämisvelvollisuuden laiminlyöminen olisi sanktioitu. Velvollisuus kohdistuisi ADR-ajolupakoulutuksen antajaan ja siitä olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 50 §:ssä. Sanktioimalla pyrittäisiin varmistamaan se, että annettava koulutus on asianmukaista ja että kyettäisiin tarkistamaan kokeeseen pääsemisen edellytykset. Asiakirjoja tulisi säilyttää kuusi vuotta, minkä jälkeen ne olisi hävitettävä.

Momentin 5 kohdassa olisi ajoneuvon miehistön jäsentä koskeva sanktiointi, jolla pyrittäisiin varmistamaan henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitäminen kuljetuksessa. Velvollisuudella pyrittäisiin esimerkiksi varmistamaan onnettomuustilanteessa kuljetuksessa mukana olleiden henkilöiden henkilöllisyys. Velvollisuudesta säädetäisiin 1. lakiehdotuksen 52 §:ssä 3 momentissa. Säännöksen mukaan ajoneuvon tai junan miehistön jäsenenä olisi oltava kuljetuksessa mukana valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja. Vaatimus täytyisi, jos henkilöllä olisi ajokortti mukana. Jos ajoneuvon apumiehellä ei olisi ajokorttia, hänellä tulisi olla mukana muunlainen kuvallinen henkilöllisyyttä osoittava asiakirja. Säännös ei edellytä kuitenkaan viranomaisen antamaa todistusta. Esimerkiksi työnantajan antama asianmukainen kuvallinen todistus olisi riittävä.

Momentin 6 kohdassa olisi sanktioitu tie- tai rautatiekuljetuksen lähettäjälle vaarallisten aineiden kuljetukseen edellytettävän luvan laiminlyöminen. Tästä velvollisuudesta olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 20 §:ssä. Kuljetusmuotokohtaisissa kansainvälisissä sopimuksissa eräissä tapauksissa edellytetään, että kuljetukselle on haettava hyväksyntä tai lupa. Suurimmalle osalle tapauksista ja tavanomaiselle kuljetukselle tällaista ei vaadita. 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. Radioaktiivisten kuljetuksille on oma hyväksyntä ja ilmoitusmenettely, josta säädetäisiin 50 §:n 2 momentissa. Toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä, lupa tai ilmoitus valvontatoimina ja niiden puuttumisen sanktiointi varmistavat ennakkollisesti kuljetuksen turvallisuutta.

Momentin 7 kohdassa olisi sanktioitu kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöminen säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä. Velvollisuudesta säädetäisiin 1. lakiehdotuksen 57 §:ssä. Radioaktiivisten vaarallisten aineiden kuljetuksissa on erityispiirteitä ja tällöin on sanktioinnein varmistettava se, että säädettyjä turvallisuusmääräyksiä noudatetaan. Säteilyturvakeskukselle raja-arvon ylityksen ilmoittaminen on tärkeää siksi, että tapaus selvitetäisiin sen varmistamiseksi, että tulevaisuudessa olosuhteet eivät johda samanlaiseen tapaukseen.

Momentin 8 kohdassa lähettäjälle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle olisi sanktioitu säteilyraja-arvojen ylityttyä 1. lakiehdotuksen 63 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien ryhtyä toimenpiteisiin, tutkija raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle. Sanktioinnilla pyritään vaikuttamana siihen, että vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa otetaan erityisesti huomioon kuljetettavasta aineesta johtuvat säteilyvaarat. Sanktioinnin taustalla on radioaktiivisten aineiden johtamisjärjestelmä ja säteilysuojeluohjelmaa koskevat velvollisuudet. Lisäksi säteilyraja-arvojen ylityksessä olisi ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin ja tätä tehostettaisiin sanktioinnilla. Velvollisuudet ja niiden sanktiointi vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä ja määrättyjä velvollisuuksia eikä nykykäytäntö muuttuisi.

Momentin 9 kohdassa olisi tie- tai rautatiekuljetuksen suorittajaa koskeva yleinen sanktiointi, joka perustuisi 1. lakiehdotuksen 65 §:ään. 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 ehdotettavassa laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Nämä vaatimukset kohdistuisivat heihin tehtäviensä mukaisesti. Ehdotettava laki ei sisällä erillisiä kuljettajan velvollisuuksia. Kuljettajan 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.

Kuljetuksen suorittajan keskeisimmät velvollisuudet olisi lueteltu 65 §:n 1 momentin 1-8 kohdissa tarkasti ja täsmällisesti. Sen lisäksi rautatiekuljetusta koskevista erityisistä velvollisuuksista säädetäisiin 65 §:n 4 momentissa. Kuljetuksessa keskeinen vaatimus kuljetuksen suorittajalle olisi varmistua siitä, että lähettäjältä hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja lähetyskiä ja että tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu lähettäjältä. Näiden velvollisuuksien sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että näitä säädettyjä velvollisuuksia myös noudatettaisiin.

Momentin 10 kohdan mukaan vastaanottajalle olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu 1. lakiehdotuksen 66 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämä vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden rikkomisesta.

Vastaanottajalla tarkoitettaisiin 66 §:n perustelun mukaan ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähetysten 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. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan se, että myös vastaanottaja toteuttaa hänelle säädetyt tehtävät asianmukaisesti, jotka liittyvät vaarallisten aineiden vastaanottamiseen ja muihin vaatimusten täyttämiseen. Myös kuljetuksen päättyessä on varmistettava se, että kuljetuksesta ei aiheudu ihmisille tai ympäristölle vaaraa ja aineiden vastaanottajalla on tässä merkityksessä kuljetusketjussa tärkeä tehtävä.

Momentin 11 kohdassa olisi sanktioitu kuormaajan toiminta, jos hän rikkoo vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen, käsittelemiseen tai merkitään liittyvän velvollisuuden. Näistä velvollisuuksista säädetäisiin 1. lakiehdotuksen 67 §:ssä. Kuormaajalla tarkoitettaisiin 67 §:n perustelun mukaan 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.

Kuormaajan tärkeimmistä velvollisuuksista säädettäisiin 67 §:n 1 ja 2 momentissa. Näiden velvollisuuksien noudattaminen on tärkeää kuljetusturvallisuuden kannalta ja siksi on tärkeä pyrkiä vaikuttamaan ennakolta velvollisuuksien noudattamiseen sanktioimalla.

Momentin *12 kohdassa* olisi pakkaaja koskeva rikkomussäännös. Pakkaajalle kuuluvista velvollisuuksista olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 68 §:ssä. Pakkaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka pakkaa vaaralliset aineet pakkauksiin ja tarvittaessa valmistelee kollit kuljetusta varten. Pakkaajaa koskevista keskeisistä velvollisuuksista säädettäisiin 69 §:n 1 momentissa. Myös pakkaajan toiminnan asianmukaisuuden varmistamiseksi sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan säädettyjen velvollisuuksien noudattaminen.

Vastaavalla tavalla kuin kuormaajalle ja pakkaajalle, momentin *13 kohdassa* säädettäisiin täyttäjälle kuuluvien velvollisuuksien rikkomisesta määrättävästä virhemaksusta. 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. Täyttäjän keskeiset velvollisuudet olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 68 §:n 1 momentissa.

Momentin *14 kohdassa* olisi säiliökontin haltijaa ja *15 kohdassa* säiliövaunun haltijaa koskevat rikkomussäännökset. Säiliökontin haltijalla tarkoitettaisiin 70 §:n perustelun mukaan ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, jonka nimissä säiliökonttia käytetään. Säiliövaunun haltija olisi 71 §:n perustelun mukaan, jonka nimiin säiliövaunu on rekisteröity tai hyväksytty kuljetukseen. Kuljetuksiin käytettävien konttien ja säiliöiden tulee olla turvallisia ja vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja. Niiden tulee olla kunnoltaan asianmukaisia. Mainittujen haltijoiden velvollisuus on varmistua siitä, että säiliöt kontit ja vaunut ovat ehdotettavan lainsäädännön mukaiset. Tätä velvollisuutta tehostettaisiin ehdotettavalla rikkomussäännöksellä.

Momentin *16 kohdassa* säädettäisiin kuorman purkajan velvollisuuksien rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Kuorman purkajalla tarkoitettaisiin 72 §:n perustelun mukaan sitä, joka purkaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvosta tai vaunusta, rautatiekuljetuksessa purkaa ajoneuvon vaunusta, 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. Määritelmä perustuisi ADR- ja RID -määräyksiin. Keskeistä kuljetusten turvallisuuden kannalta on, että kuormasta puretaan vain ne vaaralliset aineet, jotka vastaanottajalle on lähetetty turvallisia menetelmiä käyttäen, ja että purkamisen jälkeen kuljetusvälineen venttiilit suljetaan, tarvittavat puhdistustoimenpiteet suoritetaan ja puhdistamisen jälkeen aikaisempaa sisältöä koskevat lipukkeet, kilvet ja muut merkit poistetaan. Näiden velvollisuuksien täyttämiseksi olisi perusteltua pyrkiä varmistamaan myös sanktioinnein, että velvollisuuksista huolehditaan asianmukaisesti.

Momentin *17 kohdassa* olisi sanktiointi, joka kohdistuisi kunnossapidosta vastaavalle yksikölle. Yksiköllä tarkoitettaisiin rautatieliikenteessä RID-määräysten mukaan sitä yksikköä, joka vastaan vaunun kunnossapidosta. Yksikön keskeisistä velvollisuuksista säädettäisiin 74 §:n 1 momentissa. 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.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin niistä rikkomuksista, joista olisi mahdollista määrätä ilmakuljetuksessa. liikennevirhemaksu. Myös tässä momentissa rikkomukset olisi jaoteltu ensinnäkin sen mukaan, kuka rikkomuksiin voisi kuljetuksen osapuolena syyllistyä. Näitä olisivat lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja. Tämän lisäksi vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen voisi syyllistyä 38 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkomisesta lentopaikan pitäjä tai muu tehtävää hoitava, 44 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkomisesta koulutuksen antaja sekä 79 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkomisesta maahuolintapalvelun tarjoaja.

Momentin *1 kohdassa* olisi ilmakuljetuksen lähettäjä ja kuljetuksen suorittajaa koskeva sanktiointi. Kohdan mukaan näille voisi määrätä liikennevirhemaksun, jos nämä jättäisivät säilyttämättä 11 §:n edellyttämällä tavalla kuljetustietoja koskeva asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot. Vastaava velvollisuus sisältyy kaikkiin kuljetusmuotoihin. Perustelut vastaavat tämän vuoksi edellä 1 momentin 1 kohdassa todettua.

Momentin *2 kohdan* mukaan olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 38 §:n säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöminen. Sanktiointi kohdistuisi ilmakuljetuksen suorittajaan, lentopaikan pitäjään tai muuhun ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavaan. Ehdotuksen 38 § sisältää erityismääräyksiä matkustajille tiedottamisesta ilma-aluksessa kielletyistä vaarallisista aineista. Sääntely perustuu ICAO-TI-määräyksiin. Kohdassa tarkoitettuja tahoja olisivat kuljetuksen suorittajan lisäksi lentopaikan pitäjät, matkatoimistot ja muut matkan välittäjät. Sanktioitua olisi se, että matkustajille ei annettaisi tietoja riittävän selkeästi matkustajalippujen myöntämisen yhteydessä tai jollakin muulla asianmukaisella tavalla. Tämä tarkoittaa käytännössä, että kuljetuksen suorittajalla on tiedottamiseen käytettävä menetelmä oltava kuvattuna toimintakäsikirjassa ja muissa soveltuviissa ohjekirjoissa. Näistä vaatimuksista määrättäisiin pykälän valtuusmomentin nojalla.

Momentin *3 kohdassa* olisi sanktioitu ilmakuljetuksen suorittaminen ilman vaadittavaa lupaa. Lupavaatimuksen sanktioiminen on käytännössä ainoa keino pyrkiä varmistamaan, että velvollisuutta noudatetaan. Ennakollisella lupamenettelyllä toteutetaan viranomaisvalvontaa, jotta ilmakuljetusten turvallisuus voidaan varmistaa. Muissa kuljetusmuodoissa ei tällaista pääsääntöistä lupaa vaarallisten aineiden kuljettamiseen edellytetä. Lupavaatimus olisi sama kuin voimassa olevassa VAK-lain 9 §:ssä. Sanktiointi perustuisi 1. lakiehdotuksen 21 §:ään.

Momentin kohdassa olisi myös lähettäjän kohdistettu sanktiointi 78 §:ssä säädetyn lähetyksen luokitteluun ja sallimiseen, huolehtimiseen ja kirjalliseen vakuuttamiseen, tietojen ja ilmoitusten varmistamiseen tai ohjeista huolehtimiseen liittyvän velvollisuuden rikkomisesta. Sanktiointi perustuisi ICAO-TI-määräykseen, joka sisältää lähettäjän vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtainen luettelo täytettävistä vaatimuksista. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan, että lähettäjä varmistaa kaikkien sovellettavien ilmakuljetusta koskevat vaatimukset täyttämisen ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi.

Momentin 4 kohdassa olisi koulutuksen antajaa koskeva sanktiointi, joka liittyisi 1. lakiehdotuksen 44 §:ään. Pykälässä edellytetään koulutusta antavalta pätevyyttä antaa koulutusta. Sanktioinnilla olisi ennalta estävää merkitystä hankkia vaadittava pätevyys. Muilla hallinnollisilla keinoilla ei ole mahdollista vaikuttaa ennakoiden hankittavaan pätevyyteen. Pätevyys edellyttää myös sitä, että kouluttaja antaa koulutusta tai osallistuu täydennyskoulutukseen.

Momentin 5 kohdassa olisi ensinnäkin sanktioitu 1. lakiehdotuksen 56 §:n kuljetuksen suorittajan velvollisuus ilmoittaa kuljetettava rahti onnettomuus- tai vaaratilanteessa. Ilmoitus olisi tehtävä myös erityisestä pyynnöstä. Ilmoitus olisi tehtävä pelastusviranomaiselle tai toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui. Ilmoitusvelvollisuus on erityisen tärkeä ilmakuljetuksissa, jotta lentopaikoilla voidaan varautua pelastustoimenpiteisiin. Sanktioinnilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan siihen, että ilmoitusvelvollisuus toteutetaan. Muiden liikennemuotojen osalta vastaavaa ilmoitusvelvollisuutta ei olisi. Pelastuslain 3 §:ssä säädetään yleisesti velvollisuudesta ilmoittaa onnettomuuksista ja velvollisuudesta ryhtyä pelastustoimintaan. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin kohdassa yritystä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen ilmakuljetuksen.

Momentin 5 kohdassa olisi sanktioitu myös 79 §:ssä säädetty kuljetuksen suorittajan laajat yleiset velvollisuudet. ICAO-TI:n mukaan kuljetuksen suorittajan vastuulla on varmistaa, että vaarallisten aineiden kuljetukseen vastaanottamisessa, käsittelyssä ja lastaamisessa turvallisuuden edellyttämät vaatimukset täyttyvät. Sanktiolla pyrittäisiin vaikuttamaan siihen, että nämä velvollisuudet myös käytännössä toteutetaan.

Momentin 6 kohdassa olisi kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle sanktioitu 57 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien rikkominen. Sanktiointi koskisi samalla tavalla kaikkia liikennemuotoja. Tämän vuoksi perustelujen osalta on mahdollista viitata edellä ehdotettavan pykälän 1 momentin 7 kohdassa todettuun.

Momentin 7 kohta koskee maahuolintapalvelun tarjoajaa. Esityksen 1. lakiehdotuksen 79 §:n perustelun mukaan pykälän vaatimukset eivät estä maahuolinnasta vastaavaa suorittamasta joi-takin tai kaikkia kuljetuksen suorittajan maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Tällaisia tehtäviä suorittavaan maahuolintapalvelujen tarjoajaan sovellettaisiin kuljetuksen suorittajan velvollisuuksia; sanktiointi, joka kohdistuu maahuolintapalveluja tarjoavaan olisi myös perusteltu tehostamaan velvollisuuksien suorittamista. Maahuolintapalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavaa. Maahuolintapalveluilla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:n määritelmän mukaan niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luettelaa 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 4 momentissa säädettäisiin niistä aluskuljetusten rikkomuksista, jotka olisi sanktioitu liikennevirhemaksulla. Rikkomukseen voisi syyllistyä kuljetuksen osapuolista lähettäjä, laivaaja, lastinantaja tai kuljetuksen suorittaja, vastaanottaja, aluksen päällikkö tai kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaaja, täyttjä tai kuormaaja.

Momentin 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle tai ja kuljetuksen suorittajalle joka jättää säilyttämättä 11 §:n vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat tiedot. Pykälän perustelu vastaisi edellä ilmakuljetuksista 2 momentin 1 kohdassa säädettyä.

Momentin 2 kohdan mukaan olisi sanktioitu 20 §:ssä säädetyn luvan tai hyväksynnän taikka ennakoilmoituksen tekemättä jättäminen. Sanktiointi koskisi lähettäjää laivaajaa ja lastinantajaa. Pykälän perustelu vastaisi edellä tie- ja rautatiekuljetuksista 1 momentin 6 kohdassa säädettyä.

Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle 57 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkominen. Esityksen 57 §:ssä säädetään velvollisuudesta tehdä ilmoitus säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle. Pykälän perustelu vastaisi edellä tie- ja rautatiekuljetuksista 1 momentin 7 kohdan sanktioinnista todettua sekä ilmakuljetuksista 2 momentin 6 kohdassa todettua.

Momentin 4 kohdassa olisi sanktioitu lähettäjän, laivaajan, lastinantajan, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan toiminta, jos tämä laiminlyön 1. lakiehdotuksen 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden säteily raja-arvon ylityttyä. Pykälän perustelu vastaa edellä tie- ja rautatiekuljetuksista 1 momentin 8 kohdassa säädettyä.

Momentin 5 kohdan sanktiointi kohdistuisi laivaajaan ja lastinantajaan, jos tämä laiminlyö 75 §:ssä säädetyn velvollisuuden. Laivaajalla ja lastinantajalla tarkoitettaisiin merilaisa tarkoitettua laivaajaa ja lastinantajaa sekä IMDG-säännöstössä tarkoitettua lähettäjä. Merilain 13 luvun määritelmien mukaan laivaaja on se, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi, ja lastinantaja se, joka solmi rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta. IMDG-säännöstössä käytetään termiä lähettäjä (consignor, shipper), joka tarkoittaa sitä, joka valmistee lähetysten kuljetusta varten.

Sanktiointi kattaisi keskeiset laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet, joiden avulla ylläpidetään asianmukaista kuljetusturvallisuutta. Nämä olisivat sanktio vastuussa myös vaarallisen aineen oikeasta luokitukselta ja siitä, että kuljetusta varten aine on pakattu asianmukaisesti merkittyihin ja vaatimustenmukaisiin pakkauksiin ja kuljetusyksiköihin. Kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin 75 §:n perustelun mukaan 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. Annettaviin tietoihin kuuluisi myös tiedot kuljetettavasta vaarallisesta aineesta satamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle. Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä.

Sanktioitu olisi myös 1. lakiehdotuksen 75 §:n 5 momentin kirjallisen vakuuttamisen laiminlyönti. Vakuutuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä tarkoitettua vakuutusta, jolla lastinantaja vahvistaa, että lähetysten 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. Vakuuttamista koskevan sanktioinnilla pyritään ennakkollisesti varmistamaan vakuutuksen tekeminen ja turvallinen kuljetus.

Momentin 6 kohdan sanktiointi kohdistuisi kuljetuksen suorittajaan ja aluksen päällikköön, joiden velvollisuus on omalta osaltaan 1. lakiehdotuksen 76 §:ssä säädetyllä tavalla varmistaa kuljetuksen turvallisuudesta. Sanktioihalla pyritään ennakoita varmistamaan näiden velvollisuuksien asianmukainen toimeenpano. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä määriteltyä kuljetuksen suorittajaa (carrier). Kuljetuksen suorittaja voi olla esimerkiksi

rahdinkuljettaja, liikenteenharjoittaja, laivanisäntä tai varustamo, joiden velvollisuuksista muuten säädetään muualla merenkulun lainsäädännössä. Sanktioitu olisi kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön keskeiset velvollisuudet. Näiden 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.

Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikkö rikkoisivat velvollisuuksiaan, jos ne laiminlöisivät varmistaa varsinaisen kuljetuksen turvallisuus siten, että lastinkuljetusyksiköt tulee sijoitetuiksi ja tarvittaessa kiinnitetyiksi alukseen ja erilaiset vaaralliset lastit ovat asianmukaisesti eroteltu toisistaan. Rikkomus olisi myös se, jos aluskuljetuksen määränpäasataman ollessa Suomessa tietoja vaarallisesta aineesta ei annettaisi satamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle, jotta purkamisen aluksesta voidaan suorittaa aineiden vaaraominaisuudet huomioiden.

Momentin 7 kohdan sanktiointi liittyisi 1. lakiehdotuksen 77 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyömiseen. Sanktioinnin kohde olisi kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaaja, täyttjä tai kuormaaja. Mainittu 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. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan pakkaustodistuksen asianmukainen laatiminen. Pakkaustodistuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännösten mukaista todistusta, jolla vakuutetaan kuljetukseen jätettävän kuorman olevan vaatimustenmukainen. Pykälässä on lueteltu ne kuormaan liittyvät toimet, merkinnät, asiankirjat ja muut tiedot, joiden pakkaustodistuksella vakuutetaan olevan vaatimustenmukaisia kuljetuksen suorittamiseksi.

142 §. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu. Pykälässä säädettäisiin pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonnassa määrättävästä seuraamusmaksusta. Tällainen uusi hallinnollinen seuraamusmaksu otettaisiin käyttöön pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista, niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamiseksi. Sanktiointi liittyisi markkinavalvonta-asetuksen täytäntöönpanoon. Markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksua koskeva ehdotus sisältyy myös alkuperäiseen hallituksen esitykseen. Tämä perustelu täydentää alkuperäisen hallituksen esityksen 158 §:n perustelua.

Markkinavalvonta-asetus on soveltamisalaltaan laaja ja horisontaalinen eri tuoteryhmien markkinavalvontaa koskeva säädös. Asetuksessa säädetään muun muassa yleisistä yhdenmukaisista puitteista markkinavalvonnalle ja ulkorajavalvonnalle jäsenvaltiossa sekä vähimmäisvaatimuksesta markkinavalvontaviranomaisen toimivaltuuksille. Lisäksi markkinavalvonta-asetus edellyttää, että jäsenvaltiot säätävät asetuksen soveltamisalaan kuuluvien säädösten osalta niiden rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista.

Markkinavalvonta-asetuksen soveltamisen tueksi ja kansallisen markkinavalvontasääntelyn yhdenmukaistamiseksi tarvitaan täydentävää kansallista sääntelyä. Tämä tapahtuu sekä eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain täydentämisellä että tuotesektorikohtaisella sääntelyllä. Markkinavalvonta-asetuksen sisältämiin tuoteryhmiin kuuluvat tässä lakiehdotuksessa tarkoitettavat vaarallisten aineiden kuljetuksissa käytettävät pakkaukset, säiliöt ja kontit.

Markkinavalvonta-asetuksen 41 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot säätävät markkinavalvonta-asetuksen ja sen liitteessä II luetellun unionin yhdenmukaistamislainsäädännön rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, joilla asetetaan velvollisuuksia talouden toimijoille. Seu-

raamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Tämän vuoksi ehdotettava seuraamusmaksu perustuu EU:n lainsäädäntöön eikä sääntely jätä kansallista liikkumavaraa säädettäessä rikkomuksista, joista seuraamus on määrättävä. Markkinavalvonta-asetuksen perustelujen 65 kohdan mukaan seuraamusten, myös rahamääräisten seuraamusten, vahvistamista koskevat säännöt kuuluvat kansallisen lainkäyttövallan piiriin. Tämän vuoksi niistä ehdotettavan sanktiomaksun rahamäärästä ja määräämismenettelystä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 143 §:ssä.

Ehdotettava pykälä olisi kaksiosainen. Sen *1 momentissa* säädettäisiin niistä rikkomuksista, jotka olisi mahdollista määrätä kenelle tahansa pakkauksen, säiliön tai kontin yleisten turvallisuusmääräysten rikkomisesta. Näiden velvollisuuksien rikkominen olisi sanktioitu momentin *1 kohdassa*. Esityksen 1. lakiehdotuksen 23 §:n perustelun mukaan pakkauksen, säiliön ja kontin käsitteitä käytetään lakiehdotuksessa yleisessä merkityksessä. Käytännössä kuljetukseen käytettäviä pakkauksia ja säiliöitä on tyypiltään erilaisia, esimerkiksi tynnyri, laatikko, paineastia ja kiinteä tai irrotettava säiliö. Kontilla tarkoitetaan konttilaissa (762/1998) 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.

Pakkauksen, säiliön ja kontin on 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 on oltava rakennemateriaaleiltaan käyttöolosuhteisiin sopivia. Näiden velvollisuuksien sanktiointi seuraamusmaksulla tehostaisi säädettyjen velvollisuuksien noudattamista. Aiottu käyttö, sekä esimerkiksi säiliötyyppi, määrittävät vaadittavat tekniset ominaisuudet, joista määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Momentin *2 kohdassa* olisi sanktioitu pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin valmistamiseen liittyvien velvollisuuksien rikkominen. Näistä olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 25 §:ssä. Velvollisuudet liittyisivät hyväksyntään, laadunvarmistukseen sekä teknisten tietojen kirjaamiseen ja saatavilla olemiseen, ja valmistukseen liittyen asiakirjojen säilyttämiseen viranomaisvalvonnan ja tuotteiden turvallisen käytön mahdollistamiseksi.

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. Näiden velvollisuuksien noudattamisen takeena on teknisten asiakirjojen säilytysvelvollisuus tuotteen käytön ajan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi. Momentin 3 kohdan sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan näiden asiakirjoja koskevien velvollisuuksien noudattaminen. sanktiointi perustuisi 1. lakiehdotuksen 25 ja 26 §:ään.

Momentin *4 kohdan* perusteella olisi sanktioitu 26 §:ssä säädetyn tai sen nojalla määrätyn vastaisesti pakkausta, säiliötä tai kontin käyttäminen. Ehdottava sanktiointi täydentäisi 1 kohdan yleisten turvallisuusvaatimusten sanktiointia pakkauksen, säiliön ja kontin käytöstä. Sanktioinnin tarkoituksena on, että kuljetukseen valitaan tarvittavaan kuljetusmuotoon ja kuljetustapaan soveltuva pakkaus, säiliö ja kontti.

Pykälän toinen momentti muodostuisi niistä rikkomuksista, joihin talouden toimija voisi syyllistyä rikkomalla hänelle säädettyjä nimenomaisia velvollisuuksia. Tällaisia talouden toimijoita olisi 2 momentin mukaan säiliön tai painastian omistaja tai haltija, valmistaja tai valtuutettu edustaja, maahantuojaja, jälleenmyyjä, omistaja ja käyttäjä.

Momentin *1 kohdassa* olisi sanktioitu säiliön ja paineastian omistajalle 28 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöminen. Kyse olisi kansalliseen velvollisuuteen perustuvasta sanktiosta, jolla pyrittäisiin ylläpitämään ilmoitetuista säiliöistä tai paineastioista ajantasaiset tiedot. Ne mahdollistavat valvontaviranomaiselle säiliökannan elinkaaren seurannan esimerkiksi rakennemuutosten ja merkittävien korjausten osalta.

Momentin *2 kohta* kohdistuisi valmistajaan ja valtuutettuun edustajaan. Esityksen 1. lakiehdotuksen 80 ja 81 §:ssä edellytetään turvallisuuden varmistamista, asiakirjojen säilyttämistä tai kuljetettavan painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi, poistamista markkinoilta taikka palautusmenettelyn järjestämistä, toimenpiteisiin ryhtymistä, markkinoilta poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista, ilmoittamista viranomaiselle ja dokumentointia. Näiden velvollisuuksien rikkominen olisi sanktioitu kohdassa. Sen lisäksi olisi sanktioitu kuljetettavien painelaitteiden direktiivin mukaisesti 1. lakiehdotuksen 89 §:ssä säädettyjen yleisten velvollisuuksien laiminlyönti antaa tietoja ja tehdä yhteistyötä viranomaisten kanssa.

Maahantuojaa koskeva sanktiointi olisi momentin *3 kohdassa*. Näistä olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 83 ja 84 §:ssä. Maahantuojalle olisi mahdollista määrätä seuraamusmaksu, jos tämä laiminlyö markkinoille saattamista, varmistamista, ilmoittamista, säilyttämistä, pidättäytymistä tai säilyttämistä koskevan velvollisuuden taikka painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi, sen poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden. Sanktioitu olisi myös tässä kohdassa 1. lakiehdotuksen 89 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyönti.

Momentin *4 kohdan* mukaan olisi sanktioitu jälleenmyyjä, joka laiminlöisi 85 §:ssä asettamista tai varmistamista koskevan velvollisuuden. Sanktioitu olisi myös 86 §:ssä pidättäytymistä, tiedottamista, dokumentoimista tai varmistamista koskevan velvollisuuden sekä 1. lakiehdotuksen 89 §:ssä säädetyn yleisen velvollisuuden rikkominen.

Momentin *5 kohdassa* sanktioitaisiin omistajan 87 §:ssä säädettyjen varmistamista, pidättäytymistä, tiedottamista tai dokumentointia koskeva velvollisuuden rikkominen, sekä myös yleisten 1. lakiehdotuksen 89 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien rikkominen.

Momentin *6 kohdan* sanktiointi kohdistuisi käyttäjään, joita koskevista velvollisuuksista säädetäisiin 88 §:ssä. Sanktioitu olisi käyttämistä, tiedottamista tai varmistamista koskevien velvollisuuksien rikkominen, tai kuten muissakin momentin kohdissa 1. lakiehdotuksen 89 §:ssä säädettyjen yleisten velvollisuuksien rikkominen.

143 §. Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus. Pykälässä säädetäisiin liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämisestä sekä näiden maksun suuruudesta. Maksun määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia (434/2003).

Hallinnollisia seuraamuksia koskevien sääntelyperiaatteiden mukaan seuraamuksen määräämistoimivalta on yleensä perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja (ks. Lainkirjoittajan opas jakso 12.10.). Tämän vuoksi pykälän *1 momentin* mukaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos määräisivät 141 §:ssä tarkoitetun liikennevirhemaksun ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräisivät 142 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määräisi lisäksi 142 §:n 2 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Maksut menisivät valtiolle.

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on pitkä kokemus vaarallisia aineita koskevan lainsäädännön valvonnassa. Tällä hetkellä nämä viranomaiset määräävät vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lainsäädännön rikkomisesta sakkorangaistuksia. Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos määräävät esimerkiksi tieliikennelain rikkomisesta jo tällä hetkellä liikennevirhemaksuja.

Seuraamusmaksun määrääminen kuljetettavien painelaitteiden markkinavalvonnassa olisi uusi tehtävä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja Säteilyturvakeskukselle. Seuraamusmaksun määräämistoimivalta olisi perusteltu näille virastoille, koska ne valvoisivat ehdotettavan lain mukaan vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien turvallisuutta ja vaatimustenmukaisuutta.

Pykälän 2 momentissa olisi liikennevirhemaksun rahamäärää koskeva säännös. Liikennevirhemaksun, jonka suuruus olisi 40 euroa, 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. Sanktion rahamäärä vastaisi ajokorttilaissa, ajoneuvolaissa (82/2021) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) asiakirjojen mukana pitämismuuttamattomuuden rikkomisesta määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärää.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan muiden kuin 2 momentissa tarkoitettujen rikkomusten kohdalla rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärään vaihteluväliä, jonka toimivaltainen viranomainen määrittäisi omassa seuraamuskäytännössään. Rikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi kuitenkin olla enintään 300 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 300 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Maksujen määrät olisivat kohtuullisia ja suhteellisuusperiaatteen mukaisia, mutta riittävällä tavalla vaikuttava laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

Pykälän 4 momentissa ehdotettava kuljetettavien painelaitteiden markkinavalvonnassa ehdotettavan seuraamusmaksun rahamäärä vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädetyn markkinavalvonnan seuraamusmaksun rahamäärää. Ajoneuvolaki tuli voimaan 1.5.2021. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu olisi enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin oikeushenkilölle, seuraamusmaksu olisi suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta.

Kuljetettavien painelaite voi olla viollisena sekä väärin käytettynä vaarallinen. Tämän vuoksi markkinavalvonnan seuraamusmaksun rahamäärän tulee olla asianmukaisella tavalla rikkomuksia ennalta estävä, jotta painelaitteiden suunnittelija, valmistaja, markkinoille saattajat sekä muu talouden toimija noudattavat tuotteiden suunnittelussa, valmistuksessa ja markkinoille saattamisessa säädettyjä vaatimuksia.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi pykälän 5 momentin mukaan otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei saisi määrätä lainkaan, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voisi tällöin antaa huomautuk-

sen, jos siihen on aihetta. Momentin sääntelyllä, joka liittyy sanktiomaksun mittaamiseen, toteutettaisiin eduskunnan perustuslakivaliokunnan seuraamusmaksuilta edellyttämää oikeasuhtaisuutta.

Pykälän 6 momentti sisältäisi vielä ne bis in idem -periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Periaatteen merkitystä hallinnollisen maksusanktion kannalta on käsitelty esimerkiksi tie- liikennelakia ja ajoneuvolakia koskevilla hallituksen esityksissä (HE 180/2017 vp, HE 177/2020 vp). Ne bis in idem -periaatteesta johtuen 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.

144 §. *Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpano.* Pykälässä säädettäisiin liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpanosta tavanomaisella tavalla.

Pykälän 1 momentissa olisi viittaus sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin. Pykälän 2 momentin mukaan liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus.

Lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille. Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun viivästyessä se olisi koroton.

145 §. *Määräaikainen kieltä osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen.* Pykälän numero muutettaisiin. Muuten perustelu olisi kuten alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 160 §:ssä.

24 luku

Erinäiset säännökset

146 §. *Muutoksenhaku ja täytäntöönpano.* Pykälän numero muutettaisiin. Perustelu, kuten alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 162 §:ssä.

147 §. *Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen.* Pykälän numero muutettaisiin. Perustelu, kuten alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 163 §:ssä.

148 §. *Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen.* Pykälän numero muutettaisiin. Sen lisäksi pykälän 2 momenttia täydennettäisiin alkuperäisestä hallituksen esityksestä viittamalla ehdotettavassa laissa säädettyihin asiakirjoihin. Viittauksella tarkennettaisiin määräystenantovaltuutta siten, että määräyksiä voisi antaa ehdotettavassa laissa säädettyjen asiakirjojen kadonneeksi, anastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

149 §. *Virkavastuu.* Pykälän numero muutettaisiin. Perustelu, kuten alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 165 §:ssä.

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

150 §. Voimaantulo. Pykälän numero muutettaisiin. Perustelu, kuten alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 166 §:ssä.

151 §. Siirtymäsäännökset. Pykälän numerointi muutettaisiin. Sen lisäksi pykälän 12 kohtaa muutettaisiin (alkuperäisen hallituksen esityksen 167 §). Pykälässä ehdotettavilla siirtymäsäännöksillä annetaan nykytoiminnalle siirtymäajat toiminnan mukauttamiseksi joustavasti uusiin laissa ehdotettaviin vaatimuksiin. Kohdan muutos antaisi lisää aikaa niiden lain nojalla annettavien Liikenne- ja viestintäviraston määräysten valmisteluun, joihin on tarkoitus siirtää tiettyjä nykyisin asetustasolla säädettyjä vaatimuksia. Virasto antaisi vaarallisten aineiden alus- ja ilmakuljetuksista määräyksiä samalla tavalla kuin nykyisin tie- ja rautatiekuljetuksista. Nykyiset tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat määräykset tulevat uusittaviksi EU:n lainsäädännön velvoittamina 30.6.2023 mennessä. Lisäajalla lain edellyttämät muutokset määräyksiin olisi mahdollista tehdä samassa määräyshankkeessa. Kumotun lain nojalla annetut asetukset olisivat pääsääntöisesti voimassa kuuden kuukauden ajan lain voimaantulosta eli 30.6.2023 saakka. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

5.2 Laki sakon täytäntöönpanosta

1 §. Lain soveltamisala. Pykälää muutettaisiin alkuperäisestä hallituksen esityksestä siten, että 2 momentin 16 kohdan pykäläviittaukset muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen muuttuneita pykälänumerointeja. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

6 Voimaantulo

Alkuperäiseen hallituksen esitykseen sisältyneet ehdotus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja sakon täytäntöönpanosta annetuksi laiksi ehdotetuilla tavoilla muutettuna sekä muut alkuperäiseen esitykseen sisältyneet lakiehdotukset ehdotetaan tulevaksi voimaan vuoden 2023 alussa.

7 Suhde täydentävään esitykseen

Esitys on perustuslain 71 §:ssä tarkoitettu täydentävä esitys ja se tulee käsitellä yhdessä alkuperäisen hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) kanssa.

Täydentävä esitys korvaa pääosin alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 23 luvun. Sen lisäksi täydentävä esitys sisältää korjausehdotuksia ja täydennyksiä, jotka on havaittu alkuperäisen hallituksen esityksen eduskuntakäsittelyn aikana.

Esitystä on valmisteltu vuoden 2022 toisen lisätalousarvion valmistelun yhteydessä.

8 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

8.1 Yleistä

Tämä jakso korvaa alkuperäisen hallituksen esityksen jakson 12.6 ”Esitettävän sanktiojärjestelmän perustuslainmukaisuudesta”.

Alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettavan markkinavalvonnan seuraamusmaksun lisäksi tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen seuraamuksesta, liikennevirhemaksusta järjestelmiseen. Rikoslain 44 lu-

vun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistö ehdotetaan jätettäväksi rikoslaissa ennalleen. Samoin ympäristön turmelemisesta vaarallisia aineita kuljetettaessa olisi edelleen kriminalisoitu rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

Ehdotettava liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä 1. lakiehdotuksen 141 §:ssä säädetyn vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen seuraamuksena. Perustuslakivaliokunta on arvioinut liikennevirhemaksua tieliikenteen vähäisimpien rikkomusten seuraamuksena lausunnossaan PeVL 9/2018 vp ja lakivaliokunta lausunnossaan LaVL 9/2018 vp.

Hallinnollisella seuraamusmaksulla olisi 1. lakiehdotuksen 142 §:ssä sanktioitu pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen.

Varsinaisten rikkomussäännösten lisäksi alkuperäisessä hallituksen esityksessä on ehdotettu säädettäväksi ADR-ajolupakokeesta tai turvallisuusneuvonantajan kokeesta vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssista osallistua uudelleen kokeeseen. Tämän sanktioinnin säätämisyjärjestystä ja suhdetta perustuslakiin on käsitelty alkuperäisessä hallituksen esityksessä. (ks. HE 220/2021 vp s. 41).

8.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset

8.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 23 lukuun sisältyisivät lain rikkomisesta määrättävät uudet hallinnolliset maksusanktiot lain rikkomisen seuraamuksina. Nämä olisivat 142 §:ssä säädettävä liikennevirhemaksu ja 143 §:ssä säädettävä seuraamusmaksu. Tunnusmerkistöjen lisäksi 143 §:ssä olisi säädetty sanktioiden määräämismenettelystä ja rahamäärästä sekä niiden täytäntöönpanosta. Alkuperäisessä hallituksen esitys sisältä sanktiomaksuja koskevien päätösten muutoksenhakua koskevat säännökset.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa lausuntokäytännössä on katsottu, että perustuslain 8 §:ssä tarkoitettu rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ei ulota vaikutustaan suoraan hallinnollisiin seuraamuksiin. Alun perin asiaan on kiinnitetty huomiota täsmällisyysvaatimuksen kannalta (PeVL 74/2002 vp, s. 5/I). Sittenmin valiokunta on säännönmukaisesti toistanut tämän tarkkuuden yleistä vaatimusta koskevan maininnan hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia ehdotuksia tarkastellessaan (esim. PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 17/2012 vp, s. 6/I, PeVL 15/2014 vp, s. 2/I, PeVL 28/2014 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 15/2016 vp, s. 4–5, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 9/2018 vp, s. 3, PeVL 12/2019 vp, s. 8, 13/2019 vp, s. 8, PeVL 21/2020 vp, s. 2 ja PeVL 46/2021 vp, s. 13 kohta.)

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin myös katsonut, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn on täytettävä riittävät sääntelyn täsmällisyyttä ja selkeyttä koskevat vaatimukset. Vaikka valiokunta on nimenomaisesti tässä suhteessa katsonut, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, se on kuitenkin katsonut, että tarkkuuden yleistä vaatimusta ei hallinnollisen seuraamussääntelyn suhteen voida sivuuttaa (Esim. PeVL 74/2002 vp, s. 2/I). Täsmällisemmin valiokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (esim. PeVL 32/2005 vp, s. 2–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 12/2019 vp, s. 8 ja PeVL 46/2021 vp, s. 12 kohta).

Perustuslakivaliokunta on myös katsonut, että rikosoikeudellisen lainsäädännön yhteydessä kehitetty niin sanottua avointa eli blankorangaistussäätelyä koskevat edellytykset koskevat myös hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaa säätelyä (PeVM 25/1994 vp, s. 8/I). Valiokunta on pitänyt säätelyn tällaista täsmenämistä edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä (PeVL 10/2016 vp, s. 7–8).

Esityksen 1. lakiehdotuksen 141 ja 142 §:ssä säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina. Rikkomustunnusmerkistöt olisi jaoteltu 141 §:ssä liikennemuotokohtaisesti sekä kuljetusten osapuolille säädettyjen velvollisuuksien mukaisesti. Esityksen 142 §:ssä olisi riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sanktioitu hallinnollisella seuraamusmaksulla pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen.

8.2.2 Syyksiluettavuus

Tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan rikkomuksen syyksiluettavuuden edellytykseksi tahallisuutta tai tuottamusta. Sanktiomaksuja koskeva säätelyä ei ole välttämätöntä sitoa tahalliseen tai huolimattomaan suhtautumiseen. Toisin sanoen hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen tuottamuksesta riippumaton vastuu eli niin sanottu ankara vastuu on myös katsottu mahdolliseksi. Ankaraa vastuuta ei kuitenkaan ehdoteta tässä esityksessä, vaan perustana on perustuslakivaliokunnan uuden tieliikennelain eduskuntakäsittelyn yhteydessä omaksuma kanta, jossa korostettiin sanktioitujen käyttäytymisen kytkentää tahallisuuteen tai tuottamukseen.

Tämän vuoksi näitä käsitteitä on tulkittava rikoslain 3 luvun 6 §:n tahallisuutta koskeva säännös ja 7 §:n tuottamusta koskeva säännös huomioon ottaen. Tulkintaa voidaan puoltaa sillä, että perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (esim. PeVL 46/2021 vp, 12 kohta, PeVL 21/2020 vp, s. 2, PeVL 9/2018 vp, s. 2–3, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5 ja PeVL 14/2013 vp, s. 2/I).

Myös EU-oikeudella on asiassa merkitystä, koska ehdotettavat sanktiomaksut perustut joko kokonaan tai osittain EU:n lainsäädännössä asetettuihin velvollisuuksiin. Lähtökohta on tällöin syyksiluettavuuden alaa määrittävien käsitteiden tulkinnassa se, että tulkinta on kaikissa hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevissa tilanteissa saman sisältöistä (ks. esim. EU:n tuomioistuimen *Intertanko*-ratkaisu; C-308/06).

8.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely

Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia. Tätä on pidetty tärkeänä hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesti selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset (viranomaisen selvittämisvelvollisuus). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan mainittu hallintolain säännös lähtökohtaisesti merkitsee, että hallinnollisten seuraamusmaksujen määrääminen ei ole käännettyyn todistustaakkaan perustuva (PeVL 32/2005 vp, s. 3/II ja PeVL 9/2018 vp, s. 6.). Hallintolaki muodostaa muutenkin oikeusturvan kannalta riittävän perustan myös ehdotettavien liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksuja määrättäessä.

Toimivalta määrätä sanktiomaksu on perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvi-

oida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Esityksen 1. lakiehdotuksen 143 §:n mukaan liikennevirhemaksun määräisi poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos omilla toimialoillaan. Seuraamusmaksun määräisi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä Säteilyturvakeskus. Näiden valvontaviranomaisten toimivaltaa voidaan perustella erityisesti maksusanktioiden syyksilukemiseen ja mittaamiseen liittyvällä päätöksenteolla, jotka molemmat edellyttävät asiantuntemusta seuraamusmaksun määräämisen perusteena olevista seikoista ja siitä aineellisesta alasta, jota seuraamusmaksun määräämistä koskeva lainsäädäntö koskee. Hallinnollista sanktiointia on mahdollista perustella myös sanktion määräämisen tehostamisella, mikä käytännössä voi tarkoittaa sanktion määräämisen nopeutumista rikosoikeudelliseen menettelyyn verrattuna.

Tarkoituksenmukaisinta tällöin voisi olla myös se, että kaikki ehdotettavassa laissa tarkoitettut valvontaviranomainen olisivat toimivaltaisista määräämään ehdotettavia maksusanktioita. Erityisen perusteltua toimivalta voisi olla Liikenne- ja viestintävirastolle, jolla olisi valvontatoimivalta kaikissa vaarallisten aineiden kuljetusten liikennemuodoissa ja se olisi lisäksi vaarallisten aineiden valvontatoimintaa koordinoiva viranomainen Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan kuitenkin myös 1. lakiehdotuksessa hyvin laajasti lainsäädännöllistä toimivaltaa antaa esitettävän lain nojalla määräyksiä. Tämä laaja toimivalta ilmenee alkuperäisen asetuksen jaksosta 8, jossa määräystenantovaltuudet on lueteltu säännöskohtaisesti. Perustuslain 3 §:ssä on säädetty vallanjakoperiaatteesta, joka edellyttää lainsäädäntövallan ja tuomiovallan erottamista toisistaan. Perustuslain 21 §:ssä säädetään oikeusturva-perusoikeudesta, jonka mukaan jokaisella on oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksien koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Näiden periaatteiden asettamien rajoitusedellytysten vuoksi sanktiomaksun määräämistä toimivaltaa ei ehdoteta Liikenne- ja viestintäministeriölle.

Myös se on merkityksellistä, että poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on paras osaaminen ja kokemus liikennevirhemaksun määräämisestä. Poliisilla hallinnoi tietojärjestelmää, jossa liikennevirhemaksu jo tällä hetkellä hallinnoidaan. Myös Tulli ja Rajavartiolaitos hyödyntävät poliisin tietojärjestelmää.

Kuljetettavien painelaitteiden valvonnassa Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus ovat markkinavalvonnan asiantuntijoita. Seuraamusmaksuja oletetaan tulevaisuudessa määrättävän vain vähän ja ne on mahdollista hallinnoida olemassa olevissa virastojen tietojärjestelmissä. Toimivalta määrätä seuraamusmaksuja soveltuu niille hyvin.

Seuraamusmaksu määrättäisiin sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa että Säteilyturvakeskuksessa esittelystä. Turvallisuus- ja kemikaalivirastosta annetun lain (1261/2010) 4 §:n 2 momentin mukaan pääjohtaja ratkaisee Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa ratkaistavat asiat, jollei niitä ole säädetty työjärjestyksessä määrätty muun virkamiehen ratkaistaviksi. Viraston työjärjestyksen (Tukes 5584/00.01.01/2021) 13 §:n mukaan asiat ratkaistaan Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa esittelystä, ellei työjärjestyksessä toisin säädetä. Työjärjestyksessä ei säädetä seuraamusmaksun määräämisestä ilman esittelyä. Säteilyturvakeskuksesta annetun asetuksen (902/1990) 6 §:n mukaan Säteilyturvakeskukselle kuuluvat asiat ratkaisee johtokunta, pääjohtaja, osastopäällikkö tai muu, jolle sellainen toimivalta on työjärjestyksessä annettu. Asiat ratkaistaan esittelystä, jollei työjärjestyksessä toisin määrätä. Viraston työjärjestyksessä ei määrätä seuraamusmaksun määräämisestä.

8.2.4 Oikeusturva

Hallinnollisen sanktiomaksun määräämistä koskevasta päätöksestä on perustuslain 21 §:n nojalla voitava hakea muutosta. Tämän tulee perustuslakivaliokunnan mukaan käydä selkeästi ilmi

asiaa koskevasta lainsäädännöstä (ks. PeVL 28/2014 vp, PeVL 9/2012 vp ja PeVL 58/2010 vp.). Tämä vaatimus täyttyy ehdotuksessa asianmukaisesti, koska alkuperäisen hallituksen esityksen mukaan (162 §) nyt ehdotettaviin sanktiomaksuihin voisi hakea muutosta. Päätöksestä tulisi kuitenkin ensin hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuun päätöksen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitetulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

8.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun kansallisesta liikkumavarasta

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (ks. PeVL 25/2005 vp). Valiokunta on tämän johdosta painottanut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 26/2017 vp, s. 42, PeVL 2/2017 vp, s. 2, PeVL 44/2016 vp, s. 4). Seuraamussääntelyssä voidaan katsoa olevan kyse tällaisesta merkityksellisestä sääntelystä.

Alkuperäisen hallituksen esityksen jaksoissa 2.3 ja 2.4 on käsitelty ne kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädännön määräykset ja velvoitteet, joihin voimassa oleva kansallinen vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntö perustuvat. Näiden määräysten ja velvoitteiden sanktioitinevelvoitteet perustuvat eri liikennemuotojen osalta seuraaviin määräyksiin ja säännöksiin:

Ilmakuljetukset

- Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicago-sopimuksen; SopS 11/1949) 12 artikla:

"Jokainen sopimusvaltio sitoutuu panemaan syytteeseen kaikki sovellettavia määräyksiä rikkovat henkilöt."

- Chicago sopimuksen liite 18, luku 11.3 (Seuraamukset)

"Kunkin sopimusvaltion on toteutettava tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet vaarallisia aineita koskevia määräysten noudattamiseksi, mukaan lukien asianmukaisten seuraamusten määrääminen rikkomuksista."

Tieliikennekuljetukset

- ADR-sopimuksen (Sopimus vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista; SopS 23/1979) A liitteen 1.8.1.4 kohta

"Jos toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että ADR-määräysten vaatimukset eivät täyty, ne voivat kieltää lähetyksen tai keskeyttää kuljetuksen, kunnes havaitut puutteet on korjattu, tai ne voivat määrätä muita aiheellisia toimenpiteitä."

- VAK-tievalvontadirektiivin (Neuvoston direktiivi 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa) resitaali

"Lisäksi olisi tarpeen laatia luettelo rikkomuksista, joita kaikki jäsenvaltiot pitävät niin vakavina, että niistä seuraa aiheuttajina oleviin ajoneuvoihin kohdistuvat olosuhteisiin tai turvallisuusvaatimukseen nähden aiheelliset toimenpiteet, mukaan lukien tarvittaessa kyseessä olevien ajoneuvojen yhteisöön tulon kieltäminen, - 9 artikla: Kunkin jäsenvaltion on toimitettava komissiolle viimeistään kahdentoista kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden päättymisestä tämän direktiivin soveltamisesta liitteen III mukainen vuosikertomus, joka sisältää muun muassa seuraavat tiedot:

-suoritettujen tarkastusten lukumäärä,

-tarkastettujen ajoneuvojen määrä rekisteröintipaikan mukaan (kansallisesti toisessa jäsenvaltiossa tai kolmansissa maissa rekisteröidyt ajoneuvot),

-todettujen rikkomusten määrä ja laji,
-määrättyjen seuraamusten määrä ja laji.

- VAK- tievalvontadirektiivin soveltamista varten direktiivin liitteessä 2 on annettu ohjeista siitä, mitä pidetään rikkomuksena. Tarkoitettuina rikkomuksina pidetään erityisesti jos:

- 1) aineiden kuljetus ei ole sallittu;
- 2) lähetyksen mukana ei ole lähettäjän varmistusta aineiden ja niiden pakkauksen vaatimustenmukaisuudesta;
- 3) ajoneuvossa on tarkastettaessa havaittavissa vaarallisten aineiden vuotoa, joka johtuu siitä, että säiliöt tai pakkaukset eivät ole tiiviisti suljettuja;
- 4) ajoneuvolla ei ole tyyppihyväksyntätodistusta tai siinä oleva hyväksymistodistus ei ole määräysten mukainen;
- 5) ajoneuvon ei ole kiinnitetty asianmukaisia oranssikilpiä tai kilvet eivät ole määräysten mukaisia;
- 6) ajoneuvossa ei ole turvallisuusohjeita tai turvallisuusohjeet eivät ole asianmukaiset;
- 7) ajoneuvo tai pakkaukset eivät ole asianmukaisia;
- 8) kuljettajalla ei ole määräysten mukaista todistusta ammatillisesta koulutuksesta vaarallisten aineiden tiekuljetusta varten;
- 9) ajoneuvossa ei ole sammuttimia;
- 10) ajoneuvossa tai kollissa ei ole määräysten mukaisia varoitusmerkintöjä;
- 11) ajoneuvossa ei ole kuljetus-/saateasiakirjoja tai kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot eivät ole määräysten mukaisia;
- 12) ajoneuvot eivät ole kahdenvälisen/monenvälisen sopimuksen mukaisia tai ajoneuvot eivät ole sopimuksen mukaisia,
- 13) säiliö on ylitäytetty

Rautatiekuljetukset

- Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimus (COTIF-yleissopimus) liitteen C olevien (SopS 51-52/2006) RID-määräysten liitteen 1.8.1.4 kohta

”Jos toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että RID-määräysten vaatimukset eivät täyty, ne voivat kieltää lähetyksen tai keskeyttää kuljetuksen, kunnes havaitut puutteet on korjattu, tai ne voivat määrätä muita aiheellisia toimenpiteitä.”

- Venäjä-sopimuksen (Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain voimaantulosta; SopS 77/2014) 21.2 artikla

”Jos valvontaviranomaiset havaitsevat, että tätä sopimusta tai osapuolten toimivaltaisten viranomaisten sopimia vaatimuksia ei ole noudatettu, he voivat kieltää lähetyksen tai keskeyttää kuljetuksen, kunnes todetut viat on korjattu, tai he voivat määrätä muita tarvittavia toimenpiteitä.”

Aluskuljetukset:

- MARPOL-sopimuksen (SopS 51/1983) 4 artikla:

”Rikkomukset:

1. Tämän yleissopimuksen määräysten rikkominen tulee kieltää ja siitä tulee rikkomuksen tapahtumispaikasta riippumatta säätää seuraamus kyseisen aluksen hallinnon lainsäädännössä.

Jos hallinnolle tehdään ilmoitus tällaisesta rikkomuksesta ja se katsoo todistusaineiston riittävän oikeudellisten toimien vireille saattamiseen väitetyn rikkomuksen johdosta, sen on käynnistettävä tällaiset toimet ensi tilassa lainsäädäntönsä mukaisesti.

2. Tämän yleissopimuksen määräysten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella tulee kieltää ja siitä tulee säätää seuraamus sopimuspuolen oman lainsäädännön mukaisesti. Rikkomuksen tapahduttua tuon sopimuspuolen tulee joko
a) saattaa oikeudelliset toimet lainsäädäntönsä mukaisesti vireille, tai
b) toimittaa aluksen hallinnolle hallussaan olevat tiedot ja todisteet rikkomuksen tapahtumisesta.

3. Milloin aluksen hallinnolle toimitetaan tietoja tai todisteita siitä, että kyseinen alus on rikonut tätä yleissopimusta, hallinnon on viipymättä ilmoitettava tiedot tai todisteet lähettäneelle sopimuspuolelle sekä myös järjestölle, mihin toimenpiteisiin asiassa on ryhdytty.

4. Tämän artiklan johdosta sopimuspuolen lainsäädäntöön otettavien rangaistusten on oltava tämän yleissopimuksen rikkomisen ehkäisemistä ajatellen riittävän ankaria sekä yhtä ankaria siitä riippumatta, missä rikkomus on tapahtunut.

Edellä mainitusta jaottelusta voidaan todeta, että kansallinen liikkumavara sanktioinnista päätettäessä vaihtelee liikennemuotokohtaisesti. Kansainvälisten määräysten sanktiointi on tyhjentävä esimerkiksi ilmaliikenteessä, mutta jossain määrin epäselvää rautatieliikenteessä. Tällä on merkitystä kansallisesti sanktioinneista päätettäessä.

Sääntelyn epäyhtenäisyys liittyy siihen, että vaarallisten aineiden kuljetusten kansainvälisiä määräyksiä ei valmistella yhteisessä, kaikkia liikennemuotoja hallinnoivassa organisaatiossa, vaan liikennemuotokohtaisesti kansainvälisissä järjestöissä. Eri liikennemuodoilla on myös erilainen sääntelyhistoria. Vaikka liikkumavara vaihtelee ja on jossain määrin epäyhtenäinen, on hallituksen esityksen lähtökohta kuitenkin se, että sanktioinnin tulee tapahtua liikennemuodosta riippumatta samoista lähtökohdista, koska kuljetus- ja liikenneturvallisuudelle sekä ympäristölle aiheutuvien mahdollisia riskejä ei ole mahdollista, tai edes järkevää, erotella liikennemuotokohtaisesti. Toiseksi esimerkiksi pakkaus siirtyy liikennemuodosta toiseen kuljetusketjun aikana ja on epätarkoituksenmukaista sanktioida eri liikennemuotoja eri tavalla, tai jättää jokin velvollisuus kokonaan sanktioimatta jossakin liikennemuodossa, koska kuitenkin on kyse samasta pakkauksesta ja samasta kuljetustapahtumasta ja kuljetusketjusta. Tämä vastaisi nykytilannetta, koska vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien velvollisuuksien laiminlyöminen on sanktioitu liikennemuodosta riippumatta yhtenäisesti.

Toiseksi tie- ja rautatieliikennettä koskeva VAK-direktiivin 1 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot varmistavat direktiivin tavoitteiden toteuttamisen. EU:n perussopimukset (esim. SEUT 288 artikla) itsessään edellyttävät jäsenvaltioita varmistamaan direktiivin tavoitteiden toteuttamisen, minkä lisäksi EU:n oikeuden vilpittömän yhteistyön periaate (SEUT 4.3 artikla) edellyttää jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki sellaiset yleis- ja erityistoimenpiteet, joilla voidaan varmistaa unionin säädöksistä johtuvien velvoitteiden täyttäminen. Vilpittömän yhteistyön periaate myös edellyttää, että jäsenvaltiot pidättäytyvät kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa unionin tavoitteiden toteutumisen.

VAK-direktiivin seuraamussääntelylle mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa arvioitaessa on otettava huomioon, että direktiivi ei sisällä seuraamuksia koskevaa nimenomaista tai yleistä sanktiointivelvoitetta. EU-oikeudellisissa säädöksissä on melko tavallista asettaa yleinen jäsenvaltioihin kohdistettu seuraamuksia koskeva velvoite, jossa edellytetään jäsenvaltioiden säätävän unionisäädöksessä asetettuja velvoitteita tehostavia seuraamuksia, joiden on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia, kuten esimerkiksi kuljetettavissa painelaitteissa ehdotetussa lainsäädännössä on asian laita. Tällöin jäsenvaltioiden kansallisessa harkinnassa on,

ovatko seuraamukset hallinnollisia, rikosoikeudellisia vai luonteeltaan muunlaisia. Jäsenvaltioiden harkintaa tällaisessa tilanteessa kuitenkin rajaa vilpittömän yhteistyön periaatteesta johdettu vastaavuusperiaate, joka edellyttää unionin etujen suojaamista vastaavalla tavalla kuin vastaavia kansallisia etuja. Vastaavuusperiaatteesta seuraa, että vaikka unionisäädös ei sisällä seuraamuksia koskevia velvoitteita, kansallisten viranomaisten on sanktioitava unionisäädöksessä asetettujen velvoitteiden rikkominen, jos vastaavien kansallisten velvoitteiden rikkominen on sanktioitu. Sanktiointi on lisäksi lähtökohtaisesti toteutettava samalla sanktiojärjestelmällä. Tämän voidaan sanoa puoltavan kansallisesti sitä, että kaikki liikennemuodot ja kuljetusketjut vaarallisia aineita kuljettaessa sanktioidaan samoista lähtökohdista käsin.

VAK-direktiivi ei edellä todetun mukaisesti sisällä nimenomaisia direktiivissä asetettujen velvoitteiden tehosteeksi säädettäviä seuraamuksia koskevia velvoitteita. Direktiivi lähtökohtaisesti mahdollistaa kansallisen seuraamussäätelyn säätämisen direktiivissä asetettujen velvoitteiden tehostamiseksi kansallisessa täytäntönnäpönlainsäädännössä. EU-oikeudellisesti seuraamusten on kuitenkin oltava sellaisia, jotka eivät välittömästi tai välillisesti estä direktiivin tavoitteiden toteutumista tai muodostu EU:ssa turvattujen perusvapauksia rajoittaviksi. Koska direktiivi ei edellytä sanktiosäätelyä, sanktiosäätelyn hyväksyttävyyttä ja sitä koskevia muita edellytyksiä on edellä mainitun lisäksi arvioitava kansallisista lähtökohdista käsin ja sanktiosäätelyyn liittyvät kansalliset oikeudelliset edellytykset huomioon ottaen.

Varsinaisen vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvän toiminnan lisäksi uudentyyppisellä hallinnollisella maksuseuraamuksella olisi 1. lakiehdotuksen 142 §:ssä sanktioitu esitettävän lain soveltamisalaan kuuluvien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen. Kuljetettavista painelaitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU 7 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä sääntöjen rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista, mukaan luettuna vakavia rikkomistapauksia koskevat rikosoikeudelliset seuraamukset. Sen lisäksi markkina- ja valvonta-asetuksen 41 artiklan mukaan asetuksen ja sen liitteessä II luetellun EU:n yhdenmukaistamislainsäädännön rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista on säädettävä kansallisesti. Kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi sisältyy markkina- ja valvonta-asetuksen liitteeseen II.

Lakiehdotukseen on sisällytetty kuljetettaviin painelaitteisiin liittyvät säännökset seuraamuksista sekä säännökset myös muihin tuotteisiin kuin kuljetttaviin painelaitteisiin sovellettavien säännösten rikkomiseen liittyvistä seuraamuksista mainitun direktiivin edellyttämällä tavalla.

8.4 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksujen hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan säätelyn on myös täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyksivaatimuksen asettamat edellytykset. Hyväksyttävyyksivaatimus edellyttää, että perusoikeusrajoituksen tulee olla painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatima (PeVM 25/1994 vp, s. 5/I). Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan säätelyn suhteen hyväksyttävyyksivaatimus edellyttää, että seuraamussäätelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien suojaamiseksi. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotettavat hallinnolliset maksusanktiot ja niiden järjestelmä ovat osa ehdotettavaa vaarallisten aineiden kuljetusten valvontajärjestelmää. Laissa ehdotettavalla sanktiomaksu-uhalla pyritään vaikuttamaan siihen, että vaarallisia aineita kuljetettaessa toimittaisiin lain säännösten mukaisesti. Lain säännökset ovat keskeisin osa turvallisten kuljetusten takeena. Koska vaarallisten aineiden kuljetustoiminta on laajaa liiketoimintaa, sen valvonta perustuu ennakoilmoituksiin ja yhteistoimintaa valvontaviranomaisten kanssa. Kuitenkin jos lain velvollisuuksia ei noudateta ja yhteistoimintaa asianmukaisesti noudateta, tähän tulee voida puuttua. Näin ollen ehdotettavien sanktiontien tärkein tarkoituspäätäjä ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että säädettyjä velvollisuuksia noudatetaan. Jos muu hallinnollinen seuraamus on riittävä varmistamaan edellä mainittujen seikkojen toteutuminen, sanktiointia ei tässä hallituksen esityksessä ehdoteta liitettäväksi velvollisuuden rikkomisen tehosteeksi.

Selvää näkemystä ei ole siitä, mikä on hallinnollisten seuraamusmaksujen itsenäinen tavoite. Usein hallinnollisten seuraamusmaksujen säätämisen yhteydessä viitataan seuraamusmaksujen ennaltaehkäisevään tehoon tai tarkemmin seuraamusmaksujen yleis- ja erityispreventiiviseen luonteeseen (esim. TaVM 7/2017 vp, s. 12 ja HaVM 18/2021 vp, s. 12). Näin on myös asian laita tässä täydentävässä hallituksen esityksessä. Tällöin hallinnollisten seuraamusmaksujen tavoitteet lähestyvät rikosoikeudellisen rangaistuksen tavoitteita. Koska perustuslakivaliokunta on käytännössään rinnastanut rangaistusluonteiset taloudelliset seuraamukset rikosoikeudelliseen seuraamukseen (PeVL 46/2021 vp, 12 kohta), on luontevaa, että myös tämän esityksessä ehdotettavien seuraamusmaksujen tavoitteet kytetään kuljetus- ja liikenneturvallisuuden sekä ympäristön suojelemisen kannalta vahingollisen toiminnan ennaltaehkäisyyn eli preventioon.

Ehdotettavat sanktiomaksut (liikennevirhemaksu, seuraamusmaksu) ehdotetaan säädettäväksi vaarallisten aineiden kuljetusten kannalta ja markkinoille saattamisen kannalta ei-toivottavan käyttäytymisen ehkäisemiseksi. Ennaltaehkäisy tavoite on tällöin sekä rikkomuksen tekijän tulevaan käyttäytymiseen suuntautuva että laajemmin muihin potentiaalisiin rikkomusentekijöihin suuntautuva. Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen arvioidaan olevan riittävä tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä nykyisten sakonuhkaisten rikkomussäännösten sijaan. Tieliikennelain rikkomusten kontrollissa hallinnollisiin sanktioihin siirtymisellä ei ole arvioitu olevan vaikutusta ei toivotun käyttäytymisen kannalta, mikä puoltaa ehdotettavia uusia sanktiomaksuja myös vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa sekä kuljetettavien painelaitteiden markkinavalvonnassa.

Sekä kansainvälisten sopimusten että EU:n lainsäädännössä asetetut tavoitteet liittyvät edellä esitetyn mukaisesti sekä vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien kuljetus- ja liikenneturvallisuuden sekä ympäristöpoliittisten tavoitteiden toteuttamiseen. Konkreettisina kansainvälisten sopimusmääräysten ja EU:n lainsäädännön tavoitteina ovat vaarallisten aineiden kuljetus- ja liikenneturvallisuuden edistäminen kaikissa liikennemuodoissa sekä ympäristölle kuljetustilanteista aiheutuvia haittojen estäminen tai vähentäminen. Ehdotettavan lain kuljetettavista painelaitteiden valmistusta ja markkinoille saattamista koskevat EU:n lainsäädännön tavoitteet ovat saman suuntaiset; tämän lisäksi käyttäjäturvallisuustavoite on keskeinen painelaitteita kuljetusten ulkopuolella käytettäessä. Turvallisuustavoitteet ovat joka tapauksessa tällä tavoin asetettuna suoraan kytköksissä perustuslain 7 §:n oikeuteen elämään sekä henkilökohtaiseen turvallisuuteen. Ympäristön suojelutavoite kytkeytyy perustuslain 20 §:ssä säädettyyn ympäristöperusoikeuteen. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Tämän lisäksi perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan oikeus terveelliseen ympäristöön. Säännökset vaikuttavat tällä tavoin nimenomaan lainsäätäjien ja muiden norminantajien toimintaan.

Perustuslain 7 §:ssä säädettyä hengen ja terveyden suojelemiseen ja perustuslain 20 §:ään kiinnittyvä ympäristösuojeluvelvoite muodostavat sellaisen painavan yhteiskunnallisen tarpeen, jotka ovat aukottomasti hyväksyttäviä perusteita tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotettavalle sanktiosäätelylle. Tässä arvioissa on lisäksi otettava huomioon näiden perusoikeuskin suojelutavoitteen merkitys perusoikeussuojan kokonaisuudessa, minkä suhteen eduskunnan perustuslakivaliokunnan viimeaikaisessa käytännössä esimerkiksi omaisuudensuojan ja ympäristöperusoikeuden tasapainottamistarpeen riittämätön huomioon ottaminen on voinut muodostua säättämisympäristöön vaikuttavaksi seikaksi. Tämä on merkinnyt sitä, että ympäristöperusoikeuteen liittyvien tavoitteiden painoarvo on kasvanut aiemmasta.

8.5 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun oikeasuhtaisuudesta

Perustuslakivaliokunta edellyttää, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskeva sääntely täyttää oikeasuhtaisuuden vaatimukset. Oikeasuhtaisuuden vaatimus on johdettu perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluvasta suhteellisuusvaatimuksesta, jonka mukaan perusoikeusrajoitusten on oltava välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja perusoikeusrajoitus on sallittu vain, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvilla keinoin. Lisäksi edellytetään, että rajoitus ei saa mennä pidemmälle kuin on perusteltu ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään (PeVM 25/1994 vp, s. 5).

Hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää ensinnäkin, että seuraamusmaksuja koskeva sääntely sisältää säännökset seuraamusten euromääräisistä suuruuksista (PeVL 12/2019 vp, s. 7). Yhdistettynä seuraamussäätelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevaan vaatimukseen tämä tarkoittaa, että sanktiomaksujen enimmäis- ja vähimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistu seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Oikeasuhtaisuuden ja lailla säättämisen vaatimuksen kannalta olennaista tämän vuoksi on, että seuraamusmaksun määrästä säädetään riittävän yksityiskohtaisesti ja täsmällisesti laissa. Käytännössä tämä merkitsee ennen muuta seuraamuksen enimmäismäärän, mutta tarvittaessa myös vähimmäismäärän määrittelyä laintasoisessa säännöksessä.

Toiseksi oikeasuhtaisuuden vaatimus edellyttää seuraamuksen ankaruustason määrittämistä. Tässä suhteessa ehdotettavat hallinnolliset maksuseuraamukset ovat varsin erilaisia. (ks. esim. PeVL 14/2018 vp, s. 18).

Kolmanneksi seuraamuksen ankaruustason määrittäminen on luonnollisesti yhteydessä sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota säänteleyllä pyritään suojaamaan. Mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euromääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi tulla kysymykseen. Jos kysymys on laajasta sääntelykokonaisuudesta, jonka rikkominen voi tapahtua moitittavuudeltaan eriasteisin tavoin ja jos tarkoitus on sanktioida monenlaista lainvastaista toimintaa, rahamäärää on syytä porrastaa (ks. Lainkirjoittajan opas jakso 12.10.).

Hallinnollinen seuraamusmaksu voidaan usein määrätä sekä luonnolliselle henkilölle että oikeushenkilölle. Lähtökohdaksi tällöin on, että luonnolliselle henkilölle määrättävät seuraamusmaksut ovat euromääräisesti vähäisempiä kuin oikeushenkilölle määrättävät. Perustuslakivaliokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisistä rikkomuksista määrättävän seuraamusmaksun vähimmäismäärä oli 500 euroa. (ks. PeVL 58/2010 vp s. 6/I).

Oikeasuhtaisuuden vaatimus edellyttää, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaan sääntelyyn sisällytetään säännös seuraamusmaksun suuruuden määräytymisessä huomioon otettavista seikoista, jos seuraamusmaksussa on euromääräistä liikkumavaraa (PeVL 12/2019 vp, s. 7 ja PeVL 46/2021 vp, 17 kohta). Tällaisia huomioon otettavia tekijöitä ovat perustuslakivaliokunnan mukaan rikkomuksen laatua, laajuutta, vakavuutta ja kestoaikaa, rikkomuksella saavutettua hyötyä sekä rikkomukseen syyllistyneen mahdollisia toimia vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi (PeVL 46/2021 vp, 18 kohta). Edellisten lisäksi myös rikkomukseen syyllistyneen syyksiluettavuuden asteelle voidaan antaa seuraamusmaksun määrää koskevassa kokonaisarviossa merkitystä, jos seuraamusmaksu voidaan määrätä sekä tahallisesta että tuottamuksellisesta menettelystä. Euromäärältään huomattavat hallinnolliset seuraamusmaksut ovat usein tällaisia. Euromäärältään vähäisimmät hallinnolliset seuraamusmaksut ovat sen sijaan usein rahamäärältään kiinteitä, minkä vuoksi sanktion mittaamista koskevalle säännökselle ei tällaisten seuraamusmaksujen suhteen ole tarvetta.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely on muotoiltava tavalla, joka ilmentää sidottua harkintaa. Sääntely on toisin sanoen muotoiltava siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täytyessä (PeVL 39/2017 vp, s. 4, PeVL 49/2017, s. 5–6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 17 kohta). Oikeasuhtaisuuden kannalta välttämätöntä on myös, että seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely pitää sisällään mahdollisuuden jättää seuraamusmaksu määräämättä, jos sen määrääminen olisi erityisestä syystä kohtuutonta (PeVL 49/2017 vp, s. 6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 5).

Esityksen 1. lakiehdotuksen 143 §:ssä olisi säädetty liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun enimmäis- ja vähimmäismääristä. Ehdotettava maksuseuraamukset olisivat luonnolliselle henkilölle euromäärältään vähäisempiä kuin oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu, jolloin sääntelymalli noudattaa perustuslakivaliokunnan edellä mainittua lähtökohtaa, jonka mukaan luonnollisille henkilöille määrättävät seuraamusmaksut ovat euromäärältään oikeushenkilölle määrättäviä seuraamusmaksuja vähäisempiä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 141 §:n 2 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetyn asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta voisi määrätä vähäisen 40 euron liikennevirhemaksun. Maksun määrä olisi tällöin saman suuruinen kuin tieliikenteen asiakirjojen mukana pitämistä koskevasta velvollisuudesta muualla laissa säädetään. Esimerkiksi ajokorttilain 93 §:n mukaan ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan. Sanktiointi on kuitenkin tarpeellinen varmistamaan sitä, että asiakirjat ovat ajossa mukana, koska esimerkiksi ulkomaalisten kuljettajien ADR-ajolupatietoja ei ole mahdollista tarkistaa Suomen tietojärjestelmästä.

Muiden vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten osata ehdotetaan rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun maksun määrään vaihteluväliä. Toimivaltainen viranomainen määrittäisi sanktion rahamäärän yksittäisessä tapauksessa omassa valvontakäytännössään. Poliisi voisi määrittellä rikkomuksille myös kiinteitä rahamääriä sakkokäsikirjassaan. Kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi kuitenkin olla enintään 300 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 300 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Maksujen rahamääriä voidaan pitää varsin kohtuullisina, mutta riittävällä tavalla kuitenkin vaikuttavina laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

Ehdotettava seuraamusmaksun rahamäärä vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädetyn markkina-
valvonnan seuraamusmaksun rahamäärää, joka tuli voimaan 1.5.2021. Jos seuraamusmaksu
määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu on enintään 3 000 euroa, mutta kuiten-
kin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Jos
seuraamusmaksu määrättäisiin oikeushenkilölle, seuraamusmaksu on suuruudeltaan enintään
30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikau-
den liikevaihdosta.

Ehdotettavassa laissa määritelty sanktiomaksun rahamäärä olisi perusteltu, koska sekä ajoneu-
vojen että kuljetettavien painelaitteiden käyttö ja markkinoille saattaminen kohdistuu tuottee-
seen, joka voi olla sekä käyttäjälleen että käyttöympäristölle viallisena tuotteena tai väärin käy-
tettynä vaarallinen. Seuraamusmaksun rahamäärällä tulee tällöin olla riittävää ennalta estä-
vyyttä, jotta ajoneuvojen ja painelaitteiden suunnittelija, valmistajat, markkinoille saattajat sekä
muut talouden toimijat noudattavat tuotteiden suunnittelussa, valmistuksessa ja markkinoille
saattamisessa säädettyjä vaatimuksia. Ajoneuvolain mukaisen seuraamusmaksun perustuslain-
mukaisuutta on arvioitu laajasti uutta ajoneuvolakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE
177/2020 vp), esitys ei kuitenkaan ollut perustuslakivaliokunnan tai lakivaliokunnan arvioita-
vana.

Markkina-
valvonnan seuraamusmaksun osalta on olemassa tuoretta lainsäädäntöä. Jalkineiden
ja tekstiilien vaatimustenmukaisuudesta annetussa laissa (262/2022) säädetään markkina-
valvonnan seuraamusmaksusta, jonka rahamäärä on vähintään 300 euroa ja enintään 3000 euroa.
Lain 10 §:ssä säädetyn seuraamusmaksun vähäisempi rahamäärä on oikeasuhtainen ehdottavan
seuraamusmaksun kanssa, koska jalkineiden ja tekstiilien markkinoille saattaminen ja käyttö ei
ole lähtökohtaisesti yleisvaarallista toimintaa, kuten ajoneuvojen ja kuljetettavien painelaittei-
den markkinoille saattaminen ja käyttäminen on. Jalkineiden ja tekstiilien vaatimustenmukai-
suudesta annettua lakia koskeva hallituksen esitys (HE 208/2021) ei ollut perustuslakivaliokun-
nan tai lakivaliokunnan arvioitavana.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi 1. lakiehdotuksen 143
§:n 5 momentin mukaan otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika
ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos menette-
lyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suun-
nitelmällisyys ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voisi tällöin antaa
huomautuksen, jos siihen on aihetta. Ehdotettava sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan lau-
suntokäytäntöä ja olisi oikeasuhtaista.

Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa
oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp). Valiokunta on pitänyt ongelmalli-
sena, jos euromäärältään suuria hallinnollisia seuraamuksia koskeva päätöksentekovalta keskit-
tyy 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, uu-
dessa ajoneuvolaissa säädettyjen seuraamusmaksujen lisäksi, on muualla lainsäädännössä pe-
rustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osoitettu hallintoviranomaiselle myös ilman kollegi-
aalisen päätöksenteon vaatimusta (esimerkiksi yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestel-
mästä ja valvonnasta annetun lain mukainen rikkomus- ja seuraamusmaksu PeVL 28/2014 vp,
työsopimuslain mukainen seuraamusmaksu PeVL 9/2012 vp, jätelain mukainen laiminlyönti-
maksu PeVL 58/2010 vp). Näiden hallinnollisten sanktioiden kiinteä euromääräinen enimmäis-
suuruus vaihtelee 30 000 ja 500 000 euron välillä.

Ehdotettavien liikennevirhemaksujen rahamääriä ei ole pidettävä erityisen suurina, että se välttämättä edellyttäisi kollegiaalista päätöksentekoa. Liikennevirhemaksu määrättäisiin poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen toimesta ja sen maksimimäärä olisi selvästi vähäisempi kuin esimerkiksi sakkomenettelyssä määrättävät päiväsakot voivat olla. Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa ja Säteilyturvakeskuksessa päätöksenteko perustuu edellä kuvattuun esittelymenettelyyn, joka suhteellista päätöksentekoon liittyviä oikeusturvavaatimusta.

8.6 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisjärjestykseen

Hallituksen näkemyksen mukaan myös täydentävä hallituksen esitys voitaisiin käsitellä edellä mainituilla perusteilla tavanomaisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella esitetään, että eduskunta hyväksyisi laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) 1. lakiehdotuksen ja 21. lakiehdotuksen tässä täydentävässä esityksessä ehdotetulla tavalla muutettuina:

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

4 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

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.

Vaarallisia aineita 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 *aineiden* 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 *aineista* ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

6 luku

Tilapäinen säilytys

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen 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 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.

38 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa tai ottaa mukaan 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.

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- tai 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 kuljettavista 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 lievemmissä vaaratilanteissa 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.

20 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

130 §

Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja 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 häiriötä. 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.

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 ja epäkohta on olennainen, 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.

23 luku

Seuraamukset

141 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) rikkoo 8 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuljetusta, luokitusta tai luovuttamista koskevaa velvollisuutta,
- 2) jättää tekemättä 9 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen,
- 3) jättää pitämättä 10 tai 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mukana mainitussa pykälässä tarkoitetut tiedot taikka riittävästi sammuttimia tai muita varusteita,
- 4) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti,
- 5) rikkoo 13 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuormaimista, lastaamista, ahtamista, purkamista, erottelua, huolehtimista tai varmistamista koskevaa velvollisuutta, tai tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä,
- 6) jättää valvomatta tai pysäköi 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa vaarallista ainetta ilman lupaa tai ilmoitusta,
- 7) kuljettaa 16 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla,
- 8) käyttää kuljetukseen 17 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvoa ilman VAK-ADR-hyväksyntää tai VAK-ADR-katsastusta,
- 9) rikkoo 29, 30, 31, 32, 34-36 tai 52 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti tilapäisen säilytyksen edellytystä tai paikkaa, sijoittelua tai varautumista koskevaa velvollisuutta,
- 10) rikkoo 37, 38 §:n tai 39 §:n tai niiden nojalla annetun määräyksen vastaisesti matkatavaran tai lentopostin kuljettamista koskevaa velvollisuutta,
- 11) jättää hankkimatta 41 §:n tai 42 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyuden,
- 12) kouluttaa 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman koulutuslupaa,

13) laiminlyö 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvaukseen,

14) luovuttaa tie- tai rautatiekuljetettavaksi 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle,

15) laiminlyö tie- tai rautatiekuljetuksessa 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä,

16) rikkoo 54 §:ssä säädetyn kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa,

17) jättää noudattamatta 61 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä,

18) laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvitys, tai

19) laiminlyö 90 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varmistaa, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään, taikka laiminlyö säilyttää sen palveluksessa olevan työntekijän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös tie- tai rautatiekuljetuksessa

1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot,

2) kuljetuksen suorittajalle, jos hän laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä,

3) ajoneuvon kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 45 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tiellä vaarallisia aineita ilman ADR-ajolupaa tai laiminlyö 45 §:n 1 momentissa säädetyn ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden,

4) ADR-ajolupakoulutuksen antajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 50 §:ssä säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot,

5) ajoneuvon miehistön jäsenelle, jos hän laiminlyö 52 §:ssä säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden,

6) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus, tai rikkoo 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luokitteluun, kuljetusmuotoon, pakkaukseen, lähetystapaan, tietojen antoon, lähetysrajoituksiin taikka säiliön, ajoneuvon tai kontin merkintään tai sulkemiseen liittyvän velvollisuuden,

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää ilmoittamatta radioaktiivisten aineiden kuljetuksen yhteydessä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä,

8) lähettäjälle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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,

9) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 65 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävään ajoneuvoon ja vaunuun, kuljetusmuotoon, tietojen saamiseen, asiakirjojen mukana pitämiseen ja saatavilla olemiseen, ajoneuvon ja vaunun kuormaamiseen, merkinnän kiinnittämiseen, ohjeiden antamiseen ja mukana pitämiseen, henkilönsuojaimien ja varusteiden mukana pitämiseen, lastinkuljetusyksikön ja kuorman tarkastamiseen tai tietojen ilmoittamisen liittyvän velvollisuuden,

10) vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden,

11) kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja käsittelemiseen tai merkintään liittyvän velvollisuuden,

12) pakkaajalle joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen pakkaamiseen tai valmisteleminen liittyvän velvollisuuden,

13) täyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen, täyttämiseen tai valmisteleminen liittyvän velvollisuuden,

14) säiliökontin haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden,

15) säiliövaunun haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen, tarkastamiseen, tulosten kirjaamiseen tai tietojen antamiseen liittyvän velvollisuuden,

16) kuorman purkajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältyvän vaarallisen aineen kuorman varmistamiseen, tarkastamiseen, purkamiseen ja käsittelemiseen, tai puhdistamiseen ja vaaratekijöiden poistamiseen liittyvän velvollisuuden,

17) kunnossapidosta vastaavalle yksikölle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 74 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen varmistaa kunnossapitotoimenpiteiden suorittaminen, tietojen antaminen kalustoyksiköstä tai kunnossapitotoimenpiteiden tallentaminen.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös ilmakuljetuksessa

1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot, tai laiminlyö 21 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti hankkia kuljetukseen luvan,

2) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus,

3) ilmakuljetuksen suorittajalle, lentopaikan pitäjälle tai muulle ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle, 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,

4) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 78 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn lähetyksen luokitteluun ja sallimiseen, huolehtimiseen ja kirjalliseen vakuuttamiseen, tietojen ja ilmoitusten varmistamiseen tai ohjeista huolehtimiseen liittyvän velvollisuuden,

5) koulutuksen antajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 44 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kouluttajaa koskevan velvollisuuden,

6) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 56 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden ilmoittaa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista, rikkoo 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn vaarallisen aineen lupavaatimukseen, ilma-aluksen käyttöön ja sallimiseen, tietojen varmistamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja kuljettamiseen, ohjeista huolehtimiseen tai tiedottamiseen liittyvän velvollisuuden,

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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 Säteilyturva-keskukselle, tai

8) maahuolintapalvelun tarjoajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyön 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn huolehtimiseen, varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös aluskuljetuksessa

1) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot,

2) lähettäjälle, laivaajalle ja lastinantajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakkoilmoitus,

3) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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 Säteilyturva-keskukselle,

4) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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 Säteily-turvakeskukselle,

5) laivaajalle ja lastinantajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 75 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden vaarallisen aineen varmistamisesta, merkitsemisestä, tietojen toimittamisesta ja antamisesta tai kirjallisesti vakuuttamisesta,

6) kuljetuksen suorittajalle ja aluksen päällikölle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 76 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden huolehtia tai varmistaa vaarallisen aineen kuljetus, tai

7) kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaajalle, täyttäjälle tai kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 77 §:n tai sen nojalla annettuun määräykseen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden vakuuttaa pakkaustodistuksella.

142 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 23 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti pakkauksen, säiliön tai kontin suunnittelua, valmistusta, varustamista, tarkastamista, testausta tai merkitä taikka niiden käyttöä, kunnossapitoa tai kunnostusta koskevan velvollisuuden,

2) valmistaa 25 §:ssä säädetyn tai sen nojalla määrätyn vastaisesti pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin,

3) laiminlyö 25 tai 26 §:ssä säädetyn tai sen nojalla määrätyn asiakirjoja koskevan velvollisuuden,

4) käyttää 26 §:n säädetyn tai sen nojalla määrätyn vastaisesti pakkausta, säiliötä tai konttia.

Seuraamusmaksu voidaan määrätä myös

1) säiliön ja paineastian omistajalle tai haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 28 §:ssä tai sen nojalla säädetyn ilmoitusvelvollisuuden,

2) valmistajalle tai valtuutetulle edustajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 80 tai 81 §:n varmistamista, asiakirjojen säilyttämistä tai kuljetettavan painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi, poistamista markkinoilta taikka palautusmenettelyn järjestämistä, toimenpiteisiin ryhtymistä, markkinoilta poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista, ilmoittamista viranomaiselle, dokumentointia koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden,

3) maahantuojalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 83 tai 84 §:n markkinoille saattamista, varmistamista, ilmoittamista, säilyttämistä, pidättäytymistä tai säilyttämistä koskevan velvollisuuden taikka painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi, sen poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden,

4) jälleenmyyjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 85 §:n asettamista tai varmistamista koskevan velvollisuuden taikka 86 §:n pidättäytymistä, tiedottamista, dokumentoimista tai varmistamista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden,

5) omistajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 87 §:n varmistamista, pidättäytymistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden, tai

6) käyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 88 §:n käyttämistä, tiedottamista tai varmistamista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden.

143 §

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos määräävät 141 §:ssä tarkoitetun liikennevirhemaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät 142 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrää 142 §:n 2 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Edellä 141 §:n 2 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetyn asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu on 40 euroa.

Muusta kuin 2 momentissa tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu on enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, maksua korotetaan luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu.

Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Liikennevirhemaksua ja 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.

Liikennevirhemaksua ja 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.

144 §

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpano

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston, Säteilyturvakeskuksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu vanhenevat viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

145 §

Määräaikainen kieltö 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.

146 §

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.

147 §

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.

24 luku

Erinäiset säännökset

148 §

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 *tässä laissa säädetyn* asiakirjan kadonneeksi, anastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

149 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulustoiminnasta 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

150 §

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.

151 §

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 vastuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain 11 b §:ssä tarkoitettua 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 myönnettyt 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 asetukset ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kuitenkin 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.

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 öljypäästö-maksu;
 - 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 tarkoi-tettu seuraamusmaksu;
 - 16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhe-maksu ja 142 §: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 x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

14 §

14 §

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

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) kuorma- tai purkamispaikalla on kyseisten räjähteiden varastointiin, säilytykseen, käyttöön tai käsittelyyn muussa laissa edellytetty viranomaisen lupa tai tehty muussa laissa edellytetty ilmoitus viranomaiselle.

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.

Vaarallisia aineita 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) kuorma- 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 purkamisen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

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 ai-

Poliisi voi lupahakemuksen tai ilmoituksen perusteella määrätä *aineiden* 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 *aineista* ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkamisen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain *tilapäisen säilytyksen* paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen 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 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 onnet-

neille 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.

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

tomuuksien 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

38 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa *tai ottaa mukaan* 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

Hallituksen esitys

kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

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 lievemässä 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.

Täydentävä hallituksen esitys

kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- tai 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 lievemässä 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.

*Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteen-
saanti- 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 kuljetettavaan 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. Viranomaisella voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

*Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteen-
saanti- ja tutkimusoikeus*

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja 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 kuljetettavaan 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. Viranomaisella voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen

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.

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 *ja epäkohta on olennainen*, 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.

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.

141 §

141 §

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkominen

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 8 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) jättää tunnistamatta vaarallisen aineen ominaisuudet kuljetusta varten,

1) rikkoo 8 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuljetusta, luokitusta tai luovuttamista koskevaa velvollisuutta,

2) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta, vaikka aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi,

2) jättää tekemättä 9 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen,

3) jättää luokittelematta aineen,

3) jättää pitämättä 10 tai 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mukana mainitussa pykälässä tarkoitetut tiedot taikka riittävästi sammuttimia tai muita varusteita,

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, aluskuljetuksessa 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.

4) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti,

5) rikkoo 13 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuormaamista, lastaamista, ahtamista, purkamista, erottelua, huolehtimista tai varmistamista koskevaa velvollisuutta, tai tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä,

6) jättää valvomatta tai pysäköi 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa vaarallista ainetta ilman lupaa tai ilmoitusta,

7) kuljettaa 16 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla,

8) käyttää kuljetukseen 17 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvoa ilman VAK-ADR-hyväksyntää tai VAK-ADR-katsastusta,

9) rikkoo 29, 30, 31, 32, 34-36 tai 52 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti tilapäisen säilytyksen edellytystä tai paikkaa, sijoittelua tai varautumista koskevaa velvollisuutta,

10) rikkoo 37, 38 §:n tai 39 §:n tai niiden nojalla annetun määräyksen vastaisesti matkatavaran tai lentopostin kuljettamista koskevaa velvollisuutta,

11) jättää hankkimatta 41 §:n tai 42 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyyden,

12) kouluttaa 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman koulutuslupaa,

13) laiminlyö 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvauhkiin,

14) luovuttaa tie- tai rautatiekuljetettavaksi 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle,

15) laiminlyö tie- tai rautatiekuljetuksessa 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline

asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä,

16) rikkoo 54 §:ssä säädetyn kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa,

17) jättää noudattamatta 61 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä, tai

18) laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvitys, tai

19) laiminlyö 90 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varmistaa, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään, taikka laiminlyö säilyttää sen palveluksessa olevan työntekijän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös tie- tai rautatiekuljetuksessa

1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot,

2) kuljetuksen suorittajalle, jos hän laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä,

3) ajoneuvon kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 45 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tiellä vaarallisia aineita ilman ADR-ajolupaa tai laiminlyö 45 §:n 1 momentissa säädetyn ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden,

4) ADR-ajolupakoulutuksen antajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 50 §:ssä säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot,

5) ajoneuvon miehistön jäsenelle, jos hän laiminlyö 52 §:ssä säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden,

6) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun

määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus, tai rikkoo 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luokitteluun, kuljetusmuotoon, pakkaukseen, lähetystapaan, tietojen antoon, lähetysrajoituksiin taikka säiliön, ajoneuvon tai kontin merkintään tai sulkemiseen liittyvän velvollisuuden,

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää ilmoittamatta radioaktiivisten aineiden kuljetuksen yhteydessä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä,

8) lähettäjälle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylittyä laiminlyö 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle,

9) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 65 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävään ajoneuvoon ja vaunuun, kuljetusmuotoon, tietojen saamiseen, asiakirjojen mukana pitämiseen ja saatavilla olemiseen, ajoneuvon ja vaunun kuormaamiseen, merkinnän kiinnittämiseen, ohjeiden antamiseen ja mukana pitämiseen, henkilönsuojaimien ja varusteiden mukana pitämiseen, lastinkuljetusyksikön ja kuorman tarkastamiseen tai tietojen ilmoittamisen liittyvän velvollisuuden,

10) vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden,

11) kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja käsittelemiseen tai merkintään liittyvän velvollisuuden,

12) pakkaajalle joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen pakkaamiseen tai valmistamiseen liittyvän velvollisuuden,

13) täyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen, täyttämiseen tai valmistamiseen liittyvän velvollisuuden,

14) säiliökontin haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden,

15) säiliövaunun haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen, tarkastamiseen, tulosten kirjaamiseen tai tietojen antamiseen liittyvän velvollisuuden,

16) kuorman purkajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältyvän vaarallisen aineen kuorman varmistamiseen, tarkastamiseen, purkamiseen ja käsittelemiseen, tai puhdistamiseen ja vaaratekijöiden poistamiseen liittyvän velvollisuuden,

17) kunnossapidosta vastaavalle yksikölle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 74 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen varmistaa kunnossapitotoimenpiteiden suorittaminen, tietojen antaminen kalustoyksiköstä tai kunnossapitotoimenpiteiden tallentaminen.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös ilmakuljetuksessa

1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot, tai laiminlyö 21 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti hankkia kuljetukseen luvan,

2) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuu-

den varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus,

3) ilmakuljetuksen suorittajalle, lentopaikan pitäjälle tai muulle ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle, 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 matkavarana tai muuten mukaan ilma-alukseen,

4) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 78 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn lähetyksen luokitteluun ja sallimiseen, huolehtimiseen ja kirjalliseen vakuuttamiseen, tietojen ja ilmoitusten varmistamiseen tai ohjeista huolehtimiseen liittyvän velvollisuuden,

5) koulutuksen antajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 44 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kouluttajaa koskevan velvollisuuden,

6) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 56 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden ilmoittaa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista, rikkoo 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn vaarallisen aineen lupavaatimukseen, ilma-aluksen käyttöön ja sallimiseen, tietojen varmistamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja kuljettamiseen, ohjeista huolehtimiseen tai tiedottamiseen liittyvän velvollisuuden,

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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 Säteilyturva-keskukselle, tai

8) maahuolintapalvelun tarjoajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn huolehtimiseen, varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös aluskuljetuksessa

1) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot,

2) lähettäjälle, laivaajalle ja lastinantajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakkoilmoitus,

3) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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

4) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 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,

5) laivaajalle ja lastinantajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 75 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden vaarallisen aineen varmistamisesta, merkitsemisestä, tietojen toimittamisesta ja antamisesta tai kirjallisesti vakuuttamisesta,

6) kuljetuksen suorittajalle ja aluksen päällikölle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 76 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden huolehtia tai varmistaa vaarallisen aineen kuljetus, tai

7) kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaajalle, täyttäjälle tai kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 77 §:n tai sen nojalla annettuun määräykseen vastaisesti

142 §

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisen

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 kuljetettavan aluksen valmiussuunnitelman laatimisen tai

142 §

mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden vakuuttaa pakkaustodistuksella.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 23 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti pakkauksen, säiliön tai kontin suunnittelua, valmistusta, varustamista, tarkastamista, testausta tai merkintää taikka niiden käyttöä, kunnossapitoa tai kunnostusta koskevan velvollisuuden,

2) valmistaa 25 §:ssä säädetyn tai sen nojalla määrätyn vastaisesti pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin,

3) laiminlyö 25 tai 26 §:ssä säädetyn tai sen nojalla määrätyn asiakirjoja koskevan velvollisuuden,

4) käyttää 26 §:n säädetyn tai sen nojalla määrätyn vastaisesti pakkausta, säiliötä tai konttia.

Seuraamusmaksu voidaan määrätä myös

1) säiliön ja paineastian omistajalle tai haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 28 §:ssä tai sen nojalla säädetyn ilmoitusvelvollisuuden,

2) valmistajalle tai valtuutetulle edustajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 80 tai 81 §:n varmistamista, asiakirjojen säilyttämistä tai kuljetettavan painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi, poistamista markkinoilta taikka palautusmenettelyn järjestämistä, toimenpiteisiin ryhtymistä, markkinoilta poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista, ilmoittamista viranomaiselle, dokumentointia koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden,

3) maahantuojalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 83 tai 84 §:n markkinoille saattamista, varmistamista, ilmoittamista, säilyttämistä, pidättäytymistä tai säilyt-

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 ennakoilmoitus.

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

tämistä koskevan velvollisuuden taikka painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi, sen poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden,

4) jälleenmyyjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 85 §:n asettamista tai varmistamista koskevan velvollisuuden taikka 86 §:n pidättäytymistä, tiedottamista, dokumentoimista tai varmistamista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden,

5) omistajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 87 §:n varmistamista, pidättäytymistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden, tai

6) käyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 88 §:n käyttämistä, tiedottamista tai varmistamista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä säädetyn velvollisuuden.

143 §

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos määräävät 141 §:ssä tarkoitetun liikennevirhemaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät 142 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrää 142 §:n 2 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Edellä 141 §:n 2 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetyn asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu on 40 euroa.

Muusta kuin 2 momentissa tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta

3) jättää huolehtimatta asianmukaisesta järjestyksestä.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomitava 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 tuomitava 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 tuomitava 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 lastinkäsittelypalveluja 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 tuomitava 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 säännöksen vastaisesti toiminnassa tapahtuneesta muutoksesta satamanpitäjälle.

luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu on enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, maksua korotetaan luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu.

Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kesto aika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Liikennevirhemaksua ja 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.

Liikennevirhemaksua ja 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.

Matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkominen

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpano

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.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston, Säteilyturvakeskuksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu vanhenevat viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

145 §

145 §

Matkatavaraa koskevien säännösten rikkominen

Määräaikainen kieltä osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

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.

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.

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

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.

maa. 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 menettelyistä vilppitapauksissa.

146 §

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.

147 §

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.

Hallituksen esitys

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 §

Täydentävä hallituksen esitys

148 §

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 tässä laissa säädetyn asiakirjan kadonneeksi, anastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

149 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulutus-toiminnasta 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).

150 §

Turvatoimia koskevien säännösten rikkominen

Voimaantulo

Se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö

1) 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden vaarautua 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 rikko 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,

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.

151 §

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 hyväksynnit pysyvät voimassa niissä määrättyin ehdoin, jos jäljempänä ei toisin säädetä.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään loppuun noudattaen tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä.

Hallituksen esitys

on tuomittava kuljetuskieltoja ja –rajoituksia koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Täydentävä hallituksen esitys

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 tarkoitettujen hyväksytyin 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 myönnettyt 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 asetukset ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kuitenkin kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistä-

pauksista 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.

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 suoja-toimenpiteisiin, 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) kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitettujen ilmoituksen säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukseen,

152 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

3) tie- tai rautatiekuljetuksessa kuormaaja, täyttävä, 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

153 §

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

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 vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden ja

3) kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaaja, täyttjä 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

154 §

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

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.

155 §

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyyttä koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

156 §

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikoo 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 tarkoitettua 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:

Täydentävä hallituksen esitys

156 §

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

157 §

Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu

(Pykälä poistettaisiin)

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 ajattelamattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

Liikennevirhemaksun määräämiseen sekä sitä koskevan päätöksen sisältöön, tiedoksianto, maksuaikaan ja täytäntöönpanoon sovelletaan tieliikennelain 6 lukua.

158 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuojaja, 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, maahantuojaja, 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 korjauviin toimenpiteisiin ryhtymistä koskevan velvollisuuden.

159 §

158 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

(Pykälä poistettaisiin)

159 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

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.

(Pykälä poistettaisiin)

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.

Hallituksen esitys

Määräaikainen kiello 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 menettelyistä 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 riittävänä taikka jos tekijä rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua kielloa.

24 luku

Täydentävä hallituksen esitys

Määräaikainen kiello osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

(Pykälä poistettaisiin)

161 §

Toimenpiteistä luopuminen

(Pykälä poistettaisiin)

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,

Erinäiset säännökset

162 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

(Pykälä poistettaisiin)

163 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

(Pykälä poistettaisiin)

164 §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

165 §

165 §

Virkavastuu

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulutus-toiminnasta 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.

(Pykälä poistettaisiin)

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

25 luku

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

166 §

166 §

Voimaantulo

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tällä lailla kumotaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994), jäljempänä kumottu laki.

(Pykälä poistettaisiin)

Jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tätä lakia.

167 §

167 §

Siirtymäsäännökset

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 hyväksynät pysyvät voimassa niissä määrättyin ehdoin, jos jäljempänä ei toisin säädetä.

(Pykälä poistettaisiin)

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 vastuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain 11 b §:ssä tarkoitettua hyväksytyyn 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 tehtävänsä vuoden lain voimaantulosta

Tämän lain 123 §:ssä säädetty valvontasuunnitelma on laadittava viimeistään vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain nojalla myönnettyt 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 tunnistaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäävät voimaan.

Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

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.

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:

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;

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;

Voimassa oleva laki

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.

Ehdotus

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 (/) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

17) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu;

18) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.