

LUONNOS: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki. Samalla voimassa oleva vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki kumottaisiin ja 21 esitetävään lakiin liittyvää lakia muutettaisiin.

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

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

Esitys liittyy valtion vuoden 2022 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan kevään 2022 aikana.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi	6
2.1 Yleistä	6
2.2 Kansallinen lainsäädäntö	7
2.2.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta	7
2.2.2 Valtioneuvoston asetukset ja Liikenne- ja viestintäviraston määräykset	9
2.2.3 Muu lainsäädäntö	9
2.3 Kansainväliset sopimukset	13
2.4 EU:n lainsäädäntö	15
2.5 Kuljetusten turvallisuustilanne	17
2.6 Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta	18
2.6.1 Yleistä	18
2.6.2 Operatiivinen valvontatoiminta	18
2.7 Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset ja -rikokset	23
2.8 Nykytilan arviointi	24
3 Tavoitteet	24
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	25
4.1 Keskeiset ehdotukset	25
4.2 Pääasialliset vaikutukset	39
4.2.1 Yleistä	39
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	40
4.2.2.1 Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastoon	40
4.2.2.2 Vaikutukset muihin viranomaisiin	45
4.2.3 Vaikutukset yritysten toimintaan	45
4.2.4 Vaikutukset kuntien toimintaan	47
4.2.5 Sanktiointien uudistaminen	47
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset	48
5.1 Tilapäinen säilytys	48
5.2 Säiliökuljetusta koskevien tietojen saatavuuden parantaminen tiekuljetuksissa	52
5.3 Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen	53
5.3.1 Tausta	53
5.3.2 Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä eräissä maissa	54
5.3.3 Tietojärjestelmän muodostamisen vaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten arviointia	54
6 Lausuntopalaute	56
7 Säännöskohtaiset perustelut	56
7.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta	56
7.2 Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta	166
7.3 Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta	166

7.4 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	166
7.5 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta.....	166
7.6 Laki kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta	166
7.7 Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta	166
7.8 Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta.....	166
7.9 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 1 ja 2 §:n muuttamisesta	166
7.10 Laki lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta	167
7.11 Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta	167
7.12 Laki pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	167
7.13 Laki rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta	167
7.14 Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta.....	167
7.15 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta	167
7.16 Laki säteilylain muuttamisesta.....	167
7.17 Laki tieliikennelain muuttamisesta	168
7.18 Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun 4 §:n muuttamisesta	168
7.19 Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta	168
7.20 Laki turvallisuus selvityslain 21 §:n muuttamisesta	168
7.21 Laki liikenteen palveluista annetun lain 219 §:n muuttamisesta	168
7.22 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	169
8 Lakia alemman asteinen sääntely	169
9 Voimaantulo	174
10 Toimeenpano ja seuranta	175
11 Suhde muihin esityksiin.....	175
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	175
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	175
12 Suhde perustuslakiin ja sääätämisyjärjestys.....	175
12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta	175
12.2 Perusoikeuksien rajoittaminen	175
12.3 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen	178
12.4 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle	179
12.5 Valtiosopimuksen tekovallan siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastolle.....	180
12.6 Esitettävän sanktiojärjestelmän perustuslainmukaisuudesta.....	180
12.7 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja sääätämisyjärjestykseen.....	183
LAKIEHDOTUKSET	184
vaarallisten aineiden kuljetuksesta.....	184
ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta.....	248
ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta	249
eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	250
henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta	251
kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta	252

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta	253
konttilain 1 §:n muuttamisesta	254
kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 1 ja 2 §:n muuttamisesta	255
lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta	256
painelaitelain 1 §:n muuttamisesta	257
pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	258
rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta	259
rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta	260
sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta	261
säteilylain muuttamisesta	262
tieliikennelain muuttamisesta	263
vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	264
eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta	265
turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta	266
liikenteen palveluista annetun lain 219 §:n muuttamisesta	267
sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	268
RINNAKKAISTEKSTIT	270
ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta	270
ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta	271
eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	272
henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta	273
kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta	274
kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta	275
konttilain 1 §:n muuttamisesta	276
kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 1 ja 2 §:n muuttamisesta	277
lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta	279
pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	281
rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta	282
rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta	283
sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta	284
säteilylain muuttamisesta	285
tieliikennelain muuttamisesta	287
vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	289
eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta	290
turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta	292
liikenteen palveluista annetun lain 219 §:n muuttamisesta	293
sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	294
ASETUSLUONNOS	296
vaarallisten aineiden kuljetuksesta	296

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

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

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

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

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

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

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

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

Hallituksen esityksen valmistelua on tukenut laaja liikenne- ja viestintäministeriön asettama ohjausryhmä. Ohjausryhmän toimikausi oli 1.4.2019 – 31.12.2020. Sen toimikautta jatkettiin liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä 30.6.2021 saakka. Ohjausryhmä kokoontui 11 kertaa. Ohjausryhmän kokouspöytäkirjat ovat saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta¹.

Hallituksen esitysluonnoksesta on saatu lausunto Lainsäädännön arviointineuvostosta x.x.2021. Lausunto on saatavilla osoitteesta xxxx.

Hallituksen esitysluonnosta on käsitelty Kuntatalouden ja –hallinnon neuvottelukunnassa x.x.2021.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Yleistä

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

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

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen osallistuvien henkilöiden on oltava koulutettuja ja päteviä. Tieliikenteessä vaarallisten aineiden kuljettajalta edellytetään pääsääntöisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttavaa ajolupaa. Organisaatioissa on pääsääntöisesti oltava turvallisuusneuvonantaja, jos se kuljettaa vaarallisia aineita tiellä tai rautatiellä, taikka jos sen toiminta vaikuttaa tällaiseen kuljetukseen. Oma roolinsa kuljetusketjussa on myös esimerkiksi rahtiasiakirjojen laatijoilla, pakkaajilla, kuormaajilla, täyttäjillä, ahtaajilla, pakkauksen tai säiliön haltijoilla sekä sataman- tai lentopaikanpitäjillä ja rataverkonhaltijoilla.

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

¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018>

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

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

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

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

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

2.2 Kansallinen lainsäädäntö

2.2.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Soveltamisala. Voimassa olevan VAK-lain 3 §:n 1 kohdan mukaan vaarallisella aineella tarkoitetaan ainetta, joka räjähdys-, palo-, tartunta- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä taikka muun sellaisen ominaisuuden vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. VAK-lakiin sisältyvää vaarallisia aineita koskevaa sääntelyä sovelletaan myös vaarallisiin seoksiin, esineisiin, välineisiin, tavaroihin, tyhjiin pakkauksiin, muuntogeenisiin organismeihin ja mikro-organismeihin.

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

VAK-lakia sovelletaan tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä. Sitä sovelletaan myös ilma-aluksessa ja suomalaisessa ilma-aluksessa Suomen ulkopuolella, jos EU:n lainsäädännöstä

² Vaarallisten aineiden kuljetukset vuonna 2017, Traficom julkaisu 4/2019, (https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom%20julkaisu_4_2019_VaarallistenAineidenKuljetukset2017.pdf)

kaupallisen lentoliikenteen osalta ei muuta johdu. Lisäksi lakia sovelletaan suomalaisessa ja ulkomaisessa aluksessa Suomen vesialueella ja suomalaisessa aluksessa Suomen vesialueen ulkopuolella. Lakia sovelletaan varsinaisen kuljettamisen lisäksi tilapäiseen säilytykseen satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin, säiliöihin ja ajoneuvoihin.

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

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

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

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

VAK-lain 2 luvussa säädetään viranomaisista ja niiden tehtävistä. Lisäksi säädetään ulkomaisen tai Ahvenanmaan maankunnan toimivaltaisen viranomaisen toimenpiteiden tunnustamisesta. Lain 3 luvussa säädetään velvollisuuksista ja vaatimuksista, esimerkiksi ajoneuvoa koskevista vaatimuksista, VAK-hyväksynnän myöntäjästä ja katsastuksen suorittajan vaatimuksista sekä lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksista, turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä, VAK-kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen liittyvän henkilöstön pätevyydestä, tiekuljetuksiin liittyvistä ajoluvista sekä asiakirja-, selvitys- ja ilmoitusvaatimuksista. Säännöksiä on myös turvatoimista ja niihin liittyvistä velvoitteista ja kuljetukseen liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä.

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

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

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

oikeus antaa poikkeavia määräyksiä, kun on kyse rajavartiolaitoksen aluksella tai ilma-aluksella tapahtuvista vaarallisten aineiden kuljetuksista.

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

2.2.2 Valtioneuvoston asetukset ja Liikenne- ja viestintäviraston määräykset

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.3 Muu lainsäädäntö

Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lainsäädännön lisäksi säteilylakia (859/2018). Radioaktiivisen aineen kuljetus on säteilylain pe-rusteella säteilytoimintaa ja säteilyn käyttöä. Säteilylain nojalla korkea-aktiivisten umpilähteiden maantie- ja raidekuljetuksiin tarvitaan Säteilyturvakeskuksen myöntämä turvallisuuslupa. Tällaisia luvan haltijoita ovat sellaiset säteilyn käyttäjät, jotka kuljettavat itse korkea-aktiivisia lähteitä omassa toiminnassaan, ja kuljetusyriitykset. Turvallisuuslupaa edellyttävässä toimin-

nassa toiminnanharjoittajan on tehtävä säteilytoiminnan turvallisuusarvio. Säteilylaissa sääde-
tyissä tapauksissa toiminnanharjoittajan on turvallisuuslupaa edellyttävässä toiminnassa käytet-
tävä säteilyturvallisuusasiantuntijaa työntekijöiden ja väestön säteilysuojelun suunnittelussa, to-
teutuksessa ja seurannassa lukuun ottamatta sellaisia säteilytoimintoja, joista ei aiheudu työpe-
räistä altistusta, väestön altistusta eikä potentiaalista altistusta. Lisäksi turvallisuuslupaa edel-
lyttävässä toiminnassa toiminnanharjoittajan on nimettävä säteilyturvallisuusvastaava, jonka
tehtävänä on huolehtia toiminnanharjoittajan apuna säteilysuojelun toteuttamisesta.

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

Valtioneuvosto päättää valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, joissa linjataan maamme
alueidenkäyttöä. Alueidenkäyttötavoitteiden valmistelusta vastaa ympäristöministeriö. Kestä-
vän alueidenkäytön yhtenä tehtävänä on ennalta ehkäistä merkittäviä terveys- ja ympäristöhait-
toja. Liikennejärjestelmän toimivuus, toimintavarmuus ja turvallisuus on koko maan kehityksen
perusedellytys. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa³ mainitaan, että suuronnetto-
muusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjes-
telyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon
kannalta herkistä alueista. Yhdyskuntasuunnittelulla ja kaavoituksella on merkittävä rooli suur-
onnettomuusriskin hallinnassa. Onnettomuuden mahdollisuus on otettava huomioon maankäy-
tön suunnittelussa kaikilla kaavatasoilla ja maankäyttösuunnitelmien tulee perustua riittäviin
selvityksiin.

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

Markkinavalvontaa koskeva sääntely on Suomessa varsin heterogeenista, koska eri hallinnon-
aloilla ja eri tuotesektoreilla säädetään erikseen markkinavalvonnasta. Poikkeuksena hajautu-
neeseen sääntelyyn on eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettu laki (1137/2016), jäl-
jempänä *markkinavalvontalaki*, jossa säädetään sen soveltamisalaan kuuluvien tuotesektorien
osalta markkinavalvonnasta.

³ Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017.

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

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

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

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

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

Voimassa olevan VAK-lain 23 d §:ssä viitataan ympäristövahingon korvaamiseen muun lainsäädännön nojalla. Pykälän mukaan kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitettua luontovahingon korjaamiseen sovelletaan, mitä ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ssä ja 176 §:n 2

momentissa säädetään. Vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetuksiin sovelletaan myös lakia eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta (383/2009).

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

VAK-lakia ei sovelleta vaarallisten aineiden merellä ja sisävesillä tapahtuviin irtolastikuljetuksiin eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetuksiin. Merilaissa (686/2008) säädetään öljysäiliöaluksia koskevasta vastuusta ja vakuutuksesta. Merilaki tulee täydentymään vastuiden ja vahingonkorvauksen osalta Suomen liittyessä kansainväliseen vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (*Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) vuoden 2010 pöytäkirjaan. Pöytäkirjalla määrätään vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetuksissa.

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

Ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta vakuutuksista säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä näiden asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Lisäksi vakuuttamisessa otetaan huomioon ilmailulain kansalliset säännökset siltä osin kuin asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista.

Ympäristövahinkojen tilannetta Suomessa on selvitetty Suomen ympäristökeskuksen julkaisemassa raportissa Ympäristövahingot Suomessa vuosina 2013–2019⁴. Lisäksi valtioneuvoston julkaisemassa "TOVARAMA – Toissijaisen ympäristövahinkovastuun rahoitusmallien vertailu" -julkaisun⁵ liitteessä 2 on kuvattu liikenne- ja kuljetustoiminnan vastuu- ja vakuutusjärjestelmien toimivuutta ympäristövahingon aiheuttajan ollessa konkurssissa tai maksukyvytön taikka aiheuttajan ollessa tuntematon tai tavoittamattomissa, sekä tarvetta uusille vastuu- ja korvausjärjestelmille.

⁴ Ympäristövahingot Suomessa vuosina 2013–2019, Suomen ympäristökeskuksen raportteja 8/2021 (https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/327983/SYKERA_8_2021_Ymparistovahingot-Suomessa-2013-2019.pdf?sequence=4&isAllowed=y).

⁵ <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162131>

2.3 Kansainväliset sopimukset

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

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

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

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

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

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

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

Pakatus käytetyn säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja runsasaktiivisen ydinpolttoaineen jätteen merikuljetuksesta määrätään puolestaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun D osan 14 säännössä tarkoitettua kansainvälisessä säännöstössä pakatus säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja runsasaktiivisen ydinjätteen merikuljetuksesta (*International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships*; jäljempänä INF-säännöstö).

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

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

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

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

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

2.4 EU:n lainsäädäntö

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

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

VAK-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltiot voivat soveltaa tiettyjä poikkeuksia alueellaan tapahtuville vaarallisten aineiden kuljetuksille erityisehdoin. Poikkeuksia on sovellettava ketään syrjimättä. Euroopan komissio tutkii kussakin tapauksessa, onko ehdot täytetty, ja päättää, sallitaanko kyseinen poikkeus. Jos jäsenvaltio pyytää poikkeusluvan pidentämistä, komissio tarkastelee kyseistä poikkeusta uudelleen. Komissio antaa näistä täytäntöönpanopäätöksiä, joissa luetteleetaan jäsenvaltioiden kansalliset poikkeukset. Näistä viimeisin on komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2020/1241 luvan antamisesta jäsenvaltioille myöntää tiettyjä poikkeuksia vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY nojalla.

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

Pyrkimyksenään parantaa painelaitteiden turvallisuutta ja samalla varmistaa kuljetettavien painelaitteiden vapaa liikkuvuus kuljetusalan yhtenäismarkkinoilla EU on antanut Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU kuljetettavista painelaitteista (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta). Direktiivin tavoitteena on kuljetettavien painelaitteiden vapaan liikkuvuuden ohella taata kuljetettavien painelaitteiden markkinoille saattaminen, toistuva käyttöönotto sekä yhdenmukaiset tarkastuslaitosten tunnustamiset ja laitteiden arviointi- ja uudelleenarviointimenettelyt EU:n alueella. Kuljetettavat painelaitteet ovat VAK-direktiivissä tarkoitettuja lähinnä kaasujen kuljetukseen

tarkoitettuja painelaitteita: paineastioita kuten kaasupulloja sekä säiliöitä. Kuljetettavissa painelaitteissa tulee olla direktiivissä tarkoitettu pii-merkintä osoituksena siitä, että laite täyttää sitä koskevat vaatimukset. Nämä vaatimukset annetaan vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskevissa määräyksissä. Yhdessä maassa suoritettu hyväksyntä ja tarkastus hyväksytään vastavuoroisesti kaikissa EU- ja ETA-valtioissa. Kuljetettavien painelaitteiden turvallisuus ja vaatimustenmukaisuus varmistetaan menettelyillä, joita suorittavat ilmoitettujen laitosten tunnistamiselle on asetettu laitoksen luotettavuutta, asiantuntemusta ja riippumattomuutta koskevia edellytyksiä.

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

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

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

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

Varsinaiset vaatimukset vaarallisten aineiden kuljetuksesta lentoliikenteessä sisältyvät EU:n komission asetukseen (EU) N:o 965/2012 lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti. Komission asetuksessa (EU) N:o 139/2014 lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti määritellään vaaralliset aineet ja viitataan ICAO-TI:hin. Samoin vaarallisten aineiden määritelmät ja viittaukset ICAO-TI:hin ovat komission asetuksessa (EU) 2018/395 ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti sekä komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/1976 purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista

säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla. Lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvia riskejä on huomioitu EU:n miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä harjoitettavasta toiminnasta sekä tällaiseen toimintaan osallistuvasta henkilöstöstä annetuissa vaatimuksissa, jotka sisältyvät komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä.

2.5 Kuljetusten turvallisuustilanne

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

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

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

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

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

⁷ Rautateillä vaarallisten aineiden kuljetuksissa tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet, Traficom julkaisu 21/2018 (https://arkisto.trafi.fi/file-bank/a/1543399724/d554128b8cd33e669077a687d70eb0b6/32615-Trafin_julkaisu_21_2018__Rautateilla_vaarallisten_aineiden_kuljetuksessa_tapahtuneet_onnettomuudet_ja_vaaratilanteet.pdf).

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

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

2.6 Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta

2.6.1 Yleistä

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

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

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

2.6.2 Operatiivinen valvontatoiminta

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

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

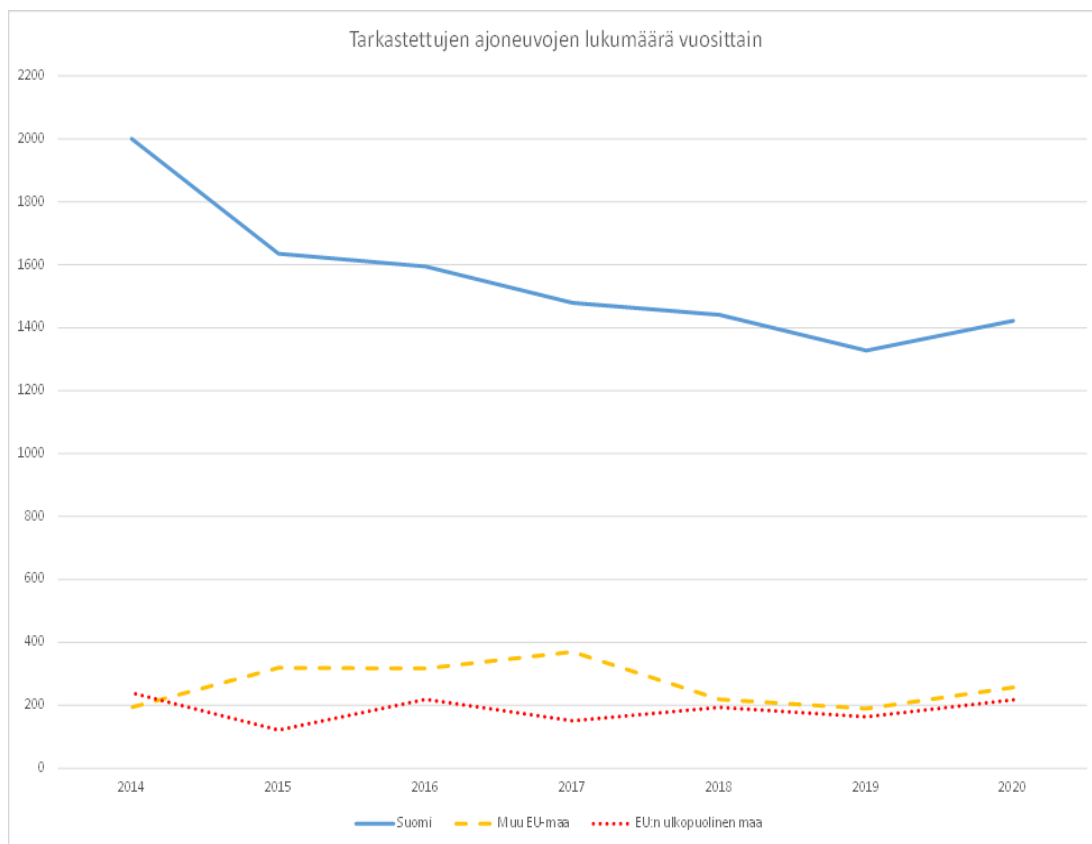
Tiekuljetuksiin kohdistettuja tarkastuksia¹⁰ on kuvattu tarkemmin seuraavissa taulukossa ja kaavioissa:

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

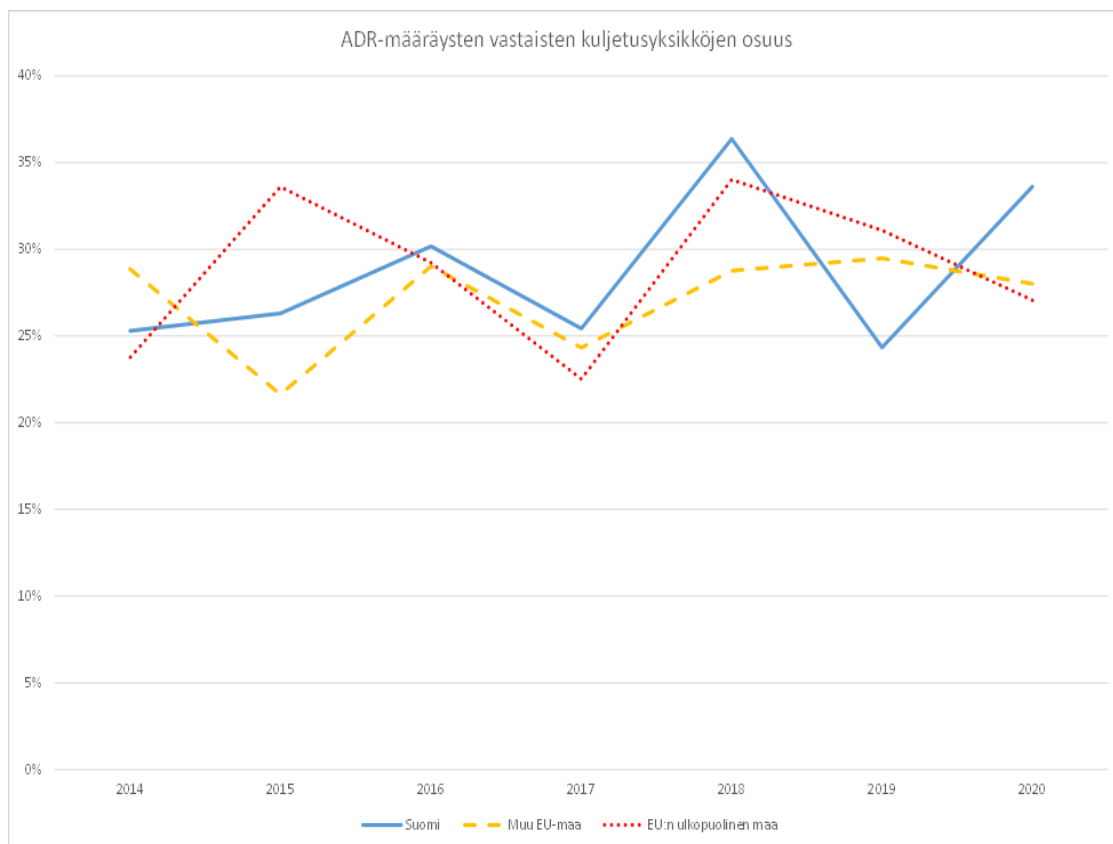
¹⁰ Taulukon ja kaavioiden tiedot pohjautuvat Poliisihallituksen, Rajavartiolaitoksen ja Tullin toimittamiin tietoihin liikenne- ja viestintäministeriöön.

	Suomi	Muu EU-maa	EU:n ulkopuolinen maa	Kokonais-määrä
Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä vuosittain				
2020	1 422	257	218	1 897
2019	1 327	190	164	1 681
2018	1 441	219	194	1 854
2020	1 479	370	151	2 000
2016	1 594	317	219	2 130
2015	1 635	319	122	2 076
2014	2 000	194	240	2 434
ADR-määräysten vastais- ten kuljetusyksikköjen määrä				
2020	478	72	59	609
2019	323	56	51	430
2018	524	63	66	653
2017	376	90	34	500
2016	481	92	64	637
2015	430	69	41	540
2014	506	56	57	619
Ajokieltoon asetettujen kul- jetusyksikköjen määrä				
2020	12	6	12	30
2019	16	6	4	26
2018	12	1	4	17
2017	14	7	2	23
2016	9	11	6	26
2015	23	6	4	33
2014	31	7	5	43

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



Kaavio 1 Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä vuosina 2014 – 2020 rekisteröintivaltioittain.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7 Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset ja -rikokset

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

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

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

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

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

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

2.8 Nykytilan arviointi

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

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

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

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

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

3 Tavoitteet

Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on sujuvoittaa sääntelyä, poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Näin toimien ylläpidetään liikenneturvallisuutta, vaikutetaan ympäristön tilaan myön-

teisesti ja mahdollistetaan liiketoimintaa. Myös mahdollisuutta hyödyntää automaatiota ja digitalisaatiota vaarallisten aineiden kuljetuksissa pyritään edistämään. Lainsäädäntökokonaisuus saatettaisiin erityisesti vastaamaan paremmin perustuslain asettamia vaatimuksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

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

Uusi sääntelymalli

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

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

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

Esitettävä uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta on jaettu 26 lukuun. Luvun otsikko antaa kuvan sen sisällöstä. Luvut on sisällytetty lakiesitykseen johdonmukaisesti. Uudessa laissa olisi 165 pykälää.

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

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusten rajaaminen lain soveltamisalasta

Sotilaalliseen toimintaan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvän erityismateriaalin kuljetukset esitetään jätettäväksi lain soveltamisalan ulkopuolelle. Näin tehtäisiin, koska näissä tehtävissä vaarallisten aineiden kuljetusta ei ole sisällytetty EU:n lainsäädän-

töön ja kansainvälisiin sopimusjärjestelmiin. Tämä johtuu kuljetettavan materiaalin erityispiirteistä. Soveltamisalan rajaus koskisi myös tällaisia Suomessa tapahtuvia kansainvälisiä kuljetuksia.

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

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

Yleiset turvallisuusperiaatteet vaarallisia aineita kuljetettaessa

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

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

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

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

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

Vaarallisten aineiden ilmakuljetusten vaatimukset ja EU:n lainsäädäntö

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

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

Kansallisista rautatieturvallisuutta koskevista oikeussäännöistä luopuminen

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

Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevien kansallisten oikeussääntöjen poistaminen vahvistaisi sitä, että vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksen on yhä suuremmissa määrin nojaututtava turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja turvallisuuden hallintajärjestelmään perustuvaan järjestelmään raideliikennelaissa ja raideliikennettä koskevassa EU:n lainsäädännössä tarkoitettulla tavalla. Rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla tulee olla vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen riskien tunnistamista ja riskienhallintaa koskevat, toimintaan nähden riittävät menettelyt kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi. Menettelyjen riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Siten vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuudesta huolehti-

minen olisi osa rautatiejärjestelmän eri toimijoiden velvollisuutta samalla tavalla kuin kuljetusturvallisuudesta huolehtiminen muutenkin, kuitenkin siten, että vaarallisiin aineisiin liittyvät erityisvaatimukset sekä suuronnettomuuksien riski on erityisesti huomioitava kuljetustoimintaa suunniteltaessa, kehitettäessä ja toteutettaessa. Ratapihan toiminnan luonnetta ja laatua arvioitaessa olisi otettava kohteen kaikki toiminnot huomioon ja myös sen kautta kuljetettavat tai siellä tilapäisesti säilytettävät aineet ja ainemäärät. Lisäksi on merkittävää, että raideliikennelain edellyttämissä riskienhallintatoimenpiteitä toteutettaessa tarkoitus olisi myös, että riskinhallintamenettelyitä on myöhemmin tarkistettava, jos toiminnan laatu tai laajuus muuttuu merkittävästi, tai jos uuden tietämyksen perusteella olisi syytä epäillä, että riskien arviointi tai menettelyt eivät ole enää asianmukaisia.

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

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

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

Vaarallisten aineiden kuljetusten tilapäisen säilytyksen säätelyn uudistaminen

Voimassaolevan VAK-lain mukaan tilapäisellä säilytyksellä tarkoitetaan ajoneuvossa, rautatievaunussa, kontissa, kuljetussäiliössä ja terminaalissa tapahtuvaa tilapäistä säilytystä, joka liittyy kiinteästi kuljetustapahtumaan. Kemikaaliturvallisuuslaissa säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden varastoinnista ja säilytyksestä. Näiden lakien soveltamisala, määritelmät ja soveltamisalan rajaukset määrittelevät säilytykseen liittyvän toiminnan pääasiassa VAK-laissa tarkoitetuksi kuljetukseen liittyväksi tilapäiseksi säilytykseksi tai kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitetuksi varastoinniksi.

Rajaus kuljetukseen liittyväksi tilapäiseksi säilytykseksi tai kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitetuksi varastoinniksi perustuu myös direktiivin 2012/18/EU (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta sekä neuvoston direktiivin 96/82/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta, jäljempänä *Seveso*

III -direktiivi) soveltamisalaan. Direktiivin 2 artiklan mukaan sitä ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen ja siihen suoraan liittyvään väliaikaiseen varastointiin maantie-, rautatie-, sisävesi-, meri- ja ilmakuljetuksessa, mukaan lukien purku ja lastaus sekä siirto kuljetusmuodosta toiseen kuljetusmuotoon satama-altaissa, laitureilla tai ratapihoilla, direktiivissä tarkoitettujen tuotantolaitosten ulkopuolella.

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

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

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

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

Perusteluihin on sisällytetty esimerkkejä tilanteista, joissa on kyse tilapäisestä säilyttämisestä ja jolloin sovellettaisiin esitettävän lain säännöksiä. Täsmentäminen ja perusteluiden selkeyttäminen edistävät myös toiminnanharjoittajien tasapuolista kohtelua. Selkeyttäminen voi myös osoittaa tilanteita, joissa säilytys onkin vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännön soveltamisalaan kuulumatonta varastoinnin kaltaista toimintaa. Se voi tuoda kemikaaliturvallisuuslain vaatimuksia valvoville viranomaisille lisää valvontakohteita. Toiminnanharjoittajalle muutos voi mahdollisesti aiheuttaa suuriakin kustannuksia, mikäli toiminnan turvallisuustaso on kaukana kemikaaliturvallisuuslaissa vaaditusta tasosta. Voimassa olevan VAK-lain aikana toiminta on voinut olla varastointia ja siten sellaista toimintaa, jossa toiminnanharjoittaja ilman kemikaaliturvallisuuslain edellyttämää lupaa on saanut etua muihin varastointia harjoittaviin nähden.

Rautatiekuljetuksen suorittajalle ja rataverkon haltijalle sekä muulle toimijalle edellä mainittu voi tarkoittaa suurtakin muutosta toiminnassa, jos rataverkolla nykyisin harjoitettu rautatievaunujen säilytys tai muualla säiliökonttien ja muiden yksiköiden säilytys osoittautuu varastointiksi, joka edellyttää kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitettua lupaa. Paikka voi myös osoittautua

sellaiseksi, ettei sille voida myöntää lupaa. Lisäksi rautatievaunut, jotka eivät rataverkolla säilytettyinä liity kuljetustapahtumaan, voi vaatia siirrettäväksi varastointialueelle, jolloin ne siirtyvät varastointia koskevan lainsäädännön piiriin. Tämä voi taas lisätä olemassa olevan varaston ainemääriä, ja voisi edellyttää varastolta uutta kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitettua lupamennettelyä, tai kokonaan uuden varaston ja varastointialueen perustamista. Mahdollisesti koko logistinen ketju olisi suunniteltava uudestaan.

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

Tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista, ja se ei perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn, raideliikenteen sisäistä pelastussuunnitelmaa lukuun ottamatta. Tämän vuoksi tilapäisestä säilytyksestä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonta

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

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

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

Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvissä tehtävissä annettava koulutuksen hyväksynnän uudistaminen

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

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

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

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

Turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle

Voimassa olevan VAK-lain mukaan vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta sekä näihin kuljetuksiin liittyvää muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittavan on nimettävä turvallisuusneuvonantaja seuraamaan ja ohjaamaan tätä toimintaa sekä selvittämään keinoja, joiden avulla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät suoritetaan mahdollisimman turvallisesti. Tämä vaatimus säilytettäisiin esitettävässä laissa. Nyt lakiin otettaisiin myös säännökset siitä, että nimetyt turvallisuusneuvonantajat olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. ADR-sopimuksen määräysten, RID-määräysten ja VAK-direktiivin mukaan turvallisuusneuvonantaja on ilmoitettava viranomaiselle pyydettyäessä. Suomessa ei ole aiemmin ollut käytössä ilmoitusvelvollisuutta. Ilmoitettavia tietoja käytettäisiin jatkossa

viranomaisen lakisääteisten tehtävien hoitamiseen, muun muassa sen valvomiseen, onko yritys täyttänyt lakisääteisen velvollisuuden nimetä turvallisuusneuvonantaja.

Laissa velvoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitämään tietoja yrityksistä, joihin turvallisuusneuvonantaja on nimetty. Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin tämä toisi muutoksen siten, että sen on luotava tietojärjestelmä, johon ilmoitukset tallennettaisiin. Tiedot yrityksistä olisivat osa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26-28 luvuissa säädettyä liikenneasioiden rekisteriä.

Tarkoitus olisi, että Liikenne- ja viestintävirastolta saisi tietoa yrityksistä, jotka ovat nimenneet turvallisuusneuvonantajan. Tulevaisuudessa tarkoitus olisi myös, että tiedot olisi vapaasti haettava tietokannasta. Näin jokainen vaarallisten aineiden kuljetuksessa toimiva taho voisi paremmin valita kumppanikseen vaatimustenmukaisen yrityksen, jolla on turvallisuusneuvonantaja nimettynä.

Velvollisuus ilmoittaa paineastiasta ja säiliöstä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle

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

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

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

Tiekuljetusten reittirajoitusten yksinkertaistaminen

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

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

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

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

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

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

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

Kuljetustoimintaan osallistuvien henkilöiden luotettavuuden varmistamisen laajentaminen

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

Henkilöiden luotettavuuden varmistamiseksi käytettävistä menettelyistä säädetään turvallisuus selvityslain (726/2014). Lain tavoitteena on ehkäistä yhteiskunnan haavoittuvuutta ja suojata

yleisiä etuja, kuten valtion turvallisuutta, maanpuolustuksen etua sekä yleistä turvallisuutta, samoin kuin estää merkittäviä yksityisiä taloudellisia vahinkoja. Laissa säädetään tehtävistä, joissa toimivista henkilöturvallisuusselvitys on mahdollista laatia. Henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia perusmuotoisena, laajana tai suppeana. Lain mukaan henkilöturvallisuusselvitystä voi pääsääntöisesti hakea selvityksen kohteen työnantaja tai se, jonka antamaa toimeksiantoa tai siihen kuuluvaa tehtävää selvityksen kohteen on tarkoitus hoitaa tai jota hän hoitaa. Laki ei velvoita työnantajaa hankkimaan turvallisuusselvitystä, mutta mahdollistaa sen.

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

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

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

Kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien täsmentäminen tiekuljetuksessa

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

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

ADR-ajolupakoulutusta antavan vaatimusten uudistaminen

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

Viranomaisten toimivallan ja tehtävien uudistaminen

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

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

Voimassa olevassa VAK-laissa on säädetty työsuojeluviranomaiset valvontaviranomaisiksi omalla toimialallaan, mutta lain nojalla annetuissa säännöksissä Aluehallintovirasto on säädetty valvojaksi vain satamaissa tapahtuvien kuljetusten, sisäisten siirtojen ja tilapäisen säilytyksen osalta. Työturvallisuuslain (738/2002) mukaan työsuojelulain noudattamista valvovat työsuojeluviranomaiset. Erityisesti työturvallisuuslain soveltamista koskevissa säännöksissä mainitaan, että työturvallisuuslakia sovelletaan sataman haltijaan. Siten esitettyyn lakiin ei ole tarvetta ottaa erityistä säännöstä työsuojeluviranomaisen (Aluehallintoviraston) roolista sataman valvontaviranomaisena. Työsuojeluviranomaisen toimivalta työsuojeluun liittyvissä asioissa voidaan johtaa suoraan työturvallisuuslaista.

Liikenne- ja viestintävirastosta kuljetuksia koordinoiva viranomainen ja valvonnan uudistaminen

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriön VAK-strategian vuoden 2008¹¹ seurantaraportissa ehdotettiin valvonnan kehittämistä ja sitä, että valvonnan osalta tulisi selvittää, miten valvontaa voidaan tehokkaasti kohdentaa kuljetusketjussa myös lähetettäviin yrityksiin. Kuljetusten turvallisuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että lähetettävä aine on oikein luokiteltu, pakattu ja merkitty sekä oikeat asiakirjat on hyvissä ajoin toimitettu kuljetuksen suorittajalle. Raportin mukaan turvallisuusmääräysten noudattamisen parantamiseksi vaarallisten aineiden kuljetuksissa tuli selvittää, miten erityisesti lähetettäviin yrityksiin suunnattua valvontaa ja ennaltaehkäiseviä tarkastuksia voidaan lisätä. Tavoite oli jo tuolloin, että kuljetukset saatettaisiin ennen niiden lähtöä yrityksestä asianmukaiseen kuntoon.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2009¹² tekemässä selvityksessä vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnan kehittämistarpeista todettiin, että suurimmat valvonnan käytännön parannustarpeet ovat edelleen lähetäjien ja vastaanottajien valvonnassa. Valtakunnan rajoilla tapahtuva valvonta, infrastruktuurin valvonta sekä kuljetusmuotokohtainen ja yleinen liikenteen valvonta todettiin suhteellisen toimiviksi. Selvityksen mukaan valvonnan kehittämisessä ylivoimaisesti suurimmaksi tarpeeksi nousi kuitenkin valvonnan koordinointi. Yksittäisistä tunnisteista turvallisuuden parantamiseen tähtäävistä kehittämistarpeista turvallisuusneuvonantajan työn tukeminen sekä yritysten omavalvonnan kehittäminen nähtiin tärkeimpinä.

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

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

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

¹¹ Liikenne- ja viestintäministeriö 18/2008: VAK-strategia 2006–2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Seurantaraportti (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-201-731-4>).

¹² Liikenne- ja viestintäministeriö 42/2009: VAK-valvonta kuljetusketjussa - kehittämistarpeet vaarallisia aineita lähetävien ja vastaanottavien yritysten valvonnassa sekä valvonnan koordinoinnissa (<http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016110428101>).

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

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

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

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

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

Sanktiointien uudistaminen

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

Lakiesityksessä säädettäisiin jatkossa tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi rikkomuksena sanktioitu. Sanktioinnit olisivat edelleen välttämättömät

lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät – liikenneturvallisuus ja ympäristön suojeleminen - huomioon ottaen. Tunnusmerkistöt olisi jaoteltu säännöksiksi 1. lakiesityksen lukujaottelun mukaisesti. Lain rikkominen olisi sanktioitu sekä rikosoikeudellisesti sakonuhkaisesti että hallinnollisin maksuseuraamuksin tarkoituksenmukaisella tavalla. Pääosa rikkomustunnusmerkistöistä olisi edelleen rikosoikeudellisia.

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

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

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

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

Seuraamusmaksulla olisi jatkossa sanktioitu myös tilanteet, joissa hyväksytty tarkastuslaitos laiminlöisi tarkastuslaitostehtäviään. Myös sille, joka jättäisi hankkimatta luvan harjoittaa tarkastuslaitostoimintaa olisi mahdollista määrätä lakiesityksessä tarkoitettu seuraamusmaksu. Myös näiltä osin seuraamusmaksu olisi uuden ajoneuvolaissa säädetyn järjestelmän kaltainen.

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

että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen.

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

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

4.2 Pääasialliset vaikutukset

(Esitettävän lainsäädännön vaikutusten arviointia täydennetään lausuntokierroksen jälkeen)

4.2.1 Yleistä

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

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

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

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

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

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksen viranomaisvaikutukset kohdistuisivat pääosin Liikenne- ja viestintävirastoon. Esitetävällä lainsäädännöllä olisi myös vähäisempiä vaikutuksia muihin valvoviin viranomaisiin.

4.2.2.1 Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastoon

Liikenne- ja viestintävirastosta kuljetuksia koordinoiva viranomainen ja vaarallisten aineiden valvonnan kehittäminen kaikissa kuljetusmuodoissa. Esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa ja kehittää vaarallisten aineiden kuljetusten viranomaisvalvontaa. Vastuu valvonnasta esitetään kohdennettavaksi pääosin Liikenne- ja viestintävirastolle. Alus-, ilma- ja rautatiekuljetusten tarkastusvelvoite täytettäisiin osittain osana nykyistä valvontaa, mutta tehokkaan valvonnan toteuttamiseksi esityksen mukainen ja laajentuva valvontavelvoite edellyttäisi valvonnan kohdentamista nykytilannetta laajemmin koko kuljetusketjuun ja kuljetuksen eri osaa-alueisiin. Täysin uusi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle olisi tiekuljetusten valvontatehtävä.

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät lisääntyisivät esityksen mukaan merkittävästi. Uudet ja laajentuvat operatiiviset valvontatehtävät edellyttäisivät arvioinnin mukaan pysyvää 4,8 henkilötyövuoden lisäystä Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöön. Lisäresursointitarve jakautuisi tehdyn arvioin mukaan seuraavasti:

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

- Esityksen valvontaa koskevista säännöksistä johtuen IMO:ssa tehdyn valvonnan kehittämistyön mukaisesti aluskuljetusten vaikuttava ja onnettomuuksia ennaltaehkäisevä valvonta edellyttäisi valvonnan kohdentamista sellaisten yksiköiden löytämiseen, joissa kuljetetaan vaarallisia aineita ilmoittamatta asianmukaisia tietoja.

Uudet tehtävät tie-, rautatie- ja aluskuljetukseen liittyvään tilapäisen säilytyksen valvontaan sekä raideliikenteen valvontaan edellyttäisi 1,7 henkilötyövuoden pysyvää lisäresursointia.

- Tilapäisen säilytyksen paikkojen valvonta ja siihen liittyvä yhteistyö sekä valvonnan yhteensovittaminen muiden viranomaisten, kuten työsuojelun ja kemikaaliturvallisuuslain valvontatyön kanssa edellyttäisi virastolta pysyvää lisätyötä. Tätä uuden tyyppistä valvontatyötä tehtäisiin osittain nykyisissä valvontapaikoissa, kuten satamissa ja rata-pihoilla, mutta uuden lainsäädännön myötä se laajennettaisiin myös muihin tilapäisen säilytyksen paikkoihin. Tähän työhön liittyisi myös laajentunut sisäisen pelastussuunnitelman vaati-mus. Suunnitelmien käsittely vaatii lisätyötä, vaikka virastolta ei edellytetäkään lupamenettelyä.
- Esityksen mukaiset valvontatehtävät edellyttäisivät raideliikenteen asiantuntijaa tilapäisen säilytyksen paikkojen, kuljetusketjujen sekä vaarallisten aineiden kuljetuksessa raideliikennekaluston tekniseen valvontaan. Työhön kuuluisi myös valvontayhteistyötä raideliikenteen turvallisuustodistusten ja -lupien valvonnassa, sekä valvonnan koordinaatio- ja yhteistyötehtäviä soveltuvien viranomaisten kanssa. Lisäksi edellytettäisiin turvasuunnitelmien (security) valvontaa.

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

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

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

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

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

- Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi uusi tehtävä sovittava yhteen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää valvontaa, jota suoritetaan yhteistyössä laissa mainittujen valvontaviranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto koordinoisi valvontaa, joka suoritetaan yhteistyössä eri valvontaviranomaisten kanssa. Tarkoitus olisi kehittää viranomaisten keskinäistä työtä niin sanottuna VAK-valvontaviranomaisryhmänä.
- Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta on esityksen mukaisesti oltava suunnitelmalista. Viraston olisi laadittava valvonnasta suunnitelma sekä tarvittaessa muutettava sitä. Suunnitelman toteutuminen olisi arvioitava vuosittain. Tällä ei arvioida olevan erillistä työllistävää vaikutusta, vaan se olisi mahdollista laskea valvontatyön kokonaisvaihteluihin.

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

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

Määräyshankkeet vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta ja kappale tavaran aluskuljetuksesta, niihin liittyvä käänökset sekä määräysten jatkuva uudistaminen kahden vuoden välein lisäävät viraston tehtäviä pysyvästi 0,5 henkilötyövuodella.

Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen. Lakiin otettaisiin uusi vaatimus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle nimetystä turvallisuusneuvonantajasta. Ilmoitusjärjestelmän tavoitteena olisi valvoa yrityksille asetetun turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvoitteen noudattamista ja tukea lakiesityksen mukaisia viranomaistehtäviä mukaan luettuna valvontaa ilmoittaneiden yritysten tiedon saatavuudella. Uutta velvollisuutta on käsitelty laajemmin edellä jaksossa ”4.1 Keskeiset ehdotukset”,

Liikenne- ja viestintäviraston tekemän arvon mukaan valittavan ilmoitusjärjestelmän kustannukset ja työn määrä riippuvat valittavasta etenemistavasta, tietojen hallinnan vaatimustasosta ja käsittelyn laadusta sekä järjestelmän tavoitteista.

Virastolle aiheutuvan työn määrä, joka olisi erillään varsinaisesta järjestelmän kehitys- ja koodaamistyöstä, koostuisi projektiin tarvittavista tietohallinnon ja substanssitoiminnon edustajista. Sen lisäksi henkilöresursseja edellyttäisi ylläpito-, tiedonhallinnan ja tiedonluovutustehtävät sekä itse rekisteritoiminnan valvontatehtävä. Resurssimitoitustarve on riippuvaisia valittavista toteutus- ja toimintatavoista. Tarkkoja kustannuksia ei ole mahdollista luotettavasti arvioida ennen kuin uutta menettelyä tarkentavat määrittelyt on tehty ja toteutuksen edellyttämä mahdollinen tarjouskilpailu järjestetty.

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

Hallituksen esityksen mukaisen ilmoitusvelvoitteen hallinnoinnin toteuttaminen automatisoitune toimintoihin tietojen käsittelyn ja luovuttamisen mahdollistavalla tavalla edellyttäisi uuden tietojärjestelmäosion ("*Yritysiakkaan ilmoitukset*") suunnittelemisen ja rakentamisen.

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

Lakiesityksen mukaan yritys ilmoitusjärjestelmän tulisi mahdollistaa liikenteen palveluista annetun lain VI osan 26-28 luvun säännösten ja vaatimusten mukainen tietojen hallinta, käsittely ja sekä hyödyntämisen mahdollistaminen eri käyttötarkoituksiin. Uusi tietojärjestelmäosio olisi mahdollista kytkeä Liikenne- ja viestintäviraston yhtenäiseen tiedonluovutusratkaisuun, jonka kautta tieto yrityksistä ja turvallisuusneuvonantajaksi ilmoitetuista henkilöistä on luovutettavissa rajapintoja pitkin esimerkiksi toisille viranomaisille. Tämä mahdollistaisi tietojen käytön valvonnan yhteydessä sekä tietojen turvallisen ja tehokkaan luovutuksen viranomaistahoille. Tietojen luovuttamisessa ja hyödyntämisessä tulee tarkasti huomioon otetuksi tietosuoja- ja tietoturvakysymykset, kuten esimerkiksi rekisteröidyn oikeuksien toteuttaminen. Ilmoitetun turvallisuusneuvonantajan pätevyuden voimassaolo ja laajuus olisi mahdollista tarkistaa yritys ilmoitukseen kytkettynä.

Kertaluontoiset kustannukset ilmoitustoiminnallisuuksien luomisesta olisivat Liikenne- ja viestintäviraston arvoin mukaan ulkoisten kehittäjäresurssien osalta noin 450 000 euroa ja Li-

kenne- ja viestintäviraston resurssitarve tämän työn ohjaamiseksi arviolta kaksi uutta henkilötyövuotta. Järjestelmäkokonaisuuden jatkuvien ylläpitokustannusten arvioidaan olevan noin 100 000 euroa vuodessa sekä edellyttävän noin 0,5 uutta henkilötyövuotta.

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

Jatkokehityksenä olisi myöhemmin mahdollista automatisoida ilmoitusten tekeminen nimetystä turvallisuusneuvonantajasta sekä tietojen muokkaus- ja päivittämisestä niin, että yritysasiakkaan valtuutettu edustaja käsittelee niitä itse Liikenne- ja viestintäviraston sähköisen asiointipalvelun kautta. Sähköiseen asiointipalveluun olisi tällöin rakennettava kattavat ja tietosuojaan huomioivat taustajärjestelmätarkistukset yrityksen ilmoittamasta turvallisuusneuvonantajasta. Tämän palvelun toteutuskustannukset olisivat kertaluonteisesti arviolta 150 000 euroa ja yksi uusi henkilötyövuosi eli yhtensä arviolta 280 000 euroa. Ylläpito vaatisi noin 50 000 euroa ja 0,25 uutta henkilötyövuotta eli yhteensä noin 88 000 euroa vuodessa.

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

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

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

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

Uudistuvat koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävät. Liikenne- ja viestintäviraston valvontaroolin muuttuessa ja koko lainsäädäntökehikon muuttuessa koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävien

arvioidaan työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosittain pysyvästi arviolta 0,5 henkilötyövuotta.

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

Muita uusia tehtäviä. Lisäksi lakiesityksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi säädetään eri¹³ näisiä tehtäviä, kuten vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksia koskevien selvitysten, vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä koskevien ilmoitusten vastaanottaminen ja tietojen välittäminen kansainvälisille järjestöille, Euroopan unionille ja ulkomaan toimivaltaiselle viranomaiselle. Tällaisilla tehtävillä ei arvioida olevan merkittävää lisäystä viraston tehtäviin.

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

Pysyvät kustannukset:

	Henkilötyövuodet / euroa	Ylläpitokustannukset euroa vuodessa	
Valvonnan kehittäminen ja koordinaatio	4,8 / 624 000		
Määräystenantotehtävät	0,5 / 65 000		
Turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisjärjestelmän muodostaminen	0,5 / 65 000	100 000	
Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uusiminen	0,2 / 26 000		
Koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävät	0,5 / 65 000	1000 – 3000	
Yhteensä	6,5 / 845 000	101 000 – 103 000	

¹³ Liikenne- ja viestintäviraston keskimääräinen henkilötyövuoden hinta on 130 000 euroa.

Kertaluonteiset kustannukset:

	Henkilötyövuodet / euroa	Ulkoiset hankittavat palvelut euroa	Määrärahan tarve vuotta
Turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisjärjestelmän ylläpito	2,0 / 260 000	450 000	2
Turvallisuusneuvonantajan kokeen sähköistäminen	2,0 / 260 000	215 000	1
Tiekuljetusten reittirajoituspäätösten uusiminen	0,75 / 97 500		1
Yhteensä	4,75 / 617 500	695 000	

4.2.2.2 Vaikutukset muihin viranomaisiin

Laissa tarkoitetuilta valvontaviranomaisilta edellytettävän valvontasuunnitelman laatiminen aiheuttaisi vain vähäisiä kustannuksia valvontaviranomaisille, koska tällaisia suunnitelmia on jo käytössä. Myös tehostuvan yhteistyön arvioidaan lisäävän tehtäviä. Tehtävistä aiheutuvat lisäkustannukset olisi mahdollista rahoittaa kohdentamalla hallinnonalojen määrärahoja.

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

Pelastustoimen tehtävien osalta voidaan arvioida olevan jonkin verran vaikutuksia. Erityisesti paikalliset pelastusviranomaiset saisivat paremmin tiedon paikoista, joissa vaarallisia aineita säilytetään tilapäisesti, kun kaikilta tilapäisen säilytyksen paikoilta edellytetään sisäistä pelastussuunnitelmaa ja tämän toimittamista pelastusviranomaiselle. Tällä arvioidaan olevat positiivisia vaikutuksia vaaratilanteisiin varautumisen parantamisessa eri pelastusviranomaisten toimialueilla. Sisäisten pelastussuunnitelmien hallinnoinnista aiheutusi pelastustoimelle vähäisiä kustannuksia.

4.2.3 Vaikutukset yritysten toimintaan

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

Sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoite tilapäisissä kuljetuksissa. Yrityksille, joiden tehtävät liittyvät vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen, voisi tulla uusia tehtäviä si-

säisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoitteen laajentamisesta. Useilla yrityksillä on jo sisäisiä pelastussuunnitelmia eikä pelastussuunnitelman laatimisvelvollisuudella olisi niille vaikutuksia.

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

Turvallisuusneuvonantajan ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle. Yrityksille esitetään velvollisuutta ilmoittaa turvallisuusneuvonantaja Liikenne- ja viestintävirastolle. Tehtävä olisi uusi.

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

Yritysten kustannukset turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuudesta olisi toteutettava vasta tietojärjestelmästä riippuvainen. Liikenne- ja viestintävirasto voisi periä yrityksiltä ilmoitusmaksua. Maksun määrän arvioiminen ei ole arvioida esityksen laadintavaiheessa.

Käytännön kuljetustoimintaa koskevien velvoitteiden ja mahdollisten maksujen lisäksi hallinnollisilla velvoitteilla voitaisiin, niistä aiheutuvan taakan ohella, olettaa olevan epäsuoria myönteisiä vaikutuksia yritysten toiminnalle. Ehdotettu turvallisuusneuvonantajan ilmoitusvelvollisuus ohjaa toimijoita kiinnittämään huomiota vaarallisten aineiden kuljetuksen ja siihen liittyvien toimien järjestämiseen vaatimustenmukaisesti ja ryhtymään toimiin virheellisten toimintatapojen vähentämiseksi sekä turvallisempien ja ehkä myös kustannustehokkaampien toimintatapojen käyttöönottamiseksi ja kehittämiseksi.

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

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on rekisteri, johon kerätään myös muun lainsäädännön velvoittamana tietoja. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto kehittää ja uudistaa tätä järjestelmää. Yrityksille voi järjestelmän uudistuksen myötä tulla joitakin uusia tehtäviä tietojen muokkaamisesta uuden järjestelmän edellyttämään muotoon ja tietojen syöttämisestä siihen. Järjestelmämuutokset ja niiden vaikutukset yrityksiin eivät kuitenkaan johtuisi käsillä olevasta hallituksen esityksestä.

Tarkastuslaitosten akkreditointivaatimusten laajeneminen. Esityksen mukaan tarkastuslaitosten akkreditointivelvollisuutta hieman laajenisi nykytilanteesta. Akkreditointivaatimus olisi uusi VAK-tarkastuslaitokselle sekä Säteilyturvakeskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle.

Vaatimukseen sisältyisi siirtymäaika. Laajentuneella vaatimuksella voisi olla vähäisiä taloudellisia vaikutuksia niiden yritysten kannalta, joita uusi vaatimus koskisi. Kustannussäästöä tulisi kuitenkin siitä, että yritykset ovat hankkineet akkreditoinnin, vaikka vaatimus ei ole niihin aiemmin kohdistunut.

4.2.4 Vaikutukset kuntien toimintaan

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

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

4.2.6 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta

Lakiesityksellä on kiinteä yhteys perusoikeuksiin ja niiden suojelutavoitteeseen. Perustuslain 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä julkisen vallan velvollisuudesta turvata jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Lakiesityksen tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa laajasti ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Uuden lainsäädännön myötä vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksien todennäköisyyden voidaan arvioida vähenevän täsmennyvien velvollisuuksien sekä tehokkaamman viranomaisvalvonnan myötä.

Keskeisten liikenne- ja ympäristöturvallisuuden lisäksi tavoite on parantaa kuljetuksessa työskentelevien työturvallisuutta. uusi lainsäädäntö vähentää kuljetuksessa työskentelevien henkilöiden altistusta vaarallisille aineille asettamalla henkilöstön koulutukselle sekä kuljetuskalustolle ja kuljettavilla pakkauksille ja säilöille vaatimuksia, joita noudattamalla ehkäistään vuotoja, paloriskejä ja rajoitetaan onnettomuuksien seurauksia.

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

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

Esitettävä lainsäädäntö on yhdenvertaisuus- ja sukupuolivaikutuksiltaan neutraali.

4.2.5 Sanktiointien uudistaminen

Yleensä rangaistuksella tarkoitetaan kielteistä tapahtumaa, joka tuomitaan tai määrätään rikokseksi lailla säädetyn teon tehneelle. Rangaistuksella pyritään moitteeseen ja paheksunnan sekä

kohtuullisen kärsimyksen tai haitan aiheuttamiseen. Erilaisista rikosoikeudellisista rangaistuskeinoista on säädetty pääosin rikoslaissa. Näiden rangaistusten lisäksi erityislainsäädännössä on nykyisin rikossäännösten runsaasti erilaisia hallinnollisia kieltoja ja niiden tehosteena hallinnollisia seuraamuksia.

Vaarallisten aineiden kuljettamista koskevaan lainsäädäntöön esitetään edelleen sisällytettäväksi rikosoikeudellisia säännöksiä. Niiden sijaan joiltain osin esitetään myös uusia hallinnollisia sanktioita. Ehdotuksia on kuvattu tarkemmin edellä jaksossa ”4.2 Keskeiset ehdotukset”.

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

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

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

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

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1 Tilapäinen säilytys

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

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

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

Vaihtoehto 1. Voimassa olevassa VAK-laissa tilapäinen säilytys perustuu tilapäisen säilytyksen määrittelmään, jota on lainvalmistelussa pidetty riittämättömänä selkeyttämään eroa vaarallisten aineiden varastoinnin ja kuljetukseen liittyvän tilapäisen säilytyksen välillä. Pitäytyminen voimassa olevassa sääntelyssä ei ole tämän vuoksi pidetty lainkaan vaihtoehtona esitettävässä lainsäädännössä.

Vaihtoehto 2. Kemikaaliturvallisuuslain mukainen vaarallisen aineen varastointi on luvanvaraista tai edellyttää ilmoituksen tekemistä (ainemäärästä riippuen). Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä tilapäinen säilytys olisi myös mahdollista muodostaa myös luvanvaraisuuden tai ilmoitusvelvollisuuden varaan.

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

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

Vaihtoehto 3. Lain valmistelun aikana on arvioitu tilapäisen säilytyksen toteuttamisvaihtoehtona sitä, että tilapäiselle säilytykselle asetettaisiin sallittu enimmäisaika. Tavoite on tällöin ollut, että onnettomuuksien ehkäisemiseksi vaarallisia aineita ja niitä sisältäviä lähetyksiä ja kuormia käsitellään ja siirretään mahdollisimman vähän. Koko kuljetusketjun toimivuus perustuu siihen, että tilattu tuote ja tavara saavuttavat asiakkaan ja vastaanottajan mahdollisimman nopeasti, joten kuljetusajan ja siihen liittyvän tilapäisen säilytyksen on oltava mahdollisimman lyhyt. Lakiesityksen valmistelussa on arvioitu tilapäiselle säilytykselle enimmäisaikaa, joka voisi ohjata toimintaa siihen suuntaan, että säilytysajat kuljetusketjussa eivät olisi pitkiä ja jopa lyhenisivät. Lakiesityksen valmistelussa ei ole kuitenkaan löydetty vakuuttavia perusteluja sille, että määräaika lisäisi kuljetuksen turvallisuutta. Päinvastoin tällaiset määräajat saattavat aiheuttaa huomattavia käytännön vaikeuksia, ja pahimmillaan ohjata toimintaa ei-toivottuun suuntaan. Lähetyistä tai kuormaa voitaisiin siirtää vedoten siihen, että siirron jälkeen alkaa uusi säilytysaika. Lakiesityksen valmistelussa on arvioitu 72 tunnin määräajan asettamista tilapäiselle säilytykselle.

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

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

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

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

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

Kansainvälistä vertailua

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

Vaarallisten aineiden kuljetusten tilapäisestä säilytyksestä ei ilmoiteta erikseen viranomaisille muutoin kuin ongelmatilanteissa. Lääninhallitus voi antaa paikallisia liikennemääräyksiä vaarallisten aineiden kielletyistä kuljetusreiteistä ja määrätä soveliaita reittejä sekä parkkipaikkoja

kuljetuksille. Terminaalit tai muuta säilytysalueiden toimijat voivat lisäksi asettaa omia ehtojaan niiden alueilla tehtävälle säilytykselle.

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

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

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

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

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

Tanska. Tanskassa tilapäiselle säilytykselle on asetettu aikaraja. Tanskassa kuljetusyrityksen on noudatettava varastointia koskevaa sääntelyä, jos jokin kolmesta kriteeristä täyttyy. Tällöin säilytystä ei katsota enää osaksi kuljetusta. Näihin kriteereihin kuuluvat se, että toimija varastoi tilapäisesti vaarallisia aineita rakennuksissa sellaisissa määrissä, jotka ylittävät annetut raja-arvot, se, että tilapäinen säilytys on säännöllistä esimerkiksi satamissa ja tavararatapihoilla, ja se, että säilytys rahtiterminaalissa tai ratapihalla kestää pidempään kuin 60 tuntia, ja muiden paikkojen osalta, jos säilytys kestää pidempään kuin 48 tuntia.

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

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

5.2 Säiliökuljetusta koskevien tietojen saatavuuden parantaminen tiekuljetuksissa

Logistiikan digitalisaatiostrategiassa¹⁴ strategian toimenpiteiden yhteydessä logistiikan tietoympäristön kehittämisessä mainitaan vaarallisten aineiden kuljetustiedon saatavuuden parantaminen kuljetusketjuissa ja viranomaisten käyttöön. Tämän vuoksi lakiesityksen valmistelun aikana on ollut esillä ehdotus vaarallisten aineiden säiliökuljetusta koskevien sähköisten tietojen saatavuuden parantamisesta kuljetusten turvallisuuden ja pelastustoiminnan edistämiseksi. Tietojen saatavuuden parantamisella arviottiin olevan potentiaalia vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden lisäämisessä esimerkiksi onnettomuustilanteissa. Myös sen katsottiin olevan tärkeää, että viranomaisten saatavilla on tietoa siitä, missä vaarallisia aineita kuljetaan, mitä aineita kuljetetaan ja millaisia määriä kuljetetaan. Suunniteltu velvoite olisi rajattu tieliikenteen säiliökuljetuksiin, koska nimenomaan säiliökuljetuksissa tiedon saatavuuden lisäämisellä voisi saavuttaa merkittävimmät turvallisuushyödyt.

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

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

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

¹⁴ Logistiikan digitalisaatiostrategia : Kohti tehokasta ja kestäväää logistiikkaa digitalisaatiolla, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:1 (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162463>)

Ehdotuksen lähtökohtana oli se, että henkilötietoja olisi käsitelty mahdollisimman vähän. Koska sijaintia koskeva tieto voi kuitenkin liittyä tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön, olisi henkilötietoja mahdollisesti jouduttu käsittelemään. Siltä osin kuin henkilötietoja olisi jouduttu käsittelemään, sovellettavat säännökset olisivat perustuneet pääosin EU:n yleiseen tietosuojasäätelyyn.

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

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

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

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

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

5.3 Turvallisuusneuvonantajaa koskevan ilmoitusjärjestelmän muodostaminen

5.3.1 Tausta

Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään hallituksen esityksessä laajennettua valvontatehtävää, johon liittyisi turvallisuusneuvonantajan nimeämisen valvonta. Tämän vuoksi ehdotetaan yri-

tyksille velvollisuutta ilmoittaa nimeämänsä turvallisuusneuvonantajat Liikenne- ja viestintävirastolle. Tietojen hallinnointi edellyttäisi tietojärjestelmän muodostamista. Uutta tehtävää on käsitelty edellä esityksen jaksossa ”4.1 Keskeiset ehdotukset.”

5.3.2 Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä eräissä maissa

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

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

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

5.3.3 Tietojärjestelmän muodostamisen vaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten arviointia

Edellä esityksen jaksossa ”4.2.2. Vaikutukset yritysten toimintaan” on arvioitu hallituksen esityksessä esitettävän uuden tietojärjestelmän taloudellisia vaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Lainvalmistelussa on tämän lisäksi arvioitu tietojärjestelmän muodostamiselle vaihtoehtoja. Näiden vaihtoehtojen on kuitenkin arvioitu heikentävän mahdollisuuksia järjestelmälliseen ja tehokkaaseen valvontaan.

Vaihtoehto 1. Liikenne- ja viestintäviraston tekemän arvion mukaan ilmoitusten ja muutosten vastaanottaminen olisi mahdollista toteuttaa erillisenä, kevyempänä rekisterinä erillisen alustaratkaisun avulla. Tässä mallissa yrityksen edustaja pystyisi tunnistautumaan sähköiseen palveluun suomi.fi-tunnistuspalvelun ja sen tarjoaman valtuutuspalvelun avulla. Hän pystyisi tekemään uuden ilmoituksen, katselemaan ilmoittamiaan turvallisuusneuvonantajia sekä muokkaamaan ja poistamaan ilmoittamiensa turvallisuusneuvonantajien tietoja. Turvallisuusneuvonantajan ilmoittaneet yritykset olisi mahdollista koota avoimeksi listaksi näkyville Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuille.

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

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

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

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan yksi henkilötyövuosi muodostuisi seuraavista ylläpito-tehtävistä:

- Ilmoitusten ja muutosten manuaalinen kirjaaminen, jos kaikki yrityskäyttäjät eivät tee ilmoituksia sähköisen asioinnin kautta vaan lähettävät niitä sähköpostitse tai postitse esim. viraston kirjaamoon. Tämä aiheuttaisi myös kirjaamolle manuaalista työtä. Palveluntuottajamallin tarjoaminen ei ole tällä alustaratkaisulla mahdollinen.
- Sähköisesti tehtyjen uusien ilmoitusten ja muutosten tarkastaminen (henkilötietojen tarkistus ja pätevyuden tarkistus)
- Manuaalinen laskutus
- Tiedonluovutus eli sekä viranomaisten että kansalaisten tietopyynnöt
- Julkisen listauksen ylläpito- ja varmennustehtävät
- Tietojen käsittely viranomaistarkoituksiin

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

Vaihtoehto 2. Tietojärjestelmän toteuttamisvaihtoehto voisi Liikenne- ja viestintäviraston mukaan myös olla ilmoitusten toimittaminen sähköpostitse tai kirjepostitse sekä ilmoitettujen tietojen manuaalinen käsittely. Yritysten ilmoitukset vastaanotettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston kirjaamossa, joka kirjaisi ilmoitukset manuaalisesti asianhallintajärjestelmään. Liikenne- ja viestintäviraston käsittelijä poimisi sen jälkeen ilmoituksen tiedot ja kirjaisi ne manuaalisesti kevyeen rekisteriratkaisuun, esimerkiksi *Excel*-tiedostoon.

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

Tämän mallin kustannusten voitaisiin arvioida muodostuvan kertaluontoisesta noin 10 000 euron kustannuksesta prosessin suunnittelemiseksi sekä toiminnon rakentamiseksi. Ilmoitusten vastaanottamisen, tietojen kirjaamisen ja ylläpidon sekä manuaalilaskutuksen ja tiedonluovutuksen arvioidaan tarvitsevan vuosittain noin kolme uutta henkilötyövuotta. Kertaluontoinen kustannus järjestelmästä olisi arviolta 10 000 euroa ja ylläpitokustannukset noin 390 000 euroa vuodessa. Kustannuksiin voisivat vielä vaikuttaa rekisterin osalta tarvittavat turvallisuus- ja tietosuoja- ratkaisut.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan kolmen henkilötyövuotta muodostuisi seuraavista ylläpitotehtävistä:

- Ilmoitusten vastaanotto ja kirjaaminen (kirjaamo)
- Ilmoitetun henkilö- ja pätevyystietojen tarkistaminen muista järjestelmistä
- Uusien ilmoitusten ja muutosten syöttäminen *Excel*-tiedostoon tai muuhun tiedostoon manuaalisesti
- Tietojen poistot, historiatiedon ylläpito
- Manuaalinen laskutus
- Tietoihin tarvittavien korjausten tekeminen
- Viranomaisten tietopyyntöjen käsittely: tietojen poiminta, taustatarkistukset tietoihin muista järjestelmistä (muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston henkilötietojärjestelmä, väestötietojärjestelmä, TNA-pätevyysrekisteri, muut pätevyystiedot, yritystietojärjestelmä), tietojen muokkaukset näiden mukaisesti, turvakieltoihin ja muiden mahdollisten rajoitusten selvittäminen ennen tietojen luovuttamista, em. rajoitusten merkitseminen viranomaisille luovutettaviin henkilötietoihin
- Muut tietopyynnot edellä mainittujen sisältötehtävien mukaisesti
- Tilastotietojen manuaalinen kokoaminen
- Rekisterinpitoon liittyvät hallinnolliset velvoitteet
- Tietosuoja- ja tietoturvatarkastukset

Mahdollisen julkisen yrityslistauksen tietojen käsittely ja varmentaminen sekä listan ylläpitäminen manuaalisesti

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

6 Lausuntopalaute

xxxx

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

1 luku

Yleiset säännökset

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

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

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

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

Laki ei pääsääntöisesti sovellettaisi lentopaikoilla tapahtuviin polttoainesiirtoihin samalla tavalla kuin tiekuljetusta koskevia säännöksiä sovelletaan polttoainekuljetuksiin tiellä, koska lentopaikkojen polttoainesiirrot tapahtuvat tarkoitusta varten suunnitelluilla erikoisajoneuvoilla, joita ei ole tarkoitettu käytettäväksi tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä. Tällaisten polttoainesiirtojen osalta olisi kuitenkin tarpeen asettaa tietyt tekniset vaatimukset, jotka koskisivat säiliöiden rakennetta, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä. Sääntelymalli vastaisi voimassa olevan VAK-lain säännöksiä.

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

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

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

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

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

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

Momentin *3 kohdan* mukaan laki ei koskisi tehdasalueen sisäisiä vaarallisten aineiden siirtoja, silloin kun kuljetus ei kiinteästi liity kuljetusketjuun lähettäjältä vastaanottajalle. Laki ei siten koskisi esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusta yksityisellä tehdasalueella varastosta toiseen: se on tehtaan tavanomaista toimintaa, eikä tämä tyypillisesti liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen. Sen sijaan laki koskisi siirtoa ja muuta vaarallisen aineen käsittelyä silloin, kun se liittyy kuljetusketjuun: esimerkiksi kuljetusta varten tapahtuva kuormausta ja asiakirjojen laadinta. Soveltamisalan rajausta vastaisi voimassa olevan VAK-lain säännöstä.

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

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

Voimassa olevan VAK-lain mukaan esimerkiksi puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lain soveltamisalaan, jollei puolustusvoimien toimintaa ole erikseen säädetty lain

soveltamisen ulkopuolelle tai annettu valtuutta säätää toiminnosta puolustusministeriön asetuksella tai Pääesikunnan määräyksellä. Sotilaallisen toimintaympäristön muutoksen vuoksi tarkoituksenmukaista ei ole yhtäältä se, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi puolustusvoimien kuljettamaa erityismateriaalia, koska kuljetuksiin liittyy puolustusvoimien suorituskykyyn liittyvää tietoa. Toisaalta siviiliviranomaisilta on kohtuutonta edellyttää sellaista osaamista, joita sotilaallisen materiaalin valvonta ja hallinnointi edellyttävät. Puolustusvoimilla on parhaat tiedot ja taidot kuljettaa sotilasmateriaalia turvallisesti.

Esitettävän lain soveltamisalaan on kuitenkin edelleen tärkeää sisällyttää sellainen sotilas- ja muidenkin turvallisuusviranomaisten tarvetta palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija, ja jota valvoo siviiliviranomainen. Momentissa säädettäväksi esitettävällä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamalla kuljetuksella tarkoitettaisiin vaarallisen aineen kuljetusta, jonka suorittaa Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa oleva henkilö ja jolle puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos on antanut käskyn tai määräyksen suorittaa kuljetus niiden valvonnassa ja vastuulla. Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa olevalla henkilöllä tarkoitettaisiin henkilöä, joka on joko virka-, palvelus- tai työsuhteessa puolustusvoimiin tai Rajavartiolaitokseen. Palvelussuhteesta puolustusvoimiin säädetään asevelvollisuuslaissa (1438/2007), naisten vapaaehtoisesta asepalveluksesta annetussa laissa (194/1995) ja sotilaallisesta kriisinhallinnasta annetussa laissa (206/2011). Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksella ei tarkoitettaisi sellaista kuljetusta, jonka siviilitoimija suorittaa vastikkeelliseen tai vastikkeettomana sopimusoikeudelliseen kuljetussopimuksen tai vastaavaan sopimukseen perustuen.

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

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

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

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

ja vastuulla, sekä henkilöstöön ja organisaatioihin, jotka osallistuvat tällaisilla ilma-aluksilla suoritettavaan toimintaan tai palveluun.

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 4 kohta sisältäisi rautatiekuljetuksen määritelmän, joka vastaa voimassaolevan VAK-lain määritelmää. Uutena määritelmään otettaisiin viittaus raideliikennelaisiin tarkoitettuun rataverkkoon, vastaavasti kuin tiekuljetuksen määritelmässä on viittaus tieliikennelaisiin tarkoitettuun tiehen. Raideliikennelain määritelmän mukaan rataverkolla tarkoitetaan valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta. Määritelmässä ei viitattaisi enää ratapihoihin, eikä laissa käytettäisi enää ratapihan käsitettä. Käytännössä ratapihat ovat osa rataverkkoa, ratapihan käsitettä ei ole myöskään yleisesti rautatielainsäädännössä määritelty.

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

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

Pykälän 7 kohdan määritelmä satamanpitäjistä vastaisi voimassaolevan VAK-lain määritelmää.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 18 kohtaan otettaisiin määritelmä INF-lastista. SOLAS-yleissopimus sisältää INF-säännöstön (*Code for Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships*). INF-säännöstössä on pakattua säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin tai korkea-aktiivisen jätteen kuljetusta koskevia määräyksiä, jotka koskevat IMDG-säännöstön soveltamista, lastin kiinnitystä, valmiussuunnitelmaa sekä ilmoituksia onnettomuus- ja vaaratilanteista.

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

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

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

4 §. Kansainvälisten sopimusten soveltaminen kotimaan kuljetukseen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kansainvälisten vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevien määräyksiä (ICAO-TI) soveltamisesta kotimaan ilmakuljetuksissa. Kotimaan kuljetuksiin ei ole tarkoituksenmukaista säätää kansainvälisistä kuljetuksista poikkeavia vaatimuksia, joten momentissa säädettäisiin kansainvälisten määräysten soveltamisesta myös kotimaan kuljetuksiin. Kyseessä olisi uusi säännös, jolla selvennettäisiin nykyistä käytäntöä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin aluskuljetusten osalta 1 momenttia vastaavasti, että IMDG-säännöstöä sovellettaisiin myös kotimaan aluskuljetuksiin.

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

2 luku

Yleiset turvallisuusperiaatteet

5 §. Selvilläolovelvollisuus. Lain yleiseksi turvallisuusperiaatteeksi säädettäisiin uusi kaikkea vaarallisten aineiden kuljettamista ohjaava säännös selvilläolovelvollisuudesta. Vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä suorittavilla tulisi olla käytettävissään tarvittavat tiedot kuljetettavien ja kuljetusta varten käsiteltävien aineiden vaarallisista ominaisuuksista ja luokituksista. Lisäksi toiminnanharjoittajan olisi oltava selvillä eri kuljetusmuotoihin sisältyvien vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien tehtäviensä osalta, mitkä lain vaatimukset ovat, voidakseen toimia säädettyjen velvoitteiden mukaisesti.

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

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

Ehdotetun *1 momentin* velvoitteet koskisivat YLE 5 §:een sisältyvän kuljetus-määritelmän mukaisesti muitakin kuljetukseen liittyviä toimenpiteitä, kuten kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä, joten näitä toimia ei mainittaisi momentissa erikseen. Arvioitaessa sitä, millaista huolellisuutta ja varovaisuutta kulloinkin edellytettäisiin, olisi otettava huomioon kuljetettavan aineen laji, määrä ja kuljetusmuoto. Aineen laji kuvastaa aineen vaarallisuutta. Kaikille vaarallisille aineille on ominaista, että ne aiheuttavat väärin käsiteltyinä vahinkoa tai ainakin vaaraa ihmisille ja ympäristölle. Mitä enemmän vaarallista ainetta kuljetetaan, sitä enemmän tulisi kiinnittää huomiota kuljetuksen turvallisuuteen. Esimerkiksi radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa merkittävämpää on kuitenkin aineen säteilyominaisuudet kuin kuljetettavan aineen määrä. Eri kuljetusmuotojen erot tulee ottaa kuljetuksessa huomioon, koska eri kuljetusmuotoja koskevat säännökset ja määräykset poikkeavat toisistaan. Momenttiin esitetty velvoite koskisi kaikkia kuljetusturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittavia koko kuljetusketjussa ja kaikissa kuljetukseen liittyvissä toimissa.

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

7 §. Kuljetuskielto. Pykälän kuljetuskieltoa koskeva periaate vastaisi voimassaolevan VAK-lain 14 §:n yleistä kuljetuskieltoa. Tämän periaatteen lisäksi laissa säädettäisiin erilliset yksityiskohdalliset aineelliset säännökset tietojen antamisesta, kuljetusvälineen ja kuljetustavan turvallisuudesta sekä muista kuljetusturvallisuuden takaavista vaatimuksista, kuten esimerkiksi luvista,

hyväksynnöistä ja koulutuksesta, jotka ovat vaarallisten aineiden turvallisen kuljettamisen ta-keita. Kuljetuskielto-periaatteen rikkomista ei olisi sanktioitu sen yleisluoteisuuden vuoksi.

3 luku

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot

8 §. Vaarallisen aineen luokitus. Vaarallisten aineiden luokat vastaavat kansainvälisten sopi-musten vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä määrättyjä luokkia. Luokituksen perusteella määritetään, onko aine tämän lain soveltamisalaan kuuluva. Oikea luokitus antaa perustan tur-valliselle kuljetukselle, sillä sen perusteella määräytyvät muut laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrättyt velvollisuudet ja turvallisuusvaatimukset. Tavaraa tai ainetta, joka kuljetukseen esite-tyssä muodossa voi räjähtää, vaarallisesti reagoida, aiheuttaa tulipalon, tuottaa vaarallista läm-pöä tai vaarallisia myrkyllisten, syövyttävien tai syttyvien kaasujen tai höyryjen päästöjä kulje-tuksen tavanomaisissa olosuhteissa, ei saa kuljettaa. Pykälässä tarkoitetuissa luokissa tulee yk-silöidyiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät mahdolliset riskit. Luokat on määritelty Yhdistyneiden Kansakuntien vaarallisten aineiden kuljetuksia käsittelevä asiantuntijakomite-assa, jonka työn tuloksena julkaistaan vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat suositukset. Näihin luokkiin ja luokituksen perustuvat kaikki eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden luokat ja luokituskriteerit.

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

Ehdotettuun *2 momenttiin* otettaisiin luettelo luokista, joihin vaarallisen aineen on kuuluttava kuljetusta varten, jotta muut kuljetuksen ehdot voidaan määrittää. Lain YLE 5 §:n vaarallisen aineen määritelmä sisältää kuvauksen erilaisista aineen sisältämistä vaaraominaisuuksista, jotka tässä momentissa mainittujen luokkien kanssa yhdessä antavat kuvan siitä, millaisten aineiden kuljetukseen tätä lakia sovelletaan. Koska aineen vaaralliset ominaisuudet on tunnistettava kul-jetusta varten, sen fysikaaliset, kemialliset, fysiologiset ja muut ominaisuudet on määritettävä mittaamalla, testaamalla tai laskemalla ja luokitus on tehtävä eri luokkia koskevien kriteerien mukaisesti. Luokkaan 9 Muut vaaralliset aineet ja esineet kuuluvat esimerkiksi ympäristölle vaaralliset aineet, jos niillä ole muun luokan vaaraominaisuuksia, ja litiumakut. Näistä kritee-reistä määrättäisiin pykälän valtuussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyk-sissä.

Ehdotetussa *3 momentissa* vaadittaisiin kuljetettavalle aineelle määritettäväksi aineen ominai-suuksiin perustuva yksilöivä nimike ja muut tunnistetiedot, joiden mukaan määräytyvät kulje-tuksessa noudatettavat tarkemmat vaatimukset, kuten pakkauksen tai säiliön tyyppi. Vaarojen tunnistetiedot auttavat mahdollisen onnettomuustilanteen edellyttämiin hätätoimenpiteisiin ryh-tymisessä. Nimikkeet ovat yksittäiselle aineelle ja esineelle tarkasti määriteltyjä tai aine- ja esi-neryhmillä määriteltyjä ryhmänimikkeitä tai yleisiä ryhmänimikkeitä. Kaikki vaarallisten ainei-den nimikkeet ja tunnistetiedot on mainittu kansainvälisissä vaarallisten aineiden kuljetuksia

koskevissa määräyksissä, ja ne olisivat myös valtuussäännöksen nojalla eri kuljetusmuotoja koskevissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi vaatimuksen erityisen vakavaa vaaraa aiheuttavien aineiden luokitteluksi. Näiden aineiden luokitukselta vastaisi toimivaltainen viranomainen. Tällaisia aineita olisivat esimerkiksi tietyt aikaisemmin luokittelemattomat räjähdennykset, orgaaniset peroksidit ja itsereaktiiviset aineet. Viranomaisen luokitus vaaditaan tyyppillisesti kansainvälisten sopimusten mukaan aina räjähteille ilma- ja aluskuljetuksissa. Näistä aineista määrättäisiin tarkemmin ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pykälän valtuussäännöksen nojalla. Luokituksen toimivaltaisista viranomaisista säädettäisiin 20 luvussa.

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

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

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

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

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

Kuljetus- tai lähetyksiäsiakirjaa ja sen fyysistä muotoa ei säädettäisi tarkasti, riittää, että tiedot ovat asianmukaisesti käytettävissä ja että ne sisältävät kuljetusta varten tarvittavat tiedot selkeällä tavalla. Kuljetusta koskevien tietojen välitystapa on lisääntyvässä määrin sähköistymässä. Siten pykälään ei sisällytetä vaatimusta tietojen välityksestä rahtikirjassa tai lähetyksiäsiakirjassa tai muussa painetussa paperisessa asiakirjassa. Pykälässä vaadittaisiin olennaisten ja keskeisten tietojen mukanaoloa kuljetuksessa ilman vaatimusta tiedon välitystavan muodosta. Vaadittujen tietojen sijainti ja järjestys rahtikirjassa on pitkälti vapaavalintainen, mutta kuitenkin sellaiset

tärkeimmät tiedot kuten kuljetusnimike ja luokitustieto on annettava tietyssä järjestyksessä tietojen selkeän esitystavan edellyttämällä tavalla. Tietojen esitystavasta määrättäisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

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

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

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

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

Sähköisistä kuljetustiedoista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056. Asetuksella veloitetaan toimivaltaiset viranomaiset hyväksymään ja vastaanottamaan kuljetustiedot sähköisessä muodossa. Viranomaisvelvoite koskee kaikkia liikennemuotoja.

toja ja rajat ylittävää liikennettä Euroopan unionissa. Asetus kannustaa tavaraliikenteen ja logistiikan digitalisointiin, jolla myös parannetaan toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksia. Asetuksella ei kuitenkaan veloiteta yrityksiä toimittamaan tietoja sähköisessä muodossa. Asetusta sovelletaan 21.8.2024 lähtien.

Pykälän 2 momentin vaatimus tietojen säilyttämisestä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 11 c §:ssä säädettyä vaatimusta. Kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien sopimusten ja Euroopan unionin sääntelyn mukaan lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on pystyttävä tuottamaan asiakirjat painetussa muodossa, kun asiakirjoja säilytetään sähköisessä muodossa tai tietojärjestelmässä. Tästä ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista ottaa säännöstä lakiin, sillä nykytiedon mukaan tulevaisuudessa lähes kaikki paperidokumentaation käyttö on häviämässä ja tieto säilytetään sähköisesti, kun yhteiskunta digitalisaation edetessä muutenkin sähköistyy. Säännöksen tarkoituksena on kuitenkin taata se, että kuljetusketjuun välitetty tieto on käytettävissä myös kuljetuspahatuman jälkeen, esimerkiksi osapuolten velvollisuuksia, todistusta, onnettomuutta tai vaatimustenvastaista kuljetusta selvittäessä.

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

4 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

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

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

13 §. Kuorma ja lasti. Pykälässä säädettäisiin kuorma- ja lastivaatimuksista, joilla turvallisuus pyritään varmistamaan ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen. Vaatimukset 1 - 2 momentissa liittyisivät kuorman ja lastin sijoittamiseen kuljetusvälineeseen ja kuorma- ja lastitilaan, sen erotteluun ja varmistamiseen kuljetuksen aikana sekä sen purkamiseen. Ehdotettu 1 momentti edellyttäisi kuorman ja lastin saattamista kuljetusvälineeseen, purkamista ja sijoittelua turvallisesti. Tämä työ olisi suoritettava aiheuttamatta vaaraa. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin kuljetettavien vaarallisten aineiden edellyttämästä erottelusta kuljetuksen aikana, jotta vaaran laadun mukaan voidaan vähentää onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta. Kuormaaminen, ahtaaminen ja purkaminen sisältävät käsin suoritettavan tehtävän lisäksi erilaisin kuormaavälinein suoritettavaa mekaanista työtä. Tämä edellyttää, että käytettävät laitteet

ovat paikallaan ja käytössä, toimivat moitteettomasti ja niitä käytetään asianmukaisesti. Kansainväliset sopimukset ja EU-säätely sisältävät laajan joukon kuormaamiseen ja lastaamiseen sekä kuorman varmistamiseen, erotteluun ja purkamiseen liittyviä vaatimuksia, joita vastaavasti pykälän valtuussäännöksen nojalla annettaisiin tarkempia vaatimuksia Liikenne- ja viestintävirston määräyksillä.

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

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

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

Pykälän 2 *momentti* sisältäisi säännöksen räjähteiden kuormaamiseen ja kuormasta purkamiseen edellyttävästä luvasta ja ilmoitusvelvollisuudesta tiekuljetukseen liittyen. Säännös perustuu ADR-sopimuksen määräyksiin. Nykyisin vaatimus on voimassaolevan VAK-lain nojalla annetussa määräyksessä. Nyt luvanvaraisesta ja ilmoitusta edellyttävästä toiminnasta säädettäisiin laissa. Tarkoitus on, että räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Taajamassa tapahtuvaan kuormaamiseen ja purkamiseen vaadittaisiin lupa, mutta taajaman ulkopuolella riittäisi ilmoitus. Laajamittaisesti taajamiin ei ole tarpeellista kuljettaa räjähteitä, mutta tällaista tarvetta kuitenkin on esimerkiksi ilotulitemyyntiin, rakentamiseen liittyvään räjäytystyöhön ja patruunoiden kauppaan liittyen. Ilmoitusta ei edellytettäisi, jos turvallisuussyistä räjähteiden kuormaaminen tai purkaminen olisi kiireellistä ja välttämätöntä. Lupaa eikä ilmoitusta edellytetä myöskään, jos kyseisten räjähteiden varastointiin, käyttöön tai käsittelyyn on muu viranomaisen lupa tai tehty ilmoitus viranomaiselle. Tällaisia lupia tai ilmoitusvelvollisuuksia olisivat esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslaissa edellytetyt luvat ja ilmoitusvelvollisuudet, kuten räjäytystyöstä tehtävä ilmoitus poliisille, räjähteiden käsittelyä ja varastointia koskeva ilmoitus pelastusviranomaiselle sekä räjähteiden laajamittaista käsittelyä ja varastointia koskeva lupa Turvallisuus- ja

kemikaalivirastolta, ja ampuma-aselaisissa (1/1998) edellytetyt patruunoiden ja ammusten kauppa, kaupallista säilyttämistä ja valmistamista koskeva lupa Poliisihallitukselta. Siten, jos tällaisessa luvallista toimintaa harjoittavan myyntipisteen, kaupan, varaston, säilytyspaikan tai muun paikan toimintaa varten tarvitaan räjähteiden tiekuljetukseen liittyvää kuormamista tai purkamista, ei erillistä ilmoitusta poliisille tai lupaa poliisilta edellytetäisi.

Pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla annettaisiin tarkempia kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn perustuvia määräyksiä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Määräykset sisältäisivät teknisiä määräyksiä aineittain tai aineryhmittäin kuljetuksista, joilta edellytettäisiin ajoneuvon valvontaa pysäköitäessä tai ilmoitusta poliisille, sekä räjähteistä, joiden kuormaus tai kuormasta purkaminen edellyttää poliisin lupaa tai ilmoitusta poliisille.

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

Ehdotettuun 1 momenttiin otettaisiin säännös ohjeista, joita ajoneuvon kuljettaja, aluksen tai ilma-aluksen päällikkö ja muu miehistö tarvitsevat sen varmistamiseksi, että kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen sattuessa toimitaan turvallisuuden kannalta oikein ja ohjeiden mukaisesti. Perustuen eri kuljetusmuotojen kansainvälisiin sopimuksiin ja EU:n lainsäädäntöön ihmisten, omaisuuden ja ympäristön suojelemiseksi olisi kuljetuksessa tapahtuneessa onnettomuudessa otettava huomioon asiaankuuluvat kansalliset ja kansainvälisten organisaatioiden tunnustamat hätätilannemääräykset, joiden mukaisesti kuljetuksia varten on oltava yksityiskohtaiset ohjeet hätätoimenpiteistä ja tarvittaessa ensiavusta, jotka liittyvät vaarallisiin aineisiin liittyviin vaaratilanteisiin. Ohjeistuksessa otettaisiin kuljetusmuodon edellyttämällä tavalla huomioon erilaiset aineet, aineen määrä ja tarvittaessa esimerkiksi aluksen tai ilma-aluksen tyyppi sekä vaarallisia aineita sisältävien lähetysten ja lastin sijainti aluksessa tai ilma-aluksessa. ADR-sopimuksen määräyksissä ja RID-määräyksissä vaaditaan kuljetuksessa mukana pidettäväksi toimintaohjeita sisältävät määrämuotoiset kirjalliset turvallisuusohjeet (instructions in writing). IMDG-säännösten lisäys (Supplement) sisältää muun muassa IMO:n hätätilanneohjeet (Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods, EmS) ja ensiapuoppaan (Medical First Aid Guide for Use in Accident Involving Dangerous Goods, MFAG). ICAO:n EmS-ohjeet (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods, Doc 9481) sisältävät asianmukaiset tiedot, joita voidaan käyttää hätätilanteissa ilmakuljetuksessa ilmenevissä onnettomuus- ja vaaratilanteissa. Myös Kansainvälinen atomienergiajärjestö, IAEA, on laatinut suosituksen hätätilannemääräyksistä julkaisuissa “Preparedness and Response for a Nuclear or Radiological Emergency”, IAEA Safety Standards Series No. GSR Part 7, IAEA, Wien (2015), “Criteria for Use in Preparedness and Response for a Nuclear or Radiological Emergency”, IAEA Safety Standards Series No. GSG-2, IAEA, Wien (2011), “Arrangements for Preparedness for a Nuclear or Radiological Emergency”, IAEA Safety Standards Series No. GS-G-2.1, IAEA, Wien (2007) ja “Arrangements for the Termination of a Nuclear or Radiological Emergency”, IAEA Safety Standards Series No. GSG-11,

IAEA, Wien (2018)”. Ohjeiden katsotaan olevan kuljetuksessa tarvittavia asiakirjoja, ja siten niiden sähköisyyteen sovellettaisiin, mitä 11 §:ssä säädetään. Miehistön ymmärtämänä kielenä alus- ja ilmakuljetuksessa voitaisiin pitää aluksen tai ilma-aluksen työkieltä. Ohjeista annettaisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmat Liikenne- ja viestintäviraston määräykset. Toimenpiteistä hätätilanteessa sekä ilmoituksista onnettomuus- ja vaaratilanteissa säädettäisiin lain 13 luvussa.

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

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

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

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

määräyksiä, jotka sisältäisivät kansainvälisten sopimusten ja EU-sääntelyn mukaisesti vaatimuksia muun muassa sammuttimista ja henkilönsuojaimista kuten suojakäsineistä ja silmien-suojaimista.

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

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

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

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

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

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

Pykälän *2 momentti* sisältäisi vaatimuksen siitä, että vaaralliset aineet on kuljettava kuljetusvälineessä siinä tilassa, joka sopii kuljetettavalle aineelle kyseisen kuljetustavan mukaiseen kuljetukseen: esimerkiksi kuljetus pakattuna säkkitavarana tai laatikoissa tai kuljetus irtotavarana taikka muuten pakkaamattomana. Lasti- tai kuormatilan käyttöä ja ainemäärää voitaisiin rajoittaa, jos kuljetuksesta aiheutuu erityistä vaaraa. Pykälän valtuuden nojalla annettaisiin tarkempia määräyksiä muun muassa siitä, millaista rahtitilaa ilmakuljetuksessa olisi käytettävä (esimerkiksi voidaanko käytännössä kuljetus suorittaa matkustajailma-aluksessa vai onko käytettävä rahti-ilma-alusta), millaista ajoneuvoa, vaunua tai konttia on käytettävä (esimerkiksi umpinainen tai pitteellä varustettu), mitä tilaa lastinkuljetusyksiköille on käytettävä aluskuljetuksessa

(ahtaus kannen alle tai kannelle). Tiettyjen aineiden kuljetusmäärää on rajoitettava aineiden vaarallisuudesta, erityistoimien tarpeellisuudesta tai kuljetusvälineen ominaisuuksista johtuen, esimerkiksi ADR-sopimuksen mukaisesti tiekuljetuksessa räjähteiden sekä orgaanisten peroksidien, itseaktiivisten aineiden ja polymeeroituvien aineiden määrä on rajoitettava kuljetusyksikköä kohti. Rajoitukset voivat olla myös kuljetusyksikön lasti- ja kuormatilojen ominaisuuksista riippuvaisia. Esimerkiksi vaarallisia aineita saa kuljettaa ilma-aluksen ohjaamossa tai matkustamossa, jossa on matkustajia, vain rajoitetusti, ja kuljetus matkustajailma-aluksen matkustamon tasossa sijaitsevassa rahtitilassa on kielletty, ellei kyseinen rahtitila ole ilmailussa käytettävien rahtitilaluokitusten mukaisesti B luokan tai C luokan tyyppihyväksymisvaatimusten mukainen. Näistä annettaisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla tarkempia määräyksiä.

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

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

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

Momentin mukaan vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa käytettävä säiliöajoneuvo, säiliötä kuljettava ajoneuvo ja räjähteitä kuljettava ajoneuvo olisi rakenteellisen vaatimustenmukaisuuden ja kunnan varmistamiseksi hyväksyttävä vaarallisten aineiden kuljetukseen ja vuosittain katsastettava ADR-sopimukseen sitoutuneessa ajoneuvon rekisteröintivaltiossa, jos ajoneuvossa kuljetetaan vähäistä suurempia määriä vaarallisia aineita. VAK-ADR-hyväksyntöjä ja -katsastuksia suoritettaisiin 97 §:ssä säädetty Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama katsastusluvan haltija ja ajoneuvon yksittäishyväksynnän myöntäjä.

Erilaisia momentissa tarkoitettuja säiliötyyppisiä ovat muun muassa irrotettavat säiliöt, kiinteät säiliöt (säiliöajoneuvo, monisäiliöajoneuvo), säiliökontit ja UN-säiliöt.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin voimassaolevan VAK-lain nojalla annetut vaatimukset hyväksynnästä ja katsastuksesta annettavasta todistuksesta sekä 3 momentissa ensimmäisestä katsastuksesta vapauttamisesta.

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

Tyyppihyväksytyllä ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on hyväksytty E-säännön nro 105 mukaisesti (yhdenmukaiset määräykset erityisille rakenteille hyväksyttäessä ajoneuvoja vaarallisten aineiden kuljetukseen). E-säännöt ovat moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/1976) liittyviä sääntöjä.

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

Pykälän 5 momentti sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka mukaan voitaisiin tarkemmin määrätä teknisistä vaatimuksista VAK-ADR-hyväksynnässä ja VAK-ADR-katsastuksessa. Määräykset sisältäisivät nykytilannetta vastaavasti vaa-

rallisten aineiden kuljetukseen liittyviä erityisvaatimuksia muun muassa sähkölaitteista, palo-vaarojen ehkäisystä sekä polttoaineen aiheuttamien muiden vaarojen ehkäisystä. Lisäksi määrättäisiin ADR-sopimuksen määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavasti todistuksen mallista ja sen voimassaolosta, sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa katsastuksesta. ADR-sopimuksen määräyksiin perustuvien vaatimusten lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä annettaisiin tarkempia määräyksiä VAK-ADR-katsastuksen teknisistä vaatimuksista, joita ajoneuvon yleinen liikenneturvallisuus edellyttää ja jotka siten olisivat kriteereitä VAK-ADR-katsastuksen hyväksymiselle.

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

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

Pykälän 1 momentissa olisi tyhjentävästi luetteloitu ne tavat, joilla VAK-ADR-hyväksynnän voisi osoittaa. Näitä olisivat ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämä EU- tai EY-tyyppihyväksyntätodistus tai vastaava hyväksymismerkintä. Vaatimustenmukaisuus olisi mahdollista osoittaa myös E-tyyppihyväksyntätodistuksella tai vastaavalla hyväksymismerkinnällä. Myös se olisi mahdollista, että vaatimustenmukaisuus osoitettaisiin valmistajan selvityksillä tai valmistajan suorittamin mittauksin, laskelmin tai testein silloin kun nämä osoittamisen tavat olisi yleisesti hyväksytty ETA-valtioissa vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa. Myös se olisi mahdollista, että vaatimustenmukaisuus osoitettaisiin ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen vaatimustenmukaisuudesta valmistajan toimittamiin asiakirjoihin perustuen.

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

20 §. *Kuljetuksen ennakkohyväksyntä ja lupa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vaarallisille aineille edellytetystä kuljetuksen ennakkohyväksynnästä ja luvasta. Kuljetusmuotokohtaisissa kansainvälisissä sopimuksissa eräissä tapauksissa edellytetään, että kuljetukselle on haettava hyväksyntä tai lupa. Hyväksyntä ja lupa voivat tulla kysymykseen, jos kuljetettava aine, pakkaus tai säiliö taikka itse kuljetustapahtuma ei täytä kaikkia asiaankuuluvia vaatimuksia taikka kyseiseen tapaukseen ei ole määritetty kuljetusvaatimuksia. Toimivaltaisella viranomaisella olisi tällöin mahdollisuus antaa hyväksyntä tai lupa reunaehtojen täytyessä. Erityisesti kansainvälisten ilmakuljetusmääräysten mukaan toimivaltainen viranomaislainen voi myöntää kuljetusta koskevista ehdoista poikkeuksia aineille, joiden kuljetus ilman hyväksyntää (approval) tai lupaa (exemption) olisi kielletty, tyyppillisesti räjähteille. Lupamenettelyin varmistettaisiin näiden aineiden kuljetusturvallisuus. Nykykäytäntö ei muuttuisi, sillä säännös vastaisi voimassaolevan lain säännöstä. Toimivaltaisista viranomaisista ja niiden toimivallasta säädettäisiin 20 luvussa. Ennakkohyväksynnän tai luvan peruuttamisesta säädettäisiin 139 §:ssä.

Hyväksyntää tai lupaa edellyttävät tapaukset ovat suuressa kuljetusvirrassa tavanomaisesta kuljetustapahtumasta poikkeavia tapauksia, mutta kansainvälisissä määräyksissä tällaiset hyväksyntää ja lupaa edellyttävät tapaukset on tarkasti kuvattu. Siten tällaisissa hyväksynnöissä ja luvissa ei olisi kyse 137 §:ssä säädettyistä poikkeusluvista. Tapaukset voivat olla myös sellaisia,

joihin myöhemmin kehitetään kattavat kuljetusmääräykset, eikä hyväksyntää tai lupaa enää tarvita. Näin on käynyt esimerkiksi tietyissä litiumakkukuljetuksissa, kun uusi teknologia on tuonut kuljetustarpeita, mutta kuljetusmääräysten kehittämiseen on tarvittu aikaa. Kansainvälisissä kuljetusmääräyksissä haluttiin edellyttää viranomaisen määrittämät kuljetusehdot kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi ennen kuin määräyksiin saatiin sisällytettyä tarpeelliset kuljetusvaatimukset. Tällaisista hyväksyntää ja lupaa edellyttävistä aineista ja kuljetustilanteista olisi tarkoitus määrätä pykälän valtuusmomentin nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän 2 *momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin ennakkohyväksynnästä ja luvasta ainekohtaisia ja teknisiä vaatimuksia kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien sopimusten ja EU-sääntelyn mukaisesti. Annettavien määräysten mukaisesti vaurioituneita litiumakkuja olisi kuljettava määriteltyjen kuljetusehtojen mukaisesti, mutta kuitenkin viranomainen voisi alus-, tie- ja rautatiekuljetuksessa päättää erityistä vaaraa aiheuttavien akkujen, kuten vaarallisissa määrin lämpöä tai myrkyllisiä kaasuja tuottavien vahingoittuneiden akkujen, kuljetukseen hyväksyttävästä pakkaustavasta ja kuljetusehdoista. Tällaiset määräykset ovat myös kuljetusmuotokohtaisia, ja esimerkiksi annettavien ilmakuljetusmääräysten mukaisesti mainittujen vahingoittuneiden ja vaurioituneiden litiumakkujen ilmakuljetus olisi liian vaarallisena kielletty.

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

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

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

Pykälän 3 *momentti* sisältäisi säädöksen siitä, että luvan myöntämisen toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto. Virasto myöntäisi luvat suomalaiselle kuljetuksen suorittajalle, ja jos ulkomaisella kuljetuksen suorittajalla ei ole kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen lupaa, virasto voisi myöntää luvan myös tällaiselle kuljetuksen suorittajalle. Koska Suomessa vaaditaan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen lupa kaikilta kuljetuksen suorittajilta, näin varmistettaisiin, että Suomessa toimiessaan lupa olisi myös niillä kuljetuksen suorittajilla, joiden eurooppalainen kotivaltio on päättänyt vapauttaa lupavaatimuksesta EASA-asetuksen asetuksen 2 artiklan 3 kohdan d alakohdan mukaisesti, ja niillä kuljetuksen suorittajilla. Lupa myönnettäisiin olemaan voimassa vastaavaksi ajaksi kuin lentotoimintalupa, jota myös haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Lupa voitaisiin myös myöntää niille, joilta ei edellytetä lentotoimintalupaa, tarvittaessa määräaikaaisena, kertaluontoisena tai koskemaan vain tiettyjä kuljetustarpeita. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 139 §:ssä.

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

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

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

5 luku

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset

23 §. *Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuus.* Pykälän tarkoituksena on säätää pakkaukselle, säiliölle ja kontille yleiset turvallisuusvaatimukset, jotka vastaavat voimassaolevan VAK-lain 13 a § :n säännöstä pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuudesta, tarkastuksesta, merkinnästä ja käytöstä.

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

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

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

24 §. Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus. Pykälän säännökset täydentäisivät 23 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin tarkastuksesta ja merkinnästä. Jotta voidaan varmistua siitä, että kuljetukseen käytetään tarkoitukseen sopivaa pakkausta, säiliötä ja konttia, olisi sen vaatimustenmukaisuus osoitettava ennen käyttöönottoa ja myös määräajoin käyttöönoton jälkeen. Pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen liittyvät tehtävät hoitaisi tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskus. Tarkastuslaitosten tehtävistä, hyväksymisestä ja näiden laitosten toimintaa koskevista velvollisuuksista ja Säteilyturvakeskuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksyntään liittyvistä tehtävistä säädettäisiin lain 18 luvussa.

Ehdotetussa *1 momentissa* säädettäisiin pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuudesta. Eri kuljetusmuotojen kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten ja EU-sääntelyn mukaisesti vaatimustenmukaisuuden arviointiin kuuluvat eri tyyppisille pakkauksille, säiliöille ja irtotavarakontille tarvittavat tarkastukset ja testaukset, rakennetyypin hyväksyminen, tyyppihyväksyntä ja valmistuksen valvonta. Valmistuksen valvonnassa osana tuotteen hyväksyntää tarkastuslaitos voi vaatia tuotteen valmistuksen laadunvarmistamista. Esimerkiksi muun kuin turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 111/1999) mukaisen irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus osoitetaan rakennetyypin hyväksynnällä ja sen vaatimustenmukaisuuden arviointiin kuuluvat testaukset ja hyväksynnit. Mainitun yleissopimuksen mukainen irtotavarakontti hyväksytään kyseisen sopimuksen mukaisesti, eikä siitä ole tarkoitus säätää tässä laissa. Arvioinnista, hyväksynnästä ja tarkastuksista annettaisiin tarkempia määräyksiä pykälän valtuuden nojalla.

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

Ehdotetun 2 *momentin* mukaan käyttöön otetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin jatkuva vaatimustenmukaisuus osoitetaan sen tyyppistä riippuen tarvittaessa määräajoin suoritettavilla tarkastuksilla. Tyypillisesi pienille pakkauksille, kuten laatikoille ja kanistereille, määräaikaistarkastuksia ei vaadita. Suuremmille yksiköille kuten IBC-pakkauksille (intermediate bulk container), riippuen valmistusmateriaalista, vaadittaisiin määräajoin suoritettava tarkastus, jossa pakkauksen kunto ja käyttölaitteiden toiminta tarkastetaan. Eri tyyppisille säiliöille suoritetaan määräajoin erilaisia tarkastuksia, joita ovat muun muassa sisä- ja ulkopuolinen tarkastus, tiiviyys- ja vesipainekoe sekä varusteiden toimintatarkastus. Tarkastuksia suorittavien tarkastuslaitosten tehtävistä säädettäisiin lain 19 luvussa. Suoritettavista tarkastuksista annettaisiin tarkempia määräyksiä pykälän valtuuden nojalla.

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

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

Pykälän 4 *momentti* sisältäisi valtuudet asetusten ja määräysten antoon. Tarkoitus olisi, että asetuksella annettaisiin vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta vaatimukset, joita kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi edellyttää säädettäväksi direktiivissä tarkoitetulla tavalla. Muuten Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksenantovaltuuden nojalla tarkempia teknisiä ja yksityiskohtaisia määräyksiä kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Momentissa ei ole tarvetta antaa valtuutta säätää, miten ulkomailla suoritettu vaatimustenmukaisuuden osoitus voidaan hyväksyä Suomessa. Tästä ulkomaisen viranomaisen toimenpiteen tunnustamisesta voitaisiin säätää 130 §:ssä säädetyin valtuuden nojalla.

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

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

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

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

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

Pykälän *5 momentti* sisältäisi valtuuden määräysten antoon. Pakkausten valmistus sekä tiettyjen säiliöiden ja konttityyppien, esimerkiksi lujitemuovisäiliöiden ja säkkikonttien, valmistus edellyttäisi laadunvarmistusohjelmaa. Määräyksissä olisi vaatimuksia myös niistä tiedoista, joita pakkauksen käyttäjällä olisi oltava. Esimerkiksi pakkausten valmistajan ja myöhemmin jälleenmyyjän on annettavat tiedot noudatettavista menettelytavoista sekä kuvaus suljinten ja muiden tarvittavien osien tyypeistä ja mitoista, jotta käyttäjä voi varmistua kuljetusvalmiin pakkauksen asianmukaisuudesta ja turvallisuudesta.

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

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

Esitetyn *2 momentin* mukaisesti, jos pakkaukselle, säiliölle ja kontille edellytetään tehtäväksi määrääjain tarkastuksia, olisi käyttö sallittu vain tällaisen tarkastuksen uusimisen määräpäivään

saakka. Määräajoin edellytetyllä tarkastuksella tarkoitettaisiin 24 §:n 2 momentissa säädettyä määräajoin suoritettavaa tarkastusta, jolla osoitetaan käytössä olevan tuotteen jatkuva vaatimustenmukaisuus. Määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnettyt asiakirjat olisi säilytettävä niiden voimassaoloajan eli vähintäänkin seuraavaan määräaikaistarkastukseen. Tarkemmin säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä pykälän valtuussäännöksen nojalla.

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

27 §. *Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin poikkeavat ratkaisut ja tekniset eritelmit.* Tässä laissa säädettäväksi esitetyt pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimukset perustuvat tällä hetkellä käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien turvallisena pidettyyn rakenteeseen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tapauksista, jolloin säädetystä vaatimuksista voitaisiin poiketa erityisehdoin. Voidaan arvioida, että tapaukset, jolloin pykälää jouduttaisiin soveltamaan, olisivat harvinaisia, sillä pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimukset ovat kansainvälisesti yhdenmukaistettuja ja yleinen tieteen sekä teknologian kehitys huomioon ottaen kansainvälisiä määräyksiä valmisteltaessa. Kansainvälisten sopimusten mukaisesti on kuitenkin tarvetta ottaa huomioon kehitys, jonka työ ei ole vielä alkanut kansainvälisissä kuljetusalan organisaatioissa. Pykälässä säädettäväksi ehdotetuilla vaihtoehtoisilla teknisillä ratkaisuilla ei tarkoitettaisi lain 22 luvussa säädettyjä yksittäistapauksia tai tuotekehitystä varten haettavia poikkeuslupia.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin vaihtoehtoisista ratkaisuista ja teknisistä eritelmistä, joita voidaan käyttää vaatimuksina pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien rakenteelle, valmistukselle ja testaukselle. Tavanomaisessa valmistuksessa noudatetaan suunnittelukriteereinä määrättyjä rakennevaatimuksia sekä kansainvälisten teknisten standardien vaatimuksia, vaatimustenmukaisuus varmennetaan testauksella ja käytettävien materiaalien on oltava pääasiassa materiaalistandardien mukaisia. Ehdotetun säännöksen mukaisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus voisi hyväksyä vaihtoehtoisen ratkaisun tai teknisen eritelmän, joka tarkoittaisi kyseistä teknistä ominaisuutta koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan säädettyjen olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus. Tekninen eritelmä voisi olla myös jo olemassa oleva tekninen standardi. Säännöksessä tarkoitetuilla tapauksilla tarkoitettaisiin sellaisia kansainvälisissä vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä tarkoitettuja tapauksia, joissa rakenteen kriteereitä sisältävää standardia ei ole tai sellaista ei voida vaihtoehtoiseen rakenneratkaisuun soveltaa, standardia ei ole otettu vielä viitestandardiksi vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksiin taikka kun kyse on erityistapauksesta, jota viitestandardi ei kata. Hyväksyttävät tekniset eritelmit voisivat tarkoittaa myös vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä tarkoitettuja säiliöiden rakennetta ja valmistusta koskevia teknisiä sääntöjä (tekniset koodit, technical codes), jotka koskevat kokonaisuudessaan säiliön rakennetta tai täydentävät määräysten rakennevaatimuksia. Tyypillisesti tällaisen hyväksyttävään tekniseen eritelmaan sisällytetään tiedot määräajoin suoritettavasta tarkastuksesta ja testauksesta, ja joka tapauksessa paineastian ja säiliön olisi täytettävä kuitenkin laissa säädettävien valtuuksien nojalla määrättävät vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat materiaalin kestävyyttä ja paksuutta, hitsausliitoksia ja muita rakenteen perusvaatimuksia.

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

Esitettävässä *3 momentissa* säädettäisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja Säteilyturvakeskukselle ilmoitusvelvollisuus, jonka mukaan sen olisi ilmoitettava hyväksymästään vaihtoehtoisesta ratkaisusta ja teknisestä eritelmästä Liikenne- ja viestintävirastolle, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi varmistaa 127 §:ssä säädetyin kansainvälisten sopimusten edellyttämien tietojen ilmoitusvelvollisuuden täyttyminen.

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

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

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

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

Pykälän *3 momentin* säännöksillä halutaan varmistaa se, että Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on sille ilmoitetuista säiliöistä tai paineastioista aina ajantasaiset tiedot.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi asetuksenantovaltuuden. Pykälän säännökset eivät perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn, joten tarkempi sääntely annettaisiin asetuksella. Asetuksella olisi tarkoitus säätää tarkemmin ne säiliö- ja paineastiatyypit, jotka on ilmoitettava

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Tyyppien kuvaukset ovat paineastioiden ja säiliöiden tekniseen tilavuuteen, rakenteeseen ja muihin teknisiin ominaisuuksiin perustuvia, ja teknologian ja tieteen kehityksen johdosta uusia tyyppejä kehitetään. Tulevaisuudessa voi tulla myös tarvetta harkita uusien säiliö- ja painelaitetyyppien osalta, mitä niistä on tarkoituksenmukaista saada mukaan viranomaisen rekistereihin. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on uusimassa järjestelmiään, ja tarpeen vaatiessa säännöksiin voitaisiin sisällyttää vaatimuksia ilmoitettavista teknisluontoisista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta.

6 luku

Tilapäinen säilytys

Tässä luvussa säädetäisiin tilapäisestä säilytyksestä. Tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista, ja se ei perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-lainsäädäntöön, raideliikenteen sisäistä pelastussuunnitelmaa lukuun ottamatta, joten tilapäisestä säilytyksestä säädetäisiin tarkemmin asetuksella. Vaarallisten aineiden säilytys, joka ei kuulu kuljetukseen, on kemikaaliturvallisuuslain mukaista toimintaa eikä siihen silloin sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvan tilapäisen säilytyksen säännöksiä. Tämän luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevaa VAK-lainsäädäntöä. Kuitenkin sisäisen pelastussuunnitelman vaatimusta laajennettaisiin ja tilapäisen säilytyksen paikalta edellytettäisiin vastuuhenkilöä. Voimassa olevan lain edellyttämistä ratapohjojen turvallisuusselvityksistä luovuttaisiin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

liittyväksi, vaan kuljetuksen olisi katsottava päättyneen. Sama koskisi varastointia, jos tavaraa varastoidaan esimerkiksi vastaanottajan puuttumisen vuoksi tai siksi, että vastaanottajalla ei ole mahdollisuutta vastaanottaa tavaraa. Tällainen varastointi ei tällöin olisi osa kuljetusta.

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

30 §. Tilapäisen säilytyksen paikka. Pykälässä mainituilla alueilla kuljetus ja kuljetukseen sisältyvä tilapäinen säilytys ja käsittely olisi toteutettava siten, ettei aineista aiheudu tarpeetonta vaaraa. Kuljettaa ja tilapäisesti saisi säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa. Tällainen vaarojen arviointi ja varmistaminen voisi perustua turvallisuusselvitykseen tai muuhun arviointiin taikka sisäiseen pelastussuunnitelmaan. Tässä pykälässä vaatimukset koskisivat kuljetusta. Määritelmän mukaan kuljetus kattaa myös tilapäisen säilytyksen. Siten momentissa tarkoitetuilla paikoilla kuljetus ja siten myös tilapäinen säilytys on järjestettävä turvallisiksi. Myös yleisestä järjestyksestä ja vaarallisten aineiden turvallisuudesta sijottelusta olisi huolehdittava, sillä se luo asianmukaisen ja turvallisen toiminnan pohjan myös vahinkotapauksissa, joissa voidaan joutua keräämään vaarallisia aineita talteen tai tehdä niitä vaarattomiksi.

Pykälän 1 momentin vaatimus tilapäisen säilytyksen paikalle vastaisi voimassaolevan VAK-lain 12 §:n yleistä velvoitetta ottaa huomioon tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat.

Pykälän 2 momentin säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä velvollisuutta lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista satama-alueella. Nyt säännös laajennettaisiin järjestyksestä huolehtimiseksi kaikille tilapäisen säilytyksen paikoille. Järjestyksellä on suuri merkitys turvallisuuden kannalta, huono järjestys on usein osasyynä vaaratilanteissa. Lastinkuljetusyksiköille olisi merkittävä paikat tai vaihtoehtoisesti voitaisiin myös muutoin varmistaa selkeä järjestys alueella, jolla helpotettaisiin myös pelastusviranomaisten toimintaa onnettomuustapauksissa. Onnettomuustilanteissa onnettomuusalueilla olevilla olisi oltava mahdollisuus poistua turvallisesti, ja torjuntatoimiin osallistuvilla olisi oltava pääsy onnettomuuskohteisiin. Kun alueet on merkitty ja siellä on selkeä järjestys lastinkuljetusyksiköistä, on pelastustoimen myös helpompi löytää onnettomuustilanteessa kohde ja liikua siellä.

Pykälän 3 momentin säännös tilapäisen säilytyksen paikan ainemäärästä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 12 §:n säännöstä. Tilapäisen säilytyksen paikalla saisi kuljettaa ja säilyttää vain sellaisia määriä, jotka ovat toiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa: turvallinen toiminta on aina suhteutettava kuljetettavien ja käsiteltävien vaarallisten aineiden määrien mukaan. Tarkoitus on, että huolehditaan siitä, että tilapäisen säilytyksen paikka on tekniseltä turvallisuudeltaan ja varautumistasoltaan riittävä tilapäisessä säilytyksessä olevien aineiden määrään ja laatuun nähden. Lain nojalla annetut tekniset määräykset voivat rajoittaa tiettyjen aineiden määrää lastinkuljetusyksikköä kohti tai kieltää kokonaan sellaisten aineiden kuljetus, joiden vaaraa ei voida torjua kuljetuksessa. Tyypillisesti tilapäisesti voidaan säilyttää niitä aineita, joiden voidaan katsoa olevan riittävän turvallisia varsinaisessa

kuljetustapahtumassa. Tilapäisen säilytyksen paikka voi olla sellainen, että tila kooltaan, rakenteeltaan, varustukseltaan tai muiden syiden takia mahdollistaa vain rajattujen vaarallisten aineiden säilyttämisen tai rajatut ainemäärät. Joka tapauksessa näillä paikoilla olisi toiminta suunniteltava siten, että turvallisuudesta on huolehdittu ainemäärien ja -ominaisuuksien mukaisesti. Toiminnasta vastaa se, joka tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita, ja esimerkiksi satamassa myös satamanpitäjä.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin valtuutus säätää tarkemmin tilapäisen säilytyksen paikasta valtioneuvoston asetuksella.

31 §. Vaarallisten aineiden lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa. Pykälän 1 momentin tarkoituksena on, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa, vaunua ja konttia säilytetään vain niille tarkoitetuissa paikoissa tilapäisen säilytyksen aikana. Samoin tie- ja rautatiekuljetuksessa jatkukuljetusta varten kuormasta irrotettua lähetystä, jota ei kuljetuksen aikana eikä siten tilapäisen säilytyksen aikana saa avata, olisi säilytettävä asianmukaisesti vähintään eroteltuna vastaavasti kuin varsinaisen tie- tai rautatiekuljetuksen aikana kuormatilassa. Vastaavasti rautatievaunut olisi eroteltava tilapäisen säilytyksen aikana noudattaen vähintään samoja turvallisuusperiaatteita kuin junassa kuljetettaessa. Toisaalta esimerkiksi satamassa vaarojen arvioinnin perusteella olisi mahdollista valita lastinkuljetusyksiköille joko hajautettu malli, jossa lastinkuljetusyksiköt ovat niille varatuilla alueilla omilla riveissään, tai keskitetty malli, jossa ne olisivat suhteellisen yhtenäisellä alueella. Pelastusviranomaisten esteetön pääsy paikalle tulisi varmistaa. Näistä asioista olisi tarkoitus säätää pykälän valtuuden nojalla tarkemmin asetuksella.

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

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

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

32 §. Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa. Pykälän vaatimusten tarkoituksena on, että tilapäisen säilytyksen paikassa olisi riittävällä tavalla varauduttu onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin vahinkotapauksissa. Tilapäisessä säilytyksessä toiminnanharjoittajan on huolehdittava myös siitä, että sen henkilöstöllä on riittävät tiedot tilapäiseen säilytykseen liittyvistä vaaratekijöistä ja niihin varautumisesta, sekä siitä, että henkilöstö on saanut koulutusta ja opastusta siinä laajuudessa kuin turvallinen toiminta heidän tehtävissään edellyttää. Tästä säädetään 91 §:ssä.

Tilapäiselle säilytykselle 1 momentissa säädettäisiin huolehtimisvelvoite toimenpiteistä ja järjestelyistä onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niistä aiheutuvien seurausten rajoittamiseksi. Ne olisi suhteutettava toiminnan laajuuteen ja säilytettäviin ainemääriin sekä aineiden vaaraominaisuuksiin. Pienimuotoisessa toiminnassa nämä olisi helpommin järjestettävissä, esimerkiksi kun säilytetään vain yhtä kuljetusyksikköä kerrallaan. Kun tilapäisesti säilytettävät ainemäärät

ovat suurempia, esimerkiksi raiteilla, satamassa tai logistiikan terminaalitoiminnassa, myös varautumisvelvollisuuden toteuttamiseksi toimenpiteiden olisi oltava paremmin kartoitettuja ja huolellisimmin riskinarvioinnilla tunnistettuja.

Pykälän 2 *momentti* vastaa voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla säädettyjä säännöksiä varautumisesta onnettomuuksien torjuntaan satama-alueella. Nyt vaatimukset laajennettaisiin kaikkeen tilapäiseen säilytykseen. Mitä laajempaa toimintaa tilapäinen säilyttäminen olisi, sitä vaativammaksi säännöksen soveltaminen tulisi.

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

33 §. Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö. Pykälän 1 *momentin* vaatimus sisäisestä pelastussuunnitelmasta perustuu voimassaolevan VAK-lain 12 §:n vaatimukseen satama-alueen ja ratapihan turvallisuusselvityksen sisältämästä sisäisestä pelastussuunnitelmasta. Sisäisten pelastussuunnitelmien tarkoituksena on, että onnettomuuden tai vaaratilanteen sattuessa tilapäisen säilytyksen paikalla ja alueella kaikki asianosaiset tekevät yhteistyötä koordinoitusti ja että onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi.

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

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

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

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

Ehdotetun säännöksen tarkoitus on rautatiekuljetuksessa täydentää raideliikennettä koskevaa, olemassa olevaa lainsäädäntöä ja kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan tai alueella toimintaa harjoittavan yksityiskohtaisia pelastussuunnittelua koskevia järjestelyjä. Raideliikennelain mukaan rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on kehitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä rataverkon haltijan hätätilamenettelyjen yhteensovittamiseksi pelastustoimen kanssa, jotta pelastustoimi saadaan hätätilanteessa nopeasti paikalle. Raideliikennelain mukaan myös niiden yksityisraiteiden haltijoiden, jotka turvallisuusjohtamisjärjestelmän sijasta soveltavat turvallisuuden hallintajärjestelmää, on raideliikennelain nojalla annetun yksityisraiteiden hallintaa koskevan määräyksen mukaan (TRAFI/261884/03.04.02.00/2018) kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässä hätä- ja poikkeustilannemenettelyt sekä niihin liittyvät yhteistyömenettelyt raiteistoonsa liittyvien rautatiejärjestelmän toimijoiden kanssa. Myös komission asetuksessa (EU) N:o 1169/2010 yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi edellytetään hätätilanteessa noudatettavia toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmia. Pykälässä vaadittavaksi esitettyä asianmukaisesti laadittua sisäistä pelastussuunnitelmaa voitaisiin pitää hyväksyttävänä osana asetuksen vaatimuksen täyttymisen osoittamisessa.

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

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

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

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

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

Pykälän 3 momentin säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta satamapitäjän ja satamassa toimivan toiminnanharjoittajan vastuuhenkilöstä. Vastuuhenkilö

edellyttäisiin kaikilta niiltä, joilta edellytetään sisäinen pelastussuunnitelma. Käytännössä vastuuhenkilö oli henkilö, joka huolehtisi säännösten ja määräysten noudattamisesta ja hyvästä järjestyksestä ja ensiapuvälineistä säilytyspaikalla. Vastuuhenkilö voisi olla myös yrityksen turvallisuusneuvonantaja tai muuten työskennellä hyvässä yhteistoiminnassa turvallisuusneuvonantajan kanssa.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuuden säätää sisäisestä pelastussuunnitelmasta tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Koska esimerkiksi satamissa voi olla myös varastointia, tarkoitus on, että säännökset olisivat pitkälti yhdenmukaisia kemikaaliturvallisuuslain nojalla annettujen säännösten kanssa. Siten sisäisen pelastussuunnitelman sisältö, uusiminen ja toimittaminen viranomaisille noudattaisivat samaa periaatetta kuin kemikaaliturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluvassa sisäisessä pelastussuunnitelmassa, joka liittyy vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyyn tuotantolaitoksissa ja varastoinnissa.

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

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

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

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

Pykälän *4 momentti* vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä viranomaisen tehtävää, jonka mukaan turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai

muun arvioinnin perusteella voidaan määrätä, miten satama-alue on varustettava lastivahinkojen varalta.

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

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

Nykyisin hyväksytyjä turvallisuusselvityksiä on 14 satama-alueella.

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

7 luku

Matkustaja, matkatavara ja lentoposti

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

Pykälän *1 momentin* säännös olisi yleissäännös, jonka tarkoituksena on taata yleinen turvallisuus matkustajia kuljettavassa aluksessa, lautalla, ilma-aluksessa ja junassa. Lautalla tarkoitettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) säädettyä maantiehen kuuluvaa lauttaa, joka lain mukaan voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan hyväksytyyn muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) tai vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus).

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

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

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan matkatavaran ja henkilön mukanaan kuljettaman vaarallisten aineen kuljetusta voitaisiin rajoittaa, jos se aineen 3 § 1 kohdassa tarkoitetun aineen ominaisuuden aiheuttaman vaaran vuoksi on aiheellista. Säännöksillä ei ole tarkoitus puuttua nykyisin sovellettaviin oikeuksiin ja rajoituksiin kuljettaa vaarallisia aineita matkatavarana tai muuten henkilön mukana. Nykykäytäntöön ei tulisi muutoksia. Jo nykyisin vaarallisten aineiden kuljetusta

matkatavarana on rajoitettu kuljetusmuotokohtaisilla valtioneuvoston asetuksilla ja määräyksillä. Pykälän säännöksillä ei rajoitettaisi henkilöitä kuljettavan oikeutta soveltaa kuljetusehtoja, jotka sisältävät tiukempia rajoituksia matkatavaran kuljettamisesta.

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

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

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

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

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

Tiekuljetusten ADR-sopimuksen määräyksissä ja rautatiekuljetusten RID-määräyksissä ei määrätä erityisesti matkatavaran kuljettamisesta, vaan yleisesti yksityisten henkilöiden suorittamat vaarallisten aineiden kuljetukset on rajattu määräysten soveltamisalasta, kun vaaralliset aineet on pakattu vähittäismyyntiä varten ja tarkoitettu henkilökohtaiseen tai kotitalouden käyttöön tai vapaa-ajan tai urheilu-harrastuksiin edellyttäen, että sisällön vuotaminen tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa on estetty. Jos nämä vaaralliset aineet ovat palavia nesteitä, ja niitä kuljetetaan

yksityishenkilön täyttämässä tai häntä varten täytetyissä uudelleentäytettävissä astioissa, kokonaismäärä ei saa ylittää 60 litraa yksittäisessä astiassa ja 240 litraa kuljetusyksikössä. Säiliöt ja suurempia yksiköitä ei katsota vähittäismyyntikokoisiksi pakkauksiksi, eikä niiden kuljetus vapautuisi määräyksistä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä annettaisiin matkatavaran tie- ja rautatiekuljetusten vaatimukset ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä vastaavasti.

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

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

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

Pykälän *2 momentissa* säädetäisiin postitoimintaa harjoittavan yrityksen tai operaattorin hy- väksynnästä, kun kyse on vaarallisia aineita sisältävistä lähetyksistä. Säännökset vastaisivat voi- massaolevan VAK-lain 10 b § vaatimuksia. Kansainväliset ICAO-TI:n määräykset edellyttävät tietyissä tapauksissa postitoiminnan harjoittajalta hyväksyntää. Sillä pyritään varmistamaan kuljetustoiminnan turvallisuus siten, että lentopostina kuljetetaan vain sallittuja lähetyksiä ja että vaarallisia aineita sisältävien lähetysten vastaanottaminen ja käsittely suoritetaan turvalli- sesti ja vaatimustenmukaisesti. Hyväksynnän myöntää toimivaltainen viranomainen siinä maassa, jossa postilähetys otetaan vastaan lentokuljetusta varten. Suomessa toimivaltainen vi- ranomainen olisi edelleen Liikenne- ja viestintävirasto. Asiantuntemusta ja osaamista edellyttä- vällä lentopostilähetysten käsittelyllä tarkoitettaisiin niiden lähetysten käsittelyä, johon ICAO- TI:n mukaisesti vaaditaan hyväksyntä. Näistä lähetyksistä määrättäisiin tarkemmin pykälän val- tuuden nojalla. Hyväksynnän peruuttamisesta säädetäisiin 139 §:ssä

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

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

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

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

40 §. Postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytykset. Pykälän säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 10 b § säännöksiä postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä. Hyväksynnän peruuttamisesta säädettäisiin lain 22 luvussa.

Pykälän 1 *momentti* sisältäisi säännökset postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä. Tarkoitus on, että postitoiminnan harjoittaja esittää hyväksyntää hakiessaan Liikenne- ja viestintävirastolle turvallisuuden takaavat menetelmät, ohjeistukset ja henkilöstön koulutuksen. Lain 91 §:ssä tarkoitettu velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta koskisi myös näitä postiyrityksiä. Henkilöstön koulutukseen liittyen 1 momenttiin lisättäisiin vaatimus esittää henkilöstön koulutusohjelma postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytyksenä. Koulutusohjelmasta säädettäisiin 43 §:ssä. Tarvittaessa tarkemmat määräykset postiyrityksen hyväksynnän vaatimisen yksityiskohdista annettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä pykälän valtuuden nojalla.

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

8 luku

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys

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

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

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

Säännös koskisi kaikkien kuljetusmuotojen kaikkia erilaisia kuljetuksen turvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä. Kuljettajan ADR-ajolupakoulutuksesta säädettäisiin lain 9 luvussa. Yleisesti muuten aluksen miehityksestä ja pätevyysvaatimuksista, rautatieliikenteen kuljettajakoulutuksesta, kuljettajaa koskevista vaatimuksista ja ammattipätevyydestä tieliikenteessä sekä ilmailun lentomiestien koulutuksesta säädetään erikseen. Nämä säädökset mainitaan tarkemmin 91 §:n perusteluissa.

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

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

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

Koulutuksen olisi muodostuttava eri osa-alueista, joita eri tehtävissä toimiva tarvitsee kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi, riskien tunnistamiseksi ja kuljetusvaatimukset ymmärtämiseksi. Koulutuksen antajasta ei säädettäisi tarkemmin, vaan tarkoitus on, että työnantaja varmistaa 91 §:n mukaisesti, että tarvittava koulutus on annettu tai se annetaan. Työtehtävistä riippuen kouluttajaksi voisi valita yrityksen oman perehdyttäjän ja opastajan tai yrityksen ulkopuolisen kouluttajan, taikka koulutus voitaisiin järjestää ulkopuolisen palveluntarjoajan toimesta. Vaadittava koulutus voitaisiin järjestää myös henkilön muun koulutuksen yhteydessä. Tärkeintä on, että koulutus on vastuuseen ja tehtäviin soveltuva sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattavaa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9 luku

Ajolupa tiekuljetuksessa

Kansainväliset vaarallisten aineiden tiekuljetusta koskevat määräykset sisältävät vaatimuksen erityisestä kuljettajan ajoluvasta ja ajoluvan edellytyksenä olevasta ajolupakoulutuksesta. Näistä vaatimuksista säädettäisiin tässä luvussa. Ajolupaa koskevat säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä. ADR-ajolupa antaa oikeuden vaarallisten aineiden kansainvälisiin tiekuljetuksiin Euroopan unionin alueella ja ADR-sopimukseen liittyneiden muiden valtioiden alueella. Ajoluvan tunnustamisesta säädettäisiin 130 §:ssä.

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

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

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

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

Pykälän 2 momentti sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä ADR-ajoluvan mallista. ADR-sopimuksen mukaisesti ajoluvalla on määritetty koko,

muoto ja turvatekijät väärennösten estämiseksi ja ajoluvan aitouden tarkistamiseksi. Lisäksi määräyksissä olisi tarkoitus antaa määräyksiä siitä, milloin kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa. Ajolupavaatimus riippuu kuljetustavasta (kolli-, säiliö- tai irtotavarakuljetus), ainemäärästä, säiliön koosta ja tyypistä.

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan ADR-ajolupakoulutuksen jälkeen voisi osallistua koulutusta vastaavaan kokeeseen. Kokeeseen osallistujan olisi osoitettava hallitsevansa vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen kuljettajan ammatissa vaadittavat tiedot ja taidot kuten ne koulutuksessa opetetaan. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi kokeen sisällöstä ja kysymyksistä nykyiseen tapaan. Kokeeseen osallistujalla olisi oltava mukana todistus osoituksena siitä, että hän on suorittanut vaaditun koulutuksen. Vilpistä kokeesta säädetäisiin 154 §:ssä.

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

Koska ADR-ajolupakoe on mahdollista suorittaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä, pykälän 3 momentissa säädetäisiin tällaisen kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Edelleenkin ADR-ajolupakoulutusta voisivat antaa vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutuksen antajat myös asevelvollisuuslain (1438/2007) nojalla palveluksessa oleville henkilöille. Momentin mukaan kokeesta kuitenkin vastaa Puolustusvoimat, ei Liikenne- ja viestintävirasto eikä kuljettajatuntotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa tarkoitettu palvelun tuottaja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lupa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemuksen olisi sisällettävä tiedot koulutuksesta ja kuinka se järjestettäisiin. Hakemuksen tulisi sisältää muun muassa koulutuksen tarkoitus, sisältö ja kesto. Sen lisäksi hakemuksen tulisi sisältää muun muassa kuvaus koulutuksen toteuttamisesta mukaan lukien henkilökohtaiset käytännön harjoitukset, sekä tieto koulutuksessa käytävästä aineistosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää koulutusluvan viiden vuodeksi. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 139 §:ssä.

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

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

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

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

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

Momentti sisältäisi lisäksi vaatimuksen siitä, että hakija esittäisi selvityksen opetusaineistosta, välineistöstä ja mahdollisista koulutustiloista. Koulutuksen olosuhteiden olisi mahdollistettava valvonta, josta säädettäisiin 116 §:ssä.

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan ADR-ajolupakoulutuksen antajan olisi ylläpidettävä koulutuksen järjestämiseen, koulutukseen liittyviä tietoja, joilla voitaisiin osoittaa koulutuksen tapahtuneen säännösten ja määräysten mukaisesti. Pykälä vastaisi asiallisesti liikenteen palveluista annetun lain 38 §:ssä säädettyä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämistä. Tiedot olisi säilytettävä koulutuksen järjestämivuotta seuraavan kymmenen kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen tiedot olisi hävitettävä.

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

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

Pykälän 2 *momentti* koskisi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuutta ylläpitää tietoja kokeista, kokeen suorittaneista ja myönnettyistä ADR-ajoluvista. Kokeesta kirjattavia tietoja olisivat esimerkiksi koepäivä, kokeen aloitus- ja lopetusaika, kokeen aihe, kokeessa käytetty koe-materiaali, tiedot koearviointista ja arvioinnin perusteista. ADR-sopimuksen määräykset edellyttävät, että kokeisiin liittyvät asiakirjat säilytetään, mutta säilytysaikaa ei ole määritelty. Puolustusvoimien tehtävistä ylläpitää tietoja ADR-ajolupakokeiden suorittamisesta, kun kyse on Puolustusvoimien järjestämästä ja valvomasta ADR-ajolupakokeesta, säädettäisiin kuitenkin puolustusvoimien henkilötietojen käsittelystä annetussa laissa (332/2019).

10 luku

Turvatoimet

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

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

Aluskuljetuksia koskeva SOLAS-yleissopimus sisältää XI-2 luvun ja siihen liittyvän alusten ja satamarakenteiden turvasäännöstön, jäljempänä ISPS-säännöstö (International Ship and Port Facility Security Code). XI-2 lukua ja ISPS-säännöstöä sovelletaan aluksiin ja satamarakenteisiin, myös vaarallisten aineiden kappaletavaraa kuljettaviin aluksiin. ISPS-säännöstö ei koske sota-aluksia, merivoimien tukialuksia tai muita aluksia, jotka ovat sopimushallituksen omistuksessa tai käytössä ja jotka liikennöivät vain valtion palveluksessa ei-kaupallisessa tarkoituksessa. Alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta on annettu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 725/2004.

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

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

kuljetukseen liittyvässä toiminnassa kaikkien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien henkilöiden olisi otettava huomioon henkilön vastuuseen suhteutetut turvatoimia koskevat vaatimukset.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11 luku

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset

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

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

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

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

55 §. *Alueelliset kuljetusrajoitukset tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Ehdotettu pykälä perustuu voimassa olevan VAK-lain alueellisia kuljetusrajoituksia koskeviin säännöksiin. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valtuus rajoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tietyllä alueella, tiellä tai tien osalla (reittirajoitus). Samoin kuljetusta voitaisiin rajoittaa tiellä tai rautatiellä olevassa tunnelissa (tunnelirajoitus). Kriteeri reitti- ja tunnelirajoitukselle olisi se, että vaarallisten aineiden kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle. Vaarallisten aineiden kuljetusrajoituksiin liittyy harkintaa ja on tärkeää, että kuljetusten reititys tapahtuu valtion viranomaisen linjausten mukaisesti. Reitti- ja tunnelirajoitukset tiellä osoitetaan tieliikennelaissa säädetyillä merkeillä. Tieliikennelain 72 §:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta tiellä osoittavan liikennemerkkin asettaa Liikenne- ja viestintävirasto, ja liikennemerkkin pystyttää maantielle maantienpitäjä, muulle tielle kunta.

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

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

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

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

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

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

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

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

12 luku

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset

Vaatimukset onnettomuuksista tehtävistä ilmoituksista ja selvityksistä vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 11 c §:n vaatimusta ja mainitun pykälän valtuuden nojalla säädetyt vaatimukset. Nyt lakiin otettaisiin uudet säännökset, jotka sisältäisivät kootusti eri kuljetusmuotojen vaatimukset onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin liittyvistä ilmoituksista ja selvitysten antamisesta. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisten sopimusten ja EU-sääntelyn vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat määräykset edellyttävät onnettomuudesta selvitystä, jonka tarkoituksena on

saada viranomaisille tietoa onnettomuuksien syistä ja mahdollistaa vastaavien tapahtumien ehkäisyä tulevaisuudessa. Tapahtumista saadaan arvokasta tietoa lainsäädännön, kansainvälisten sopimusten, käytäntöjen ja ohjeistusten kehittämiseksi.

Onnettomuustutkinnasta ja työtaturmista ilmoittamisesta työsuojeluviranomaiselle säädetään erikseen.

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain 11 c § valtuuden nojalla asetuksella säädettyä ilmakuljetusta koskevaa velvollisuutta, joka on tarkennus 1 momentin vaatimukseen. Säännös koskisi erityisesti ilma-aluksessa rahtina mukana olevista vaarallisista aineista annettavia tietoja onnettomuudessa tai vaaratilanteessa. Rahdilla tarkoitettaisiin ilma-aluksessa kuljetettavaa mitä tahansa muuta omaisuutta kuin postia ja omistajan mukana kulkevaa tai omistajastaan erilleen joutunutta matkatavaraa. Ilmailuonnettomuudella tarkoitettaisiin siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määriteltyä onnettomuutta, ja vakavalla vaaratilanteella tarkoitettaisiin mainitussa asetuksessa määriteltyä vakavaa vaaratilannetta. Nämä ilmailuonnettomuuden ja vakavan vaaratilanteen määritelmät vastaavat myös määritelmiä Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13, joka sisältää vaatimuksia onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta (Aircraft Accident and Incident Investigation).

Pykälän 3 momentin mukaan Suomessa toimivaltainen viranomainen, jolle 2 momentissa tarkoitetut ilmoitukset tehdään, olisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin ilmoituksesta ja ilmoitettavista tiedoista kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla.

Ilmakuljetuksissa 1 momentissa tarkoitettuja ilmoitettavia tietoja olisivat ne tiedot, joita ilma-aluksen päälliköllä edellytetään olevan vaarallisia aineita sisältävästä rahdista: muun muassa aineen luokka, määrä ja sijainti. Muiden kuljetusmuotojen kansainväliset sopimukset eivät sisällä tällaisia tarkempia tietoja ilmoitettavista asioista, mutta jos näitä tietoja lisätään niihin, voitaisiin niistä määrätä vastaavalla tavalla valtuuden nojalla.

Määräyksenantovaltuuden nojalla määrättäisiin tarkemmin myös 2 momentissa tarkoitetuista ilmoituksista ja tiedoista ja tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä myös siitä, kuinka nopeasti tapahtuneen jälkeen ja miten ilmoitukset annetaan.

57 §. Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta. Pykälän säännökset perustuisivat voimassaolevan VAK-lain 11 c § valtuuden nojalla asetuksilla säädettyihin koskeviin velvollisuuksiin.

Pykälän 1 momentin ilmoitusvelvollisuus vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla tie- ja rautatiekuljetuksista annetulla asetuksella säädettyä velvollisuutta. Momentissa tarkoitettuja onnettomuuksia ja vaaratilanteita, joista olisi tehtävä selvitys, olisivat vaarallisen aineen vuoto, välitön uhkaava vaara tuotteen vuotamisesta, henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahinko tai tapahtuma, johon on pyydetty viranomaisapua. Näiden tapahtumien kriteereistä määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Voimassaolevaa rautatiekuljetuksia koskevaa vaatimusta muutettaisiin tiekuljetusta vastaavaksi siten, että myös rautatiekuljetuksen onnettomuudesta selvitys toimitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, kun se voimassaolevan säännöksen mukaan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarkoitus on, että onnettomuuksista kerättyä tietoa voidaan käyttää viranomais-tehtävissä edelleen kuljetusturvallisuuden edistämiseksi. Esimerkiksi, jos jonkin säiliö- tai pakkaustyypin havaittaisiin erityisesti aiheuttavan vaaratilanteita, ilmiötä voitaisiin tarvittaessa tutkia Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa, joka on pakkausten ja säiliöiden käytönaikainen valvoja ja markkinavalvoja.

Maakuljetukseen liittyvien ilmoitusten vaatimukset on järkevää yhdenmukaistaa, jolloin ilmoitusvelvollisen ei tarvitse miettiä eri tapauksissa sitä, mille viranomaiselle tieto lähetetään. Ilmoitus tehtäisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Etua tästä olisi myös sen suhteen, että kemikaalien tuotantolaitoksella tapahtuneesta tapahtumasta ilmoitus tulisi samalle viranomaiselle huolimatta siitä, onko kyse kemikaaliturvallisuuslain tarkoittamasta kemikaali- tai räjähdönnettomuudesta vai esitettävän lain soveltamisalaan kuuluvasta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta.

Pykälään ei otettaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä säännöstä siitä, että myös muilla viranomaisella on oikeus pyytää tie- ja rautatiekuljetuksen onnettomuudesta ja satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta selvitystä, sillä tämä oikeus katsotaan viranomaisen toimivaltaan kuuluvaksi sen hoitaessa lakisäateistä tehtäväänsä.

Pykälän 2 momentin säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä satamatoimintaa koskevaa velvollisuutta. Pykälän 3 momentissa tarkoitettu selvitys

sekä merilaissa säädetty velvollisuus onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta koskevat aluksella tapahtuneita onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Siten satamatoimintoja koskevista onnettomuuksista tai vaaratilanteista on tarpeen sisällyttää lakiin erillinen säännös.

Koska satamassa tapahtuvat onnettomuudet tai vaaratilanteet liittyvät maakuljetuksiin, voimassa olevaa vaatimusta muutettaisiin tie- ja rautatiekuljetusta vastaavaksi siten, että onnettomuudesta selvitys toimitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, kun se voimassa olevan säännöksen mukaan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Täten kaikista maakuljetukseen liittyvistä onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtävät selvitykset toimitettaisiin samalle viranomaiselle. Satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta selvitys olisi annettava viranomaisen lisäksi myös satamanpitäjälle.

Ehdotetun 3 *momentin* säännös koskisi vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää erityistä vaaratilannetta, jossa vaarallista ainetta sisältävä lasti on todennäköisesti kadonnut mereen tai jossa INF-lasti on vuotanut.

Säännökset vastaavat SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 6 sääntöä ja INF-säännösten 11 luvun sääntöjä. Mainitun 6 säännön mukaisesti 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu selvitys laaditaan kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) laatimien yleisten periaatteiden ja suuntaviivojen pohjalta, joita olisivat esimerkiksi ohjeet vaarallisten ja haitallisten aineiden sekä meriympäristöä saastuttavien aineiden kuljetukseen liittyvien vaaratilanteiden raportoinnista (Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants (resolution A.851(20)). Selvitysvaatimus koskee kaikkea pakattua vaarallista ainetta sisältävää lastia, ja siten myös INF-lastia. Lisäksi INF-säännösten 11 luvun sääntöjen mukaisesti INF-lastin kuljetuksessa tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta on annettava selvitys tapauksessa, johon liittyy INF-lastin vuoto tai todennäköinen vuoto, vaikka lasti ei olekaan kadonnut. INF-säännösten 11 luvun sääntöjen mukaan raportti on myös annettava tapauksessa, jossa INF-lastia kuljettava alus vahingoittuu, vikaantuu tai hajoaa, mikä vaikuttaa aluksen turvallisuuteen tai johtaa navigointiturvallisuuden heikkenemiseen, vaikka INF-lasti ei olekaan vahingoittunut tai kadonnut.

Yleisesti meriselityksen ja siihen liittyvän kirjallisen selvityksen antamisesta sekä aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta viranomaiselle säädetään merilaissa, mutta sen säännösten soveltamisala on kapeampi: meriselityssäännökset ja ilmoitusvelvollisuus koskevat suomalaisia aluksia. Tässä momentissa tarkoitettu selvitys voisi olla osa merilaissa tarkoitettua onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamista.

Aluksesta vastuussa olevalla tarkoitettaisiin aluksen päällikköä tai muuta aluksesta vastuussa olevaa henkilöä. Jos momentissa tarkoitettu alus hylätään tai jos tällaisesta aluksesta annettu raportti on puutteellinen tai saavuttamattomissa, SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun 1 säännössä määritellyn yhtiön olisi mahdollisuuksien mukaan huolehdittava aluksen päällikölle säädetystä velvollisuudesta. Yhtiöllä tarkoitettaisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun 1 säännössä määriteltyä yhtiötä, joka siten olisi aluksen omistaja tai muu organisaatio tai henkilö, kuten aluksen päällikkö tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaaja (bareboat-rahtaaaja), joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta aluksen omistajalta ja joka tällaisen vastuun ottaessaan on suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (International Safety Management Code, ISM) mukaiset tehtävät ja velvollisuudet.

Pykälän 4 *momentin* säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain 11 c §:n valtuuden nojalla asetuksella säädettyä ilmakuljetusta koskevaa velvollisuutta. Säännös koskisi erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudesta, vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteesta ja muista

vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvistä tapauksista tehtävää selvitystä. Yleisesti siviili-ilmailun onnettomuuksista, vaaratilanteista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittamisesta säädetään ilmailulaissa (864/2014) ja niin sanotussa poikkeama-asetuksessa (EU) N:o 376/2014 (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta).

Momentissa käytetyt käsitteet vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus ja vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanne vastaisivat lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 määriteltyjä käsitteitä. Nämä vastaavat pitkälti myös ICAO-TI:n määritelmiä. Asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaan vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudella tarkoitetaan vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen yhteydessä sattuvaa ja siihen liittyvää tapahtumaa, josta aiheutuu henkilön kuolema tai vakava vammautuminen tai merkittäviä omaisuusvahinkoja. Mainitun asetuksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteella tarkoitetaan:

a) vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen yhteydessä ilma-aluksessa tai muualla sattuvaa ja siihen liittyvää muuta tapahtumaa kuin vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuutta, josta aiheutuu henkilön vammautuminen, omaisuusvahinko, tulipalo, pakkauksen rikkoutuminen, vaarallisen aineen läikkyminen, nesteen tai säteilyn vuoto tai muuta, josta ilmenee, ettei pakkaus ole säilynyt ehjänä;

b) mitä tahansa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tapahtumaa, joka saattaa ilma-aluksen tai siinä olevat henkilöt vakavaan vaaraan.

Momentin säännöksissä rahdilla tarkoitettaisiin ilma-aluksessa kuljetettavaa mitä tahansa muuta omaisuutta kuin postia ja omistajan mukana kulkevaa tai omistajastaan erilleen joutunutta matkatavaraa. Lentopostilla tarkoitettaisiin kirjepostilähetystä tai postipakettia, jonka postitoiminnan harjoittaja on jättänyt kuljetettavaksi edelleen toiselle postitoiminnan harjoittajalle Maailman postiliiton sääntöjen mukaisesti.

Pykälän 5 momentin mukaan Suomessa viranomaisena, jolle alus- ja ilmakuljetuksessa tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista toimitetaan selvitys, on Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin tarkemmin pykälässä tarkoitetuista selvityksen antamiseen liittyvistä seikoista kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä myös siitä, kuinka nopeasti tapahtuneen jälkeen ja miten selvitys annetaan.

58 §. Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittaminen. Pykälän 1 momentti sisältäisi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle velvollisuuden raportoida vuosittain sen tietoon tulleista onnettomuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Näin Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää tietoja liikennejärjestelmän tilakuvan luomisessa ja kehittämisessä. Voimassaolevia vaatimuksia muutettaisiin myös siten, että radioaktiivisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksen onnettomuudesta ja satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta ei tarvitsisi enää erikseen toimittaa selvitystä Säteilyturvakeskukselle, vaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto välittäisi pykälän 2 momentin nojalla sille tiedot radioaktiivisten aineiden onnettomuuksista. Järjestely helpottaisi ilmoitusvelvollisten toimintaa, kun maakuljetuksiin liittyvät onnettomuudet ottaisi aina vastaan sama virasto, mutta kuitenkin tarvittavasta viranomaisten välisestä tiedonkulusta huolehdittaisiin.

Tietojen välittämistavasta ei ole tarpeellista säätää, vaan viranomaiset voivat sopia asianmukaisesta raportointitavasta. Nykyisin Turvallisuus- ja kemikaalivirasto koostaa verkkosivuilleen tietoja onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Lisäksi voimassaolevaa rautatiekuljetuksia koskeva vaatimus muuttuisi siten, että rautatiekuljetusten tapahtumasta ei olisi enää erillistä selvitysvelvollisuutta Onnettomuustutkintakeskukselle. Turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 § sisältää jo onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvalla viranomaisella ja Liikenne- ja viestintävirastolle vaatimuksen ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka voi tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain mukaan.

Pykälän 2 *momentin* mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto toimittaisivat tiedot radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvistä onnettomuuksista ja vaaratilanteista Säteilyturvakeskukselle. Täten Säteilyturvakeskuksella olisi aina kokonaiskuva sen toimialaan kuuluvista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

59 §. Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö. Pykälän säännökset viranomaisen oikeudesta ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin olisi uutta sääntelyä. Säännökset perustuisivat ilmailulain, merilain ja raideliikennelain vastaaviin säännöksiin.

Ehdotettu 1 *momentti* sisältäisi viittauksen ilmailulain, merilain ja raideliikennelain säännöksiin, jotka koskevat onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttöä. Momentissa viitattaisiin näiden kuljetusmuotojen säännöksiin, eikä vaatimuksia kokonaisuudessaan ole näin tarve toistaa. Säännöksellä pyrittäisiin suojaamaan ilmoituksen tekijöitä ja raportin antajia seuraamuksilta sekä edistämään ilmoittamista ja raportointia vastaavasti kuin ilmailulaissa, raide-liikennelaissa ja merilaissa säädetään. Kyse on ilmoittajan suojasta ja siitä, että 12 luvun säännösten perusteella saatuja tietoja ei käytettäisi muuhun kuin turvallisuuden edistämiseen tähtäävään työhön.

Ehdotettu 2 *momentti* sisältäisi säännöksen, joka rajoittaa viranomaisen oikeutta ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, kun sen tietoon tulee onnettomuus tai vaaratilanne tiekuljetuksessa tai satamassa pelkästään ilmoituksen perusteella. Tällaista säännöstä ei ole muualla lainsäädännössä liittyen tiekuljetusten tai satamien onnettomuuksista ilmoittamiseen. Muiden kuljetusmuotojen osalta asiasta säädettäisiin 1 momentissa.

Ehdotetun 3 *momentin* säännös vastaisi 1 momentissa viitattujen lakien vastaavia säännöksiä. Tieliikenteen ja satamatoimintojen osalta tällaista säännöstä ei ole muualla lainsäädännössä. Tälläkin säännöksellä pyritään suojaamaan ilmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään poikkeamatietojen ilmoittamista.

13 luku

Kuljetuksen osapuolten yleiset velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

Ehdotetun 13 luvun säännösten tarkoituksena on edellyttää, että asianmukaiset toimenpiteet vaarallisten aineiden kuljetuksessa tulevat toteutetuiksi ennakoitavien vaarojen luonteen ja laajuuden mukaan vahingon tai vamman välttämiseksi ja tarvittaessa niiden vaikutusten poistamiseksi tai pienentämiseksi. Eri kuljetusmuodoissa osapuolten velvollisuudet säädettäisiin perustuen siihen, mitä tehtävää kuljetusketjussa kyseinen toimija suorittaa. On selvää, että esimerkiksi kuljetuksen suorittajan velvollisuus on suorittaa kuljetus turvallisesti ja pakkaajan on käytettävä pakkausta, joka täyttää esitettävän lain vaatimukset. Käytännössä usea osapuoli, jolle

tässä luvussa säädettäisiin erilaisia turvallisuusvelvoitteita, voisi olla yksi ja sama yritys. Kuljetuksen suorittaja voi huolehtia sekä kuljetuksesta että kuormaamisesta. Lisäksi useat yritykset voisivat vastata tietystä toiminnasta ja siihen liittyvistä turvallisuusvelvoitteista. Kuljetustapahtuman pääosapuolet ovat lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja. Muiden osapuolten velvollisuudet johtuvat pitkälti näiden osapuolten velvollisuuksista.

60 §. *Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä.* Laissa säädettäisiin uudesta velvollisuudesta noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä. Velvollisuus koskisi kaikkia kuljetuksen osapuolia. Säännös vastaisi tieliikennelaissa säädettyä kuljettajan velvollisuutta noudattaa poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallia ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Tieliikennelain säännös kattaa vain kyseisen lain säännösten noudattamiseksi tehtävät tarkastukset tieliikenteessä eikä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tarkastuksia.

Uusi säännös koskisi kaikkia kuljetusmuotoja. Säännöksessä ei rajattaisi määräysten antajaksi vain poliisi-, rajavartio- ja tullimestä, sillä tässä laissa kuljetuksen tarkastamiseksi tarkastuksia voivat tehdä myös muut laissa säädetyt valvontaviranomaiset. Valvontaviranomaisista säädettäisiin 20 luvussa, ja viranomaisten toimivaltuuksista 21 luvussa. Kuitenkin poliisi voi aina käyttää poliisilaissa (872/2011) säädettyä poliisimiehen käskyvaltaa, jonka mukaan mainitussa laissa tai muussa laissa säädettyä toimivaltuutta käyttäessään poliisimiehellä on oikeus yksittäistapauksessa antaa jokaista velvoittavia tarpeellisia käskyjä ja kieltoja.

61 §. *Velvollisuus varmistaa pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin turvallisuus.* Ehdotetun pykälän velvollisuus varmistaa pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin turvallisuus vastaisi voimassaolevan VAK-lain vastaavaa vaatimusta, joka koskee muita vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä tuotteita kuin kuljetettavia painelaitteita. Säännös on kuitenkin yleinen velvollisuus, joten se ehdotetaan muutettavaksi koskemaan kaikkia vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja. Kuitenkin 15 luvussa säädettäisiin lisäksi kuljettavien painelaitteiden talouden toimijoiden, kuten valmistajan, maahantuojan ja omistajan velvollisuuksista tarkemmin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin edellyttämällä tavalla. Pykälän velvollisuus ei koskisi yksityishenkilöitä, jotka ottavat vähittäismyyntipakkauksen käyttöön yksityiskäytössä vapaa-ajan- tai urheilutoiminnassa. Yksityishenkilö voisi siten luottaa siihen, että vähittäismyynnissä oleva vaarallisten aineiden kuljetukseen myytävä tuote on vaatimustenmukainen, kuten kaasupullo. Vähittäismyyntipakkauksena ei voitaisi pitää teollisuudessa yleisesti käytettäviä vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja suurempia yksiköitä kuten IBC-pakkauksia tai säiliöitä. Pakkausten, säiliöiden ja konttien turvallisuusvaatimuksista säädettäisiin lain 5 luvussa.

Tie- ja rautatiekuljetuksen osapuolet

Ehdotetun 13 luvun tie- ja rautatiekuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla säädettyjä säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Velvollisuudet perustuisivat jatkossakin ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin.

62 §. *Lähettäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Lähettäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka lähettää vaarallisia aineita itse tai kolmannen osapuolen toimeksiannosta. Jos kuljetus tapahtuu kuljetussopimuksen mukaan, tarkoittaa lähettäjä kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähettäjä.

Pykälän 1 momentti sisältäisi keskeiset lähettäjän velvollisuudet. Kuljetuksessa perustavanlaatuisen vaatimus lähettäjälle koko kuljetusketjun turvallisuuden varmistamiseksi on, että lähettäjä luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu.

Momentin *1 kohdan* mukaan lähettäjällä olisi vastuu siitä, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein. Jos aineen ominaisuudet ovat sellaiset, että turvallinen kuljetus ei ole mahdollista, ei tällaista ainetta saa luovuttaa kuljetettavaksi. Luokituksesta säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *2 kohdan* kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja- tai lähetyskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynnät, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia. Näistä tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *3 kohdan* pakkauksen ja säiliön soveltavuudella tarkoitettaisiin sitä, että pakkauksen ja säiliön on oltava käyttökunnossa. Sen olisi oltava myös hyväksytty kyseiseen kuljetustarpeeseen, jos tällaisessa kuljetuksessa pakkaukselta ja säiliöltä edellytetään hyväksyntää. Pakkauksen ja säiliöiden vaatimuksesta säädettäisiin lain 5 luvusta.

Momentin *4 kohdan* mukaan lähettäjän olisi huolehdittava muun muassa siitä, että vaarallinen aine jätetään kuljetettavaksi sallitulla tavalla, esimerkiksi kokokuormana, irtotavarana, pakattuna tai säiliöön täytettynä. Näistä säädettäisiin lain 4 luvussa.

Momentin *5 kohdan* mukaan lähettäjän olisi varmistettava, että myös tyhjä kuljetus olisi merkitty samalla tavalla kuin varsinaisen vaarallisen aineen kuljetus, jollei vaaratekijöitä ole poistettu. Tyhjä puhdistamaton säiliökuljetus voi olla yhtä vaarallinen kuin täysikin, esimerkiksi mahdollisten vaarallisten kaasujen kehittymisen vuoksi. Selvää on, että jos säiliö on puhdistettu vaaratekijöistä, ei sen kuljetus ole vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännön alaista. Merkinöistä säädettäisiin lain 3 luvussa.

Pykälän *2 ja 3 momentti* sisältäisivät säännökset lähettäjän velvollisuuksien täyttämistä tapauksissa, jossa lähettäjä käyttää muiden palveluita tai lähettäjä toimii muun osapuolen puolesta. Lähtökohta olisi se, että huolimatta siitä kuka varsinaisesti toimii lähettäjänä, tämän olisi huolehdittava, että lähettäjän velvollisuudet tulvat täytetyiksi. Muita osapuolia olisivat esimerkiksi pakkaaja, kuormaaja ja täyttäjä.

Pykälän *4 momentissa* olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä asiakirjoja ja tietoja kustakin kuljetuksesta on annettava ja millaisia merkintöjä, pakkauksia ja säiliöitä vaaditaan kyseisen kuljetuksen suorittamiseksi.

63 §. *Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa.* Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen kuljetuksen.

Kuljetuksen suorittajan palveluksessa olevien olisi suoritettava tehtävänsä tässä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, siten nämä vaatimukset kohdistuisivat heihin tehtäviensä mukaisesti. Lakiin ei sisällytettäisi voimassaolevan VAK-lain mukaisia erillisiä kuljettajan velvollisuuksia. Kuljettajan siis katsottaisiin edustavan kuljetuksen suorittajaa tässä pykälässä tarkoitetuissa tehtävissä, ja velvollisuudet siten kohdistuvat osaltaan myös häneen vastaavasti kuin muihin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaviin.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi keskeiset kuljetuksen suorittajan velvollisuudet. Kuljetuksessa keskeinen vaatimus kuljetuksen suorittajalle olisi varmistua siitä, että lähettäjältä hyväksytään

vain kuljetettavaksi sallittuja lähetyksiä ja että tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu lähettäjältä. Rautatiekuljetuksessa 1 momentin säädetyt, ennen kuljetusta tehtävät varmistamisvelvollisuudet voitaisiin RID-määräysten mukaan katsoa täytetyiksi, jos tarkastukset suoritetaan kansainvälisen rautatiejärjestön UIC:n julkaiseman dokumentin IRS 40471-3 (Inspection of dangerous goods consignments) mukaisesti.

Momentin *1 kohdan* mukaan kuljetuksen suorittajalla olisi vastuu siitä, että tiekuljetuksessa on sellainen kuljettaja, jolla on ADR-ajolupa, jos kyseessä on kuljetus, mikä tätä edellyttää. ADR-ajoluvasta säädettäisiin lain 9 luvussa. Kuljetuksen suorittajan perusvelvollisuus olisi käyttää kyseisen kuljetuksen vaatimaa kuljetusvälinettä, jolle laissa ja sen nojalla annettaisiin teknisiä vaatimuksia. Kuljetusvälineestä säädettäisiin lain 4 luvussa.

Momentin *2 ja 3 kohdat* sisältäisivät vastaavat varmistukset sallitusta kuljetuksesta ja kuljetustiedoista kuin lähettäjälle säädettäisiin 62 §:ssä.

Momentin *4 kohta* sisältäisi velvollisuuden varmistaa, että kuljetusväline ja kuorma ei ole viallinen tai vuotava. Tämä ja varusteiden varmistaminen edellytettäisiin tehtäväksi riittävällä tavalla, mikä ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan tarkoittaisi riittävää silmämääräistä tarkastamista, jossa ilmeiset viat voidaan huomata. Tarkoitus ei ole, että velvollisuutena olisi tehdä muita laajempia ja yksityiskohtaisempia teknisiä tarkastuksia.

Momentin *5, 6 ja 7 kohdan* vaatimusten tarkoituksena on taata se, että kuljetus suoritetaan turvallisesti huomioiden kuljetukseen käytettävän säiliön sekä kuorman ja merkintöjen asianmukaisuus. Säiliön osalta tarkoituksena on taata se, että säiliöitä ei käytetä vaarallisten aineiden kuljetukseen, jos niille ei ole tehty määräajoin suoritettavaa tarkastusta ja tarvittavaa testausta. Ylikuormauksella tarkoitettaisiin tämän lain ja sen nojalla määrättyjen ainemäärärajoitusten ylittämistä. Lain valtuuksien nojalla olisi tarkoitus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä määrärajoitustarkastuksista ja siitä, millä ehdoin määrärajan umpeuduttua säiliön saa kuljettaa esimerkiksi tarkastettavaksi, hävitettäväksi tai sen sisältämän aineen hävittämistä varten. Määräyksissä olisi myös ainekohtaisia määräyksiä kuorman määrärajoituksista. Säiliöistä säädettäisiin lain 5 luvussa, kuormasta 4 luvussa ja merkinnöistä 3 luvussa.

Momentin *8 kohta* sisältäisi velvollisuuden kuljetuksen suorittajalle huolehtia etukäteen siitä, että kuljetuksessa miehistön jäsenet voivat onnettomuustilanteessa toimia oikein. Siten on huolehdittava hätätilanneohjeista ja niiden ymmärtämisestä sekä lisäksi siitä, että tarvittavat varusteet ovat mukana kuljetuksessa. Ohjeista ja varusteista säädettäisiin lain 4 luvussa.

Pykälän *2 ja 3 momentin* mukaan kuljetuksen suorittaja ei saisi toimittaa lähetystä, jos se huomaa, että pykälän velvollisuuksia ei voida täyttää. Velvollisuuksien täyttymisestä olisi varmistettava tarvittavin tarkastuksin. Ehdotetussa 3 momentissa lastinkuljetusyksiköllä tarkoitettaisiin ajoneuvoa, vaunua ja konttia sekä muita vastaavia yksiköitä kuten säiliökonttia, UN-säiliötä tai monisäiliökonttia. Lain valtuuksin olisi tarkoitus Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määrätä tarkemmin eri tyyppisistä lastinkuljetusyksiköistä.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi kuljetuksen suorittajan velvollisuudet, jotka koskevat vain rautatiekuljetuksia.

Momentin *1 kohta* sisältäisi velvollisuuden tietojen antoon kuljettajalle. Se voitaisiin RID-määräysten mukaan katsoa täytetyksi, jos tiedot toimitetaan kansainvälisen rautatieliiton UIC:n määrelehden 472 (Braking sheet and consist list for international freight trains) mukaisesti.

Momentin 2 kohta sisältäisi velvollisuuden huolehtia rataverkon haltijan pääsystä kuljetustietoihin, jotka koskevat junan kokoonpanoa ja kuljettavia vaarallisia aineita. Näin mahdollisessa onnettomuustilanteessa se voisi nopeasti käyttää kaikkia tarvittavia tietoja ja välittää omalta osaltaan niitä pelastusviranomaisille. RID-määräysten mukaan tietojen välitystapa olisi määriteltävä kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan välillä rataverkon käyttösopimuksessa. Annettavien tietojen yksityiskohdista säädettäisiin valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Momentin 3 kohta sisältäisi velvollisuuden välittää tietoja kunnossapidosta vastaavalle yksikölle. Tiedot voitaisiin toimittaa suoraan kunnossapidosta vastaavalle yksikölle tai säiliövaunun haltijan välityksellä. Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä tarkoitettaisiin raideliikennelain 13 luvussa tarkoitettua kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä. Raideliikennelain mukaan kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kunnossapidosta vastaava yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käytökunnossa. Komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 (asetus tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmästä ja asetuksen (EY) N:o 653/2007 muuttamisesta) mukaisesti myös kaikkien kunnossapitoprosessiin osallistuvien osapuolten on vaihdettava kunnossapitoa koskevia merkityksellisiä tietoja asetuksessa annettujen kriteerien mukaisesti. Raideliikennelain mukaan kalustoyksiköllä tarkoitetaan raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä ja joka koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä tai tämän osasta.

Pykälän 5 momentissa olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä asiakirjoja ja tietoja kussakin kuljetuksessa olisi oltava mukana fyysisesti tai muuten saatavina kuljetuksen aikana esimerkiksi sähköisesti. Lisäksi määräykset sisältäisivät muita teknisiä vaatimuksia esimerkiksi siitä, miten ajoneuvon ja vaunun merkinnät vaarasta tehdään ja miten lipukkeet, kilvet ja muut merkit kiinnitetään.

64 §. Vastaanottajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa. Vastaanottajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähetyksen vastaanottajaa. Jos vastaanottaja valtuuttaisi kolmannen osapuolen vastaanottajaksi kuljetussopimusta koskevien määräysten mukaisesti, katsottaisiin tämän kolmannen osapuolen olevan vastaanottaja. Jos kuljetus tapahtuu ilman kuljetussopimusta, katsottaisiin vastaanottajaksi se, joka ottaa vaaralliset aineet vastaan niiden saapuessa.

Pykälän mukaan vastaanottaja ei saa kieltäytyä ottamasta lähetystä vastaan muutoin kuin pakottavista syistä. Vastaanottajan olisi varauduttava ottamaan vastaan lähetys, sillä tarpeettomia palautus- ja uudelleenkuljetuksia ja niistä aiheutuvaa lisävaaraa on syytä välttää. Vastaanottaminen tavanomaisesti tapahtuukin asianmukaisesti, eikä turhia kuljetuksia juurikaan ole. Säännöksellä pyritään osaltaan kannustamaan siihen, että koko kuljetusketju on etukäteen suunniteltu. Vastaanottaja voisi käyttää myös muiden osapuolten palveluja, joita voisi suorittaa esimerkiksi kuorman purkaja, puhdistaja tai muu vaaratekijöiden poistaja.

Pykälän 3 momentissa olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä puhdistustoimia olisi tehtävä vastaanottamisen jälkeen.

65 §. Kuormaaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa. Kuormaaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka kuormaa pakattuja vaaral-

lisiä aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvoon, vaunuun tai konttiin, tai sitä, joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvoon tai vaunuun taikka kuormaa rautatiekuljetuksessa ajoneuvon vaunuun. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Kuormaajana voi toimia esimerkiksi tiekuljetuksissa kuljettaja, jolloin hänen tosiasiallisena kuormaajana olisi huolehdittava siitä, että kuormaajan velvollisuudet tulevat täytetyiksi.

Pykälän 1 ja 2 momentti sisältäisivät kuormaajan keskeiset velvollisuudet.

Ehdotetun 2 momentin 1 kohdan mukaan kuormaaja ei saisi luovuttaa kuljetukseen kolia, jonka pakkaus on vahingoittunut ja erityisesti, jos pakkaus ei ole enää niin tiivis siten, että vaarallista ainetta vuotaa tai on mahdollista vuotaa pakkauksesta ulos, ennen kuin vahingoittunut pakkaus on korjattu. Tämä vaatimus koskisi myös tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia, joista ei ole poistettu vaaratekijöitä.

Momentin 2, 3 ja 4 kohdan tarkoituksena on, että kuormaaja täyttää kuormausta ja käsittelyä koskevien erityismääräysten vaatimukset, joihin kuuluvat myös kuorman varmistamista, sijoittamista ja tuentaa koskevat vaatimukset, ja noudattaa kaikkia niitä suurlipukkeita, merkintöjä ja oranssikilpiä koskevia vaatimuksia, jotka liittyvät kyseiseen kuljetukseen. Kuormaajan olisi myös otettava huomioon vaaralliset aineet, jotka mahdollisesti ovat jo aiemmin kuormattuina ajoneuvossa, vaunussa tai kontissa, sekä tarvittaessa ravinto- ja nautintoaineita ja eläinrehuja koskevat erottelumääräykset. Nämä tekniset määräykset annettaisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksinä.

Pykälän 3 momentin mukaan kuormaaja voisi luottaa niihin tietoihin, joita hänellä on kuormauksistaan vaarallisista aineista ja jo aiemmin kuormatuista lähetyksistä täyttäessään merkintää ja erottelua koskevia vaatimuksia. Hänen ei siis erikseen olisi varmistuttava aineiden luokituksesta ja siitä, että pakkauksiin merkityt vaaratiedot vastaavat pakkauksen sisältämää vaarallista ainetta, jollei hänellä ole erityisesti syytä epäillä niiden oikeellisuutta.

Pykälän 4 momentissa olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten kuorman erotteluvaatimukset täytetään ja merkinnät tehdään.

66 §. Pakkaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa. Pakkaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka pakkaa vaaralliset aineet pakkauksiin ja tarvittaessa valmistelee kollit kuljetusta varten. Kolleista, erilaisista pakkaustyypeistä ja niiden rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän 1 momentti sisältäisi pakkaajan keskeiset velvollisuudet. Säännösten tarkoituksena on, että pakkaaja noudattaisi vaarallisten aineiden pakkaamista, yhteenpakkaamista sekä kollin merkintää ja varoituslipukkeita koskevia vaatimuksia.

Pykälän 2 momentissa olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten pakkauksen valinnasta, pakkaamisesta, yhteen pakkaamisesta ja siitä, miten kollin merkinnät tehdään.

67 §. Täyttäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa. Täyttäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka täyttää vaarallisia aineita säiliöön,

monisäiliövaunuun, -ajoneuvoon tai MEG-konttiin taikka täyttää irtotavaraa ajoneuvoon, vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin. Säiliöllä tässä tarkoitettaisiin säiliöajoneuvon ja -vaunun säiliötä, irrotettavaa säiliötä, UN-säiliötä ja säiliökonttia. Näistä säiliöiden, konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi täyttäjän keskeiset velvollisuudet.

Momentin *1, 2 ja 3 kohdan* tarkoituksena olisi, että vaarallisia aineita ei täytetä, jos säiliössä tai sen laitteissa on kuljetusturvallisuuden vaarantavia vikoja tai jos määräajoin tehtäviä tarkastuksia ei ole suoritettu. Koska vaarallisia aineita voidaan täyttää vain sellaisiin säilöihin, joiden tekniset ominaisuudet ovat aineelle asianmukaiset, olisi tarkastettava myös se, että säilö on kyseiselle aineelle sopiva. Käytännössä säiliöt ovat hyväksytyt vain tiettyjen aineiden tai aineryhmien kuljetukseen, joten hyväksyntämerkinnöistä voidaan tarkastaa säiliön soveltuvuus.

Momentin *4 kohdan* mukaan varmistettava, että kuljettavaa ainetta voidaan täyttää haluttuihin säiliöosastoihin. Tämä on mahdollista, jos lain valtuuden nojalla annettavien määräysten mukaisesti kuljetusturvallisuudesta voidaan huolehtia esimerkiksi ottamalla huomioon säiliöosastojen väliseinien paksuus taikka tyhjä tila tai osasto täytettävien säiliöosastojen välissä.

Momentin *5 kohdan* velvollisuuden täyttääkseen täyttäjän olisi noudatettava täytettävän aineen suurinta sallittua täyttöastetta tai muita määrään perustuvia täyttörajoituksia.

Momentin *6 ja 7 kohdan* mukaan täyttäjän olisi huolehdittava täyttämisen jälkeen asianmukaisesti säiliön sulkemisesta ja poistettava mahdolliset jäänteet säiliön ulkopinnasta.

Momentin *8 kohdan* velvollisuuden tarkoituksena on, että edellytetyt suurlipukkeet ja oranssikilvet tai varoituslipukkeet ja muut merkit on kiinnitetty säiliöön, irtotavaralla kuormattuun ajoneuvoon sekä kontteihin.

Momentin *9 kohdan* velvollisuus kohdistuu irtotavaran täyttäjään, jonka olisi huolehdittava siitä, että täyttäminen suoritetaan ainekohtaisten tai aineryhmäkohtaisten vaatimusten mukaan. Näistä teknisistä vaatimuksista määrättäisiin valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä.

Pykälän *2 momentissa* olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten täyttöasteista, säiliön soveltuvuudesta kuljetettavalle aineelle, säiliön sulkemisesta, ainekohtaisista täyttöä koskevista teknisistä yksityiskohdista ja merkintöjen tekemisestä.

68 §. Säiliökontin haltijan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa. Säiliökontin haltijan tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, jonka nimissä säiliökonttia käytetään.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi säiliökontin haltijan keskeiset velvollisuudet. Haltijan olisi huolehdittava siitä, että kuljetuksessa oleva säiliökontti on rakenteeltaan käyttökelpoinen ja että tarvittavat kunnossapitotoimet ja niihin liittyvät tarkastukset on suoritettu.

Pykälän *2 momentin* mukaan pykälän säännökset koskisivat myös eri kuljetusmuodoissa käytettävää kehikollista säiliötä. Sitä käytetään kuten säiliökonttia, joten myös sen haltijaa koskisivat samat vaatimukset kuin säiliökontin haltijaa. Tällainen kehikollinen säiliö on tyypiltään UN-säiliö, jota voidaan käyttää laajemmin myös aluskuljetuksissa kuin tie- ja rautatiekuljetukseen.

tarkoitettua säiliökonttia. Tällaisten UN-säiliöiden ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten tarkastusta edellyttävistä korjauksista ja muutoksista.

69 §. Säiliövaunun haltijan velvollisuudet rautatiekuljetuksessa. Säiliövaunun haltijalla tarkoitettaisiin RID-määräysten mukaan sitä, jonka nimiin säiliövaunu on rekisteröity tai hyväksytty kuljetukseen.

Pykälän 1 momentti sisältäisi säiliövaunun haltijan keskeiset velvollisuudet.

Momentin 1, 2 ja 3 kohdan mukaan haltijan olisi huolehdittava siitä, että kuljetuksessa oleva säiliövaunu on rakenteeltaan käyttökelpoinen ja että tarvittavat kunnossapitotoimet ja niihin liittyvät tarkastukset on suoritettu. Säiliövaunun haltija huolehtiessaan näistä tehtävistä saisi kuitenkin käytännön toiminnassa käyttää säiliövaunun tarkastuksista huolehtimisessa kunnossapidosta vastaavaa yksikköä. Itse tarkastukset säiliöille suorittaa kyseiseen tehtävään hyväksytty tarkastuslaitos.

Momentin 4 ja 5 kohdat sisältäisivät säiliövaunun haltijalle velvollisuuden huolehtia siitä, että kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on tarvittava todistus ja tiedot tehtäviensä suorittamiseen. Todistuksella tarkoitettaisiin sitä todistusta, jolla kunnossapidosta vastaava yksikkö voi osoittaa pätevyytensä toimia tehtävässään. Kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointista säädetään raideliikennelaissa.

Pykälän 2 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten tarkastusta edellyttävistä korjauksista ja muutoksista.

70 §. Kuorman purkajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa. Kuorman purkajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka purkaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvosta tai vaunusta tai rautatiekuljetuksessa purkaa ajoneuvon vaunusta, ja sitä, joka purkaa pakattuja vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvosta, vaunusta tai kontista, sekä sitä, joka tyhjentää vaarallisia aineita erityyppisistä säiliöistä tai monisäiliöajoneuvosta, -vaunusta tai vaarallista irtotavaraa ajoneuvosta, vaunusta tai erityyppisistä konteista. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän 1 momentti sisältäisi kuorman purkajan keskeiset velvollisuudet. Purkajan olisi täytettävä purkamista ja kuorman purkamiseen liittyvää käsittelyä koskevat vaatimukset, joista määrättäisiin lain valtuuksien nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Keskeistä on, että kuormasta puretaan vain ne vaaralliset aineet, jotka vastaanottajalle on lähetetty, käyttäen turvallisia menetelmiä, ja että purkamisen jälkeen kuljetusvälineen venttiilit suljetaan, tarvittavat puhdistustoimenpiteet suoritetaan ja puhdistamisen jälkeen aikaisempaa sisältöä koskevat lipukkeet, kilvet ja muut merkit poistetaan.

Pykälän 2 momentin mukaan purkaja voisi käyttää muiden osapuolten palveluja varmistuttuaan, että säädetyt vaatimukset on täytetty. Muu osapuoli voisi olla esimerkiksi säiliön puhdistava yritys tai muu vaaratekijöiden poistaja.

Pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä ainekohtaisia määräyksiä kuorman purkamisen suorittamisesta.

71 §. Rataverkon haltijan velvollisuudet. Rataverkon haltijalla tarkoitettaisiin RID-määräysten mukaan sitä, jolle on annettu tehtäväksi erityisesti rautatieinfrastruktuurin hoito ja kunnossapito sekä liikenteenohjaus- ja turvallisuusjärjestelmien johto. Tämä vastaisi myös sitä, miten raide-liikennelaissa rataverkon haltija määritellään: rataverkon haltijalla tarkoitetaan valtion rataverkon haltijaa tai yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta.

Pykälän 1 momentti sisältäisi rataverkon haltijan keskeiset velvollisuudet varmistaa sisäisten pelastussuunnitelmien laatiminen sekä pääsy kuljetusta koskeviin tietoihin junan kokoonpanosta ja kuljettavista vaarallisista aineista. Näin mahdollisessa onnettomuustilanteessa se voisi, vastaavasti kuin kuljetuksen suorittaja, nopeasti käyttää kaikkia tarvittavia tietoja ja välittää omalta osaltaan niitä pelastusviranomaisille. RID-määräysten mukaan tietojen välitystapa olisi määriteltävä kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan välillä rataverkon käyttösopimuksessa.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että 1 momentissa tarkoitettuja tietoja ei joutuisi vääriin käsiin. Tietoja saisi antaa vain asianmukaisiin käyttötarpeisiin, jotka liittyvät kuljetuksen turvallisuuteen tai turvaukseen liittyvien tehtävien hoitamiseen tai pelastustoimintaa varten.

Pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät muun muassa yksityiskohtaisia määräyksiä pykälässä tarkoitetuista tiedoista, siitä mitä junan kokoonpanoa ja kuljettavaa ainetta koskevat tiedot sisältäisivät.

72 §. Kunnossapidosta vastaava yksikön velvollisuudet rautatiekuljetuksessa. Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä tarkoitettaisiin RID-määräysten mukaan sitä yksikköä, joka vastaa vaunun kunnossapidosta.

Pykälän 1 momentti sisältäisi kunnossapidosta vastaavan yksikön keskeiset velvollisuudet. Raideliikenteen kalustoyksiköistä ja niiden kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä säädetään raide-liikennelaissa. 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 käytettävien säiliöiden kunnossapito suoritetaan asianmukaisesti. Momentin 3 kohdassa tarkoitettulla tallentamisella tarkoitettaisiin sitä, että toimenpiteet kirjataan kyseeseen tulevaan huoltokansioon tai muuhun vastaavaan asiakirjahallintajärjestelmään.

Pykälän 2 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä ainekohtaisia määräyksiä kuorman purkamisen suorittamisesta.

Aluskuljetuksen osapuolet

Aluskuljetuksia koskevan IMDG-säännösten eri osissa määrätään erityisestä tehtävästä tai toimesta, mutta vastuuta sen toteuttamisesta ei ole määrätty samalla tavalla kuin tie- ja rautatiekuljetusten ADR-sopimuksien määräyksissä ja RID-määräyksissä. IMDG-säännöstyössä ei ole katsottu olevan tarpeen tehdä tätä vastuunjakoä yhtä tarkasti, vaan suurimmalta osin siinä on

yksilöity vain itse tehtävä ja toimi. Jokaisella valtiolla olisi edelleen oikeus säätää näistä velvollisuuksista. Ehdotetun 13 luvun aluskuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti voimassaolevan VAK-lain säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Lakiin otettaisiin kuitenkin tarkemmin sellaiset velvollisuudet, jotka IMDG-säännöstössä ovat selkeästi osoitettu tietyn toimijan vastuiksi, sekä nykyiset kansallisen sääntelyn velvollisuudet, joista on säädetty voimassa olevalla VAK-lailla ja asetustasolla.

73 §. Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa. Laivaajalla ja lastinantajalla tarkoitettaisiin merilaissa tarkoitettua laivaajaa ja lastinantajaa sekä IMDG-säännöstössä tarkoitettua lähettäjä. Merilain 13 luvun määritelmien mukaan laivaaja on se, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi, ja lastinantaja se, joka solmii rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappale-tavaran merikuljetuksesta. IMDG-säännöstössä käytetään termiä lähettäjä (consignor, shipper), joka tarkoittaa sitä, joka valmistelee lähetyksen kuljetusta varten.

Pykälän 1 momentti sisältäisi laivaajan ja lastinantajan keskeiset velvollisuudet. Aluskuljetuksessa, kuten muissakin kuljetusmuodoissa, perustavanlaatuinen vaatimus lähettäjälle koko kuljetusketjun turvallisuuden varmistamiseksi on, että lähettäjä luovuttaa kuljetettavaksi vain sellaisia lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu.

Momentin 1, 2 ja 3 kohdan mukaan laivaaja ja lastinantaja on vastuussa vaarallisen aineen oikeasta luokituksesta ja siitä, että kuljetusta varten aine on pakattu asianmukaisesti merkittyihin ja vaatimustenmukaisiin pakkauksiin ja kuljetusyksiköihin. Jos aineen ominaisuudet ovat sellaiset, että turvallinen kuljetus ei ole mahdollista, ei tällaista ainetta saa luovuttaa kuljetettavaksi. Kuljetukseen soveltuvuudella tarkoitettaisiin sitä, että pakkauksen ja lastinkuljetusyksikön on oltava käyttökunnossa sekä hyväksytyt kyseiseen kuljetustarpeeseen, jos tällaisessa kuljetuksessa kyseiseltä pakkaukselta tai kontilta edellytetään hyväksyntää. Pakkausten ja konttien vaatimuksesta säädettäisiin lain 5 luvusta.

Momentin 4 ja 5 kohdan kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja tai lähetyskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynät, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia.

Alusliikennepalvelulain 22 e §:ssä säädetään laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta, jonka mukaan laivaajan on ennen aluksen lastausta Suomen satamassa annettava aluksen päällikölle, liikenteenharjoittajalle tai tämän asiamiehelle ilmoitus aluksella kuljetettavaksi tarkoitettu vaarallista tai ympäristöä pilaavasta aineesta. Lain nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta (346/2014) säädetään ilmoitettavista tiedoista. Nämä tiedot ovat keskeisempiä tietoja, joita kuljetuksen asianmukainen suorittaminen edellyttää. Kuitenkaan tämä asetuksessa tarkoitettu ilmoitus ei kata kaikkia vaarallisten aineiden tietoja, joita IMDG-säännöstön mukaan vaaditaan. Siten vaatimus kaikkien tarvittavien tietojen välittämisestä otettaisiin momentin 4 kohtaan. Kuljetusta varten tarvittavista tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin 5 kohdan vakuutuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä tarkoitettua vakuutusta, jolla lastinantaja vahvistaa, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on luokiteltu, pakattu, merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimustenmukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja.

Momentin 6 kohdan mukaan laivaajan ja lastinantajan olisi huolehdittava ennen aluskuljetusta ja ennen vaarallisen aineen toimittamista satama-alueelle siitä, että kuljetettavasta vaarallisesta aineesta annetaan tarvittavat tiedot satamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle. Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä. Säännös on kansallista sääntelyä, ja vastaa voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta.

Pykälän 2 momentti sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä kuorma- tai ainekohtaisia määräyksiä kuljetusta varten annettavista tiedoista satamalle.

74 §. Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä määriteltyä kuljetuksen suorittajaa, (carrier). IMDG-säännösten mukaan kuljetuksen suorittaja on se, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen aluskuljetuksen. Kuljetuksen suorittaja voisi olla palkkiota vastaan tai omaan lukuunsa toimiva. Kuljetuksen suorittaja voi olla esimerkiksi rahdinkuljettaja, liikenteenharjoittaja, laivanisäntä tai varustamo, joiden velvollisuuksista muuten säädetään muualla merenkulun lainsäädännössä.

Pykälän 1 momentti sisältäisi kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön keskeiset velvollisuudet. Momentin 1 - 3 kohdan mukaan olisi varmistuttava siitä, että alus on kuljetukseen soveltuva, kuljetukseen hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja vaarallisia aineita ja tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu. Näin kuljetuksessa voidaan varmistua siitä, että saatujen tietojen pohjalta on edellytykset suorittaa kuljetus turvallisesti ja vaatimustenmukaisesti. Kuljetuksessa vaadittavista tiedoista säädetäisiin lain 3 luvussa.

Momentin 4 kohdan mukaan velvollisuutena on varmistaa varsinaisen kuljetuksen turvallisuus siten, että lastinkuljetusyksiköt tulee sijoitetuiksi ja tarvittaessa kiinnitetyiksi alukseen ja erilaiset vaaralliset lastit ovat asianmukaisesti eroteltu toisistaan.

Momentin 5 kohdan mukaan aluskuljetuksen määränpääsataman ollessa Suomessa olisi tiedot vaarallisesta aineesta annettava satamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle, jotta purkaminen aluksesta voidaan suorittaa vaaraominaisuudet huomioiden. Näitä tietoja olisivat kuljetusta varten annetuista tiedosta ne, jotka ovat purkamistyön kannalta oleellisia, kuten ainetiedot luokitus- ja vaaratietoineen.

Pykälän 2 momentissa olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten velvollisuudet vaarallisten aineiden sijoittelusta ja erottelusta aluksen eri kansilla voidaan täyttää.

75 §. Kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuudet aluskuljetuksessa. Pykälä sisältäisi säännöksen pakkaustodistuksen sisältämästä vakuutuksesta, jonka antaisi se, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tie- tai rautatiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon tai vaunuun. Pakkaustodistuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännösten mukaista todistusta, jolla vakuutetaan kuljetukseen jätettävän kuorman olevan vaatimustenmukainen.

Pykälän 1 momentissa luettelaisiin ne kuormaan liittyvät toimet, merkinnät, asiankirjat ja muut tiedot, joiden pakkaustodistuksella vakuutetaan olevan vaatimustenmukaisia kuljetuksen suorittamiseksi. Pakkaustodistus voisi olla myös sähköinen asiakirja. Käytännössä kuljetusta varten tarvittavat tiedot ja pakkaustodistus voitaisiin yhdistää yhdeksi asiakirjaksi.

Pykälän 2 momentissa olisi määräyksen antovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten konttia voidaan pitää kuljetukseen tarkoituksenmukaisella tavalla rakenteellisesti käyttökelpoisena ja millaisia merkintöjä siinä on oltava kiinnitettyinä.

Ilmakuljetuksen osapuolet

Ilmakuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla säädettyjä säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Velvollisuudet perustuisivat jatkosakin ICAO-TI:hin.

76 §. Lähettäjän velvollisuudet ilmakuljetuksessa. Pykälässä säädettäisiin lähettäjälle ICAO-TI:n mukaisesti vastuu varmistaa, että kaikki sovellettavat ilmakuljetusta koskevat vaatimukset täyttyvät ennen lähetyksen luovuttamista kuljettavaksi.

Pykälän 1 momentti sisältäisi lähettäjän keskeiset velvollisuudet. Tarkoituksena on, että lähettäjä luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu. Lähetyksen olisi oltava kuljetukseen luovutettaessa vaatimusten mukainen, ja kuljetusta varten lähetyksestä on annettava kaikki ne vaarallista ainetta ja lähetystä koskevat tiedot, joiden avulla kuljetuksen suorittaja voi vakuuttua siitä, että kuljetus voidaan suorittaa turvallisesti.

Pykälän 2 kohdan mukaan ilmakuljetuksessa lähettäjältä edellytettäisiin vastaavaa lähettäjän vakuutusta kuin aluskuljetuksessakin. Sillä tarkoitettaisiin vakuutusta, jolla lähettäjä vahvistaa, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on luokiteltu, pakattu ja merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimusten mukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja.

Pykälän 2 momentti sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. ICAO-TI sisältää lähettäjän vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtainen luettelo täytettävistä vaatimuksista. Valtuuden nojalla näistä vaatimuksista annettaisiin viraston määräyksiä. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten pakkausten paine-erojen kestoa koskevat vaatimukset ja pakkausvaatimukset ainemäärärajoituksineen voidaan täyttää ja miten vaarallisen aineen nimi, luokitus ja muut vaadittavat tiedot tulevat oikein merkityiksi kuljetusasiakirjoihin.

77 §. Kuljetuksen suorittajan ja maahuolintapalveluja tarjoajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa.

Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin yritystä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen ilmakuljetuksen.

Pykälän 1 momentti sisältäisi kuljetuksen suorittajan keskeiset velvollisuudet. ICAO-TI:ssä mainitaan, että vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lentotoiminnan harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamisalaan. ICAO-TI:n mukaan kuljetuksen suorittajan vastuulla olisi varmistaa, että vaarallisten aineiden kuljetukseen vastaanottamisessa, käsittelyssä ja lastaamisessa turvallisuuden edellyttämät vaatimukset täyttyvät. Pykälään otettaisiin vastaavat säännökset. Lennon valmisteluun ja lentoon liittyviä muita tehtäviä hoitavia henkilöitä olisivat

esimerkiksi lennonvalmistelijat, lentotoimintavirkailijat ja muu lentotoimintaan liittyvä maahenkilöstö.

Pykälän 2 momentin säännöksen tarkoituksena olisi, että pykälän vaatimukset eivät estä maahuolinnasta vastaavaa suorittamasta joitakin tai kaikkia kuljetuksen suorittajan maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Tällaisia tehtäviä suorittavaan maahuolintapalvelujen tarjoajaan sovellettaisiin kuljetuksen suorittajan velvollisuuksia. Maahuolintapalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavaa. Maahuolintapalveluilla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:n määritelmän mukaan niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luetellaan maahuolintadirektiivin liitteessä. Liite sisältää luettelon maahuolintapalveluista, joita ovat muun muassa lastauksen valvonta, matkatavaroiden kirjaaminen ja kuljettaminen lajittelujärjestelmiin, rahdin ja postin käsittely, ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys sekä muu lennon valmistelu.

Pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. ICAO-TI sisältää kuljetuksen suorittajan vastuuta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtaisia luetteiloita täytettävistä vaatimuksista. Valtuuden nojalla näistä vaatimuksista annettaisiin viraston määräyksiä. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä ennen vaarallisia aineita sisältävän lähetyksen hyväksymistä kuljetettavaksi vaadittu tarkistus sisältää, millaisia lähetyksiä ei voida hyväksyä kuljetettavaksi, miten lähetyksen kuormataan ja sallitaan kuljetettavaksi ohjaamossa, matkustamossa, rahti-ilma-aluksessa, matkustajailma-aluksessa tai matkustajailma-aluksen matkustamon tasossa sijaitsevassa rahtitilassa, miten varmistetaan, ettei kuljetettavaksi oteta matkustajien mukana kiellettyjä aineita, mitä tietoja kuljetettavasta aineesta annetaan ilma-aluksen päällikölle ja muulle henkilöstölle sekä yksityiskohtaisia määräyksiä tiedotettavista asioista, tiedotustavasta ja tietojen yksityiskohdista lentorahdin vastaanottoaikoissa.

14 luku

Erityiset velvollisuudet radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa

Esitettävän 14 luvun säännösten tarkoituksena on edellyttää, että vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien on suoritettava tehtävänsä siten, että radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa otetaan erityisesti huomioon kuljetettavasta aineesta johtuvat säteilyvaarat. Luvun säännökset vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä ja määrättyjä velvollisuuksia eikä nykykäytäntö muuttuisi.

78 §. Johtamisjärjestelmä ja säteilysuojeluohjelma. Pykälän 1 momentin 1 kohdan säännöksen mukaan kuljetuksen osapuolilla olisi oltava johtamisjärjestelmä. Johtamisjärjestelmällä radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa tarkoitettaisiin kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten mukaan toisiinsa yhteydessä olevista ja vuorovaikutteisista osista koostuvaa järjestelmää menettelytapojen ja tavoitteiden laatimiseksi sekä tavoitteiden saavuttamisen mahdollistamiseksi toimivalla ja tehokkaalla tavalla. Johtamisjärjestelmää edellyttäviin tehtäviin kuuluisivat kaikki radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sisältyvät ja liittyvät tehtävät ja toimenpiteet kuten pakkauksen suunnittelu, valmistus, kunnossapito ja korjaaminen sekä radioaktiivisia aineita sisältävien kuormien ja kollojen valmistelu, lähettäminen, kuormaaminen, kuljettaminen, mukaan lukien kuljetusolosuhteista johtuvat matkan väliaikaiset keskeytykset, purkaminen ja vastaanottaminen määräpaikassa. Johtamisjärjestelmää noudattamalla varmistettaisiin, että esimerkiksi henkilöstön koulutus on ajan tasalla, ja että valmistetut ja käytetyt pakkaukset ovat vaatimusten mukaisia.

Momentin 2 kohdassa tarkoitettun säteilysuojeluohjelman laajuus ja tarkkuus riippuisi kuljetustoiminnan laajuudesta ja se voi olla esimerkiksi osa johtamisjärjestelmää. Tarkoitus on, että henkilöannokset pysyvät alle annosrajojen. Suojelu ja turvallisuus olisi optimoitava henkilökohtaisten annosten, säteilylle altistuneiden henkilöiden määrän ja säteilyn todennäköisyyden pitämiseksi niin alhaisena kuin mahdollista.

Pykälän 2 momentin mukaan johtamisjärjestelmän olisi perustuttava vaatimuksiin tai ohjeisiin, joita Säteilyturvakeskus pitää hyväksyttävänä. Säteilyturvakeskus voisi julkaista luettelon hyväksyttävistä vaatimuksista ja ohjeista, joita voi käyttää johtamisjärjestelmän laatimisessa. Koska säteilyn käyttö on yleensä osa jotain laajempaa toimintaa, tarkoituksenmukaista olisi, että säteilyturvallisuuteen liittyvät asiat olisivat integroituna osaksi koko toimintaa koskevaa johtamisjärjestelmää. Kansainvälisen atomienergiajärjestö IAEA:n opas TS-G-1.4 The Management System for the Safe Transport of Radioactive Material käsittelee johtamisjärjestelmää hyvin laajasti. Oppaasta voidaan käyttää soveltuvia osia tässä pykälässä tarkoitettua johtamisjärjestelmää varten. Johtamisjärjestelmä olisi oltava valvontaviranomaisen saatavana, mutta sitä ei tarvitsisi ilman erillistä pyyntöä toimittaa viranomaiselle.

Pykälän 3 momentin mukaan Säteilysuojeluohjelmassa olisi tarkoitus esittää systemaattiset järjestelyt, joilla pyritään saamaan aikaan riittävä säteilysuojelutaso. IAEA on julkaissut ohjeen säteilysuojeluohjelman sisällöstä (TS-G-1.3 Radiation Protection Programmes for the Transport of Radioactive Material). Ohjeistuksen perusteella säteilysuojeluohjelma sisältäisi muun muassa kuvauksen yrityksen vastuiden jaosta, tiedot työssä aiheutuvista säteilyannoksista, säteilyn mittauksesta, hätätilanneohjeista, koulutuksesta ja laadunvarmistuksesta.

Pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Johtamisjärjestelmän ja säteilysuojeluohjelman sisällöstä ja säteilysuojelusta voitaisiin antaa määräyksiä kansainvälisiä radioaktiivisten aineiden kuljetusmääräyksiä vastaavalla tavalla. Määräykseen sisältyisi yksityiskohtaisia määräyksiä henkilöannosten annosrajoista, annostarkkailusta sekä annosten arviointiohjelmasta.

79 §. Radioaktiivisen aineen kuljetuksen hyväksyntä ja ennakoilmoitus. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin radioaktiivisen aineen kuljetukseen edellytettävästä hyväksynnästä. Kuljetuksen hyväksyntä tarkoittaisi Säteilyturvakeskuksen antamaa hyväksyntää kuljetukselle tietyn tyyppisissä pakkauksissa, erityisohjeilla suoritettavalle kuljetukselle tai erityiskäytössä olevassa aluksessa tapahtuvalle kuljetukselle. Hyväksyntää edellyttävät pakkaukset ovat esimerkiksi radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävät B(M)-tyypin kolliit, joissa sallitaan ajoittainen ylipaineen päästö tai joiden sisältämän radioaktiivisen aineen aktiivisuus ylittää määrättyt aktiivisuusrajat siten, että kyseessä voidaan katsoa olevan suuri aktiivisuus, sekä fissiilejä aineita sisältävät kolliit, jotka ylittävät tavanomaisen radioaktiivisen aineen kuljetukseen käytettävän laskennallisen kriittisyysturvallisuusindeksin. Valtuuden nojalla olisi tarkoitus antaa tarkemmat määräykset, jotka sisältäisivät yksityiskohtaiset tekniset kuvaukset hyväksyntää edellyttävistä pakkauksista, erityisjärjestelyistä ja muista tapauksista, jolloin edellytetään hyväksyntää. Käytännössä Säteilyturvakeskus voisi hyväksyä kuljetuksen myös ilman erillistä kuljetuksen hyväksymistodistusta kuljetusvalmiin pakkauksen rakennetyypin tai aineen muodon hyväksymisen yhteydessä.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin radioaktiivisen aineen kuljetuksen ennakoilmoituksesta. Ennakoilmoitus koskisi tietyn tyyppisissä pakkauksissa kuljetettavia radioaktiivisia aineita sekä erityisjärjestelyin suoritettavia kuljetuksia. Tällaisia pakkauksia ovat mm. C-tyypin ja B(U)-tyypin kolliit, joiden sisältämien radioaktiivisten aineiden aktiivisuus ylittää määrättyt aktiivisuusrajat, sekä kaikki C-tyypin kolliit, jotka ovat tyyppillisesti ilmakuljetuksissa käytettävää pakkaustyyppiä.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin tiedoista, jotka on annettava hyväksyntää varten tai annettava ilmoituksessa.

Pykälän 4 momentti sisältäisi määräyksen antovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräyksiä annettaisiin kansainvälisiä radioaktiivisten aineiden kuljetusmääräyksiä vastaavalla tavalla.

80 §. Säteilyraja-arvojen ylityksestä annettavat ilmoitukset ja toimenpiteet. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmoittamisesta ja toimenpiteistä tapauksissa, joissa radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa säteilyn annosnopeus tai radioaktiivinen saaste on ylittänyt turvallisen toiminnan raja-arvot. Jos kuljetuksen suorittaja tai lähetyksen perille saavuttua vastaanottaja huomaa turvallisen kuljettamisen raja-arvojen ylittyneen, olisi tästä ilmoitettava toisille, mahdollisesti altistuneille, kuljetuksen osapuolille. Lisäksi ilmoitus olisi tehtävä Säteilyturvakeskukselle.

Pykälän 2 momentin mukaan altistuneen kuljetuksen osapuolen olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin säteilystä tai saastumisesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi. Tarkoitus on myös, että tapaus tutkittaisiin sen varmistamiseksi, että tulevaisuudessa olosuhteet eivät johda samanlaisen tapaukseen. Tapauksen syistä ja korjaavista toimenpiteistä olisi ilmoitettava Säteilyturvakeskukselle.

Annosnopeuden ja kontaminaation raja-arvoista määrättäisiin pykälän 3 momentin valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintäministeriön määräyksellä. Lähtökohtaisesti kuljetuspakkaukset on suunniteltava ja lähetys varmennettava siten, että saadaan aikaan tarvittava suojaus, jolla voidaan varmistua siitä, että tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa ja suunnitellulla enimmäismäärällä radioaktiivista sisältöä annosnopeus millään kollin ulkopinnalla ei ylitä määriteltyjä arvoja.

15 luku

Velvollisuudet huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta

Luvussa säädettäisiin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti eri toimijoiden velvollisuuksista huolehtia kuljetettavien painelaitteiden vaatimustenmukaisuudesta. Nykykäytäntö ei muuttuisi, mutta talouden eri toimijoiden, kuten kuljetettavien painelaitteiden omistajien ja käyttäjien, velvollisuudet tulisi määritellyksi tarkasti ja täsmällisesti lain tasolla turvallisuuden ja kuljetettavien painelaitteiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi. Talouden toimijoiden olisi sen mukaisesti, mikä on niiden asema toimitusketjussa, oltava vastuussa siitä, että kuljetettavat painelaitteet ovat turvallisuutta ja markkinoille saattamista koskevien sääntöjen mukaisia.

81 §. Kuljetettavan painelaitteen valmistajan velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin valmistajan velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 4 artiklan 1-3 kohtia. Direktiivin tavoitteena on, että talouden eri toimijoiden, kuten kuljetettavien painelaitteiden omistajien ja käyttäjien, velvollisuudet olisi tarkasti määritelty kuljetusten turvallisuuden ja kuljetettavien painelaitteiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi. Kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaan talouden toimijoiden olisi sen mukaisesti, mikä on niiden asema toimitusketjussa, oltava vastuussa siitä, että kuljetettavat painelaitteet ovat turvallisuutta ja markkinoille saattamista koskevien sääntöjen mukaisia. Valmistajalla tarkoitettaisiin direktiivin mukaisesti luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka suunnittelee tai valmistuttaa kuljetettavia painelaitteita tai niiden osia ja markkinoi niitä omalla nimellään tai tavaramerkillään. Valmistajan velvollisuudet koskisivat kuljetettavien painelaitteiden suunnittelua, valmistusta ja dokumentointia.

82 §. *Valmistajan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.* Pykälän 1 momentin sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 4 artiklan 4-6 kohtaa. Säännöksen velvoite ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin koskisi tilanteita, joissa painelaite ei olisi vaatimustenmukainen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valmistajan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

83 §. *Kuljetettavan painelaitteen valtuutettu edustaja.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valmistajan mahdollisuudesta valtuuttaa itselleen valtuutettu edustaja. Säännös vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 1 kohtaa. Valtuutetulla edustajalla tarkoitettaisiin unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on valmistajan antama kirjallinen toimeksianto hoitaa valmistajan puolesta tietyt tehtävät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtuutetun edustajan tehtävistä. Säännös vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tehtävistä, joita valtuutetulle edustajalle ei saisi antaa. Momentin sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 1 kohdan 2 alakohtaa.

Pykälän 4 momentin sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 5 artiklan 3 kohtaa.

84 §. *Kuljetettavan painelaitteen maahantuojan velvollisuudet.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maahantuojan velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 6 artiklan 1-4 ja 6 kohtia. Maahantuojalla tarkoitettaisiin direktiiviä vastaavasti unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka saattaa kolmannesta maasta tuotavia kuljetettavia painelaitteita tai niiden osia unionin markkinoille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maahantuojan velvollisuuksista tilanteissa, joissa kuljetettava painelaite ei olisi vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 6 artiklan 2 kohdan 2 alakohtaa.

Pykälän 3 momentin sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 10 artiklaa.

85 §. *Maahantuojan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maahantuojan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin tilanteissa, joissa kuljetettava painelaite ei ole vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 6 artiklan 5 kohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maahantuojan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

86 §. *Kuljetettavan painelaitteen jälleenmyyjän velvollisuudet.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin jälleenmyyjän velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 7 artiklaa. Jälleenmyyjällä tarkoitettaisiin muuta toimitusketjuun kuuluvaa unioniin sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä kuin valmistajaa tai maahantuojaa, joka asettaa kuljetettavia painelaitteita tai niiden osia saataville markkinoille.

Pykälän 2 momentin sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 10 artiklaa.

87 §. *Jälleenmyyjän velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin jälleenmyyjän velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin tilanteissa, joissa kuljetettava painelaitte ei ole vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 7 artiklan 3 kohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin jälleenmyyjän velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

88 §. *Kuljetettavan painelaitteen omistajan velvollisuudet.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin omistajan velvollisuuksista kuljetettavan painelaitteen varastointi- ja kuljetusolosuhteista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 8 artiklan 2 kohtaa. Omistajalla tarkoitettaisiin unionin alueella sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka omistaa kuljetettavia painelaitteita.

Pykälän 2 momentin säädetäisiin omistajan velvollisuuksista tilanteissa, joissa kuljetettava painelaitte ei ole vaatimustenmukainen. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 8 artiklan 1 kohtaa.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin omistajan velvollisuuksien rajoittamisesta muun muassa silloin, kun kyse on kuljetettavan painelaitteen käytöstä vapaa-ajan toiminnassa. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 8 artiklan 4 kohtaa.

Pykälän 4 momentissa säädetäisiin omistajan velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin kaikille markkinoille saattamiensa vaatimustenmukaisten kuljetettavien painelaitteiden osalta, jotka voivat aiheuttaa riskin. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

89 §. *Kuljetettavan painelaitteen käyttäjän velvollisuudet.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin käyttäjän velvollisuuksista. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 9 artiklaa. Käyttäjällä tarkoitettaisiin unionin alueelle sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka käyttää kuljetettavia painelaitteita.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin käyttäjän velvollisuudesta varmistaa, että kaikille sen käyttämille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka voivat aiheuttaa riskin, toteutetaan korjaavat toimenpiteet. Sääntely koskisi nimenomaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka voivat kuitenkin aiheuttaa riskin. Sääntely vastaisi kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 32 artiklan 2 kohtaa.

90 §. *Tietojen antaminen ja velvollisuus tehdä yhteistyötä viranomaisen kanssa.* Pykälässä säädetäisiin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti tietojen antamisesta ja velvollisuudesta tehdä yhteistyötä viranomaisten kanssa.

16 luku

Velvollisuudet huolehtia ammattitaidosta henkilöstöstä

91 §. *Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta.* Vaatimukset työnantajan velvollisuuksista huolehtia henkilöstön ammattitaidosta vastaisivat asiallisesti voimassaolevan VAK-lain 11 §:n ja sen nojalla säädettyjä työnantajan vaatimuksia. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitamaan ryhtyvällä olisi oltava asianmukainen koulutus, joka olisi varmistettava aloitettaessa uutta työsuhdetta tai tehtävää. Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta vaarallisten aineiden kuljetuksessa koskisi kaikkia kuljetusmuotoja ja kaikkia näihin kuljetuksiin liittyviä työtehtäviä. Työnantajana voi olla esimerkiksi vaarallisia aineita lähettävä yritys, rataverkon haltija, kuljetusyritys, laivanisäntä tai huolintaa, pakkaamista, lähettämistä, laivaamista, lastaamista, kuormaamista, kuljettamista, purkamista tai tilapäistä säilyttämistä hoitava yritys, ilmailun maahuolintaa suorittava yritys, ilmakuljetuksessa matkustajien ja miehistön sekä matkatavaroiden, rahdin ja lentopostin turvatarkastukseen osallistuva yritys, posti-yritys, satamanpitäjä ja satama-alueella ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittava yritys.

Pykälän 1 momentin mukaan työnantajalla olisi yleinen velvollisuus huolehtia, että sen palveluksessa olevilla on asianmukainen koulutus tai pätevyys tehtäviinsä. Siten työnantajan olisi erityisesti varmistettava, että henkilöstö on saanut tässä laissa säädetyn vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun koulutuksen tai pätevyyden. Tarkempaa velvollisuutta ei ole tarkoituksemukaista ottaa lakiin, sillä yleisesti eri kuljetusmuotojen koulutukseen liittyvistä vastuista ja pätevyyksistä säädetään muualla:

- Aluksen miehitystä koskevista laivanisännän velvollisuuksista huolehtia merenkulkijan pätevydestä säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) nojalla valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 508/2018.
- Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön pätevyyksistä ja henkilöluvista säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) sekä yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.
- Rautatieliikenteen harjoittajan vastuusta kuljettajaa koskevien vaatimusten täyttämisestä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).
- Ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista ja ajo-oikeuksista säädetään ajokorttilain (386/2011), sekä kuljettajaa koskevista vaatimuksista ja ammattipätevyyksistä tieliikenteessä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

Koulutusta ja muuta pätevyyttä koskevat tiedot olisi pyydettyä esitettävä valvovalle viranomaiselle sen varmistamiseksi, että annettu koulutus tai muu pätevyys on henkilön tehtävät huomioon ottaen riittävä.

Pykälän 2 *momentin* mukaan työnantajan on erityisesti säilytettävä 3 vuotta tiedot vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetusta koulutuksesta, jota edellytetään 8 luvun nojalla. Tarkoitus on, että riittävän pitkältä ajalta voidaan tarkastaa, että henkilöstö on saanut koulutusta ja opastusta siinä laajuudessa kuin tehtävä edellyttää.

Pykälän 3 *momentti* sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla voitaisiin määrätä tarkemmin ylläpidettävien koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuudesta huolehtia henkilöstön ammattitaidosta. Määräykset perustuisivat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja EU-sääntelyyn.

92 §. *Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuus tie- ja rautatiekuljetuksissa.* Pykälän turvallisuusneuvonantajan nimeämisvaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain 10 c §:n vaatimusta tie- ja rautatiekuljetuksissa.

Pykälän 1 *momentti* sisältäisi turvallisuusneuvonantajan nimeämisvaatimuksen, joka kohdistuu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittaviin, kuten lähettäjiin, kuljetuksen suorittajiin, pakkaajiin, kuormaajiin, säiliöiden täyttäjiin ja kuorman purkajiin. Näitä toiminnanharjoittajia voisivat olla luonnolliset henkilöt, oikeushenkilöt ja julkishallinnon elimet. Vaatimuksen tarkoituksena on, että nimeämistä ei vaadita pelkästään kuljetusyritykseltä, sillä kuljetusketjun turvallisuuden vaikuttavat myös muiden osapuolten toimet. Erityisen tärkeää koko kuljetusketjun turvallisuuden kannalta on, että vaarallisen aineen lähetyksessä kuljetusketjun alussa on huolehdittu tarvittavien turvallisuuteen vaikuttavien vaatimusten täyttymisestä. Nimeämien turvallisuusneuvonantajien määrä riippuisi toiminnan laajuudesta. Nimettäviä tulisi olla niin monta, että turvallisuusneuvonantajalle säädetyt tehtävät olisi tosiasiallisesti mahdollista hoitaa asianmukaisesti.

Momentissa säädettäisiin lisäksi niistä tilanteista, joissa turvallisuusneuvonantajaa ei kuitenkaan tarvitse nimetä. Tämä vastaisi pääosin voimassaolevan VAK-lain nojalla turvallisuusneuvonantajasta annetun asetuksen säännöstä. Ehdotettu säännös tiukentaisi jossain määrin turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuutta, sillä turvallisuusneuvonantaja olisi nimettävä, vaikka vaarallisten aineiden kuljetuksia suoritettaisiin vain satunnaisesti kotimassa. Tällaisen kuljetuksen osalta voimassaolevan asetuksen vapautus nimeämisvelvollisuudesta epätarkkana tuo vaikeuksia valvontaan, eikä ole tarkoituksenmukaista, että suurienkin vaarallisten aineiden määrien kuljetuksissa ei vaatimusta tarvitsi täyttää. Myös satunnaisissa kuljetuksissa on huolehdittava siitä, että yrityksessä noudatetaan lainsäädännön vaatimuksia. Kuitenkin kuljetettaessa satunnaisesti tai jatkuvasti edelleenkin 1 momentin säännöksen mukaan pienten määrien kuljetuksessa nimeämisvelvoitetta ei olisi.

Pykälän 2 *momentissa* olisivat vaatimukset siitä, mitä turvallisuusneuvonantajaksi nimetyltä edellytetään. Turvallisuusneuvonantajaksi nimettävä voisi olla nimeämisvelvollisen työntekijä, johtaja tai omistaja taikka toimintaa harjoittavan yrityksen ulkopuolinen henkilö. Toiminnanharjoittajan olisi joka tapauksessa huolehdittava siitä, että nimetyllä turvallisuusneuvonantajalla on mahdollisuus hoitaa hänelle säädetyt tehtävät. Turvallisuusneuvonantajan asiantuntemuksesta, turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja todistuksesta säädettäisiin 17 luvussa.

Pykälän 3 *momentti* sisältäisi valtuussäännöksen, jonka nojalla pienistä määristä Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä. Pienillä määrillä tarkoitettaisiin vähäisiä määriä

eli niin sanotun vapaaraajan alle kappaletavaran kuljetuksessa jääviä vaarallisten aineiden määriä, rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä ja muita vastaavia ainekohtaisia vähäisempää vaaraa aiheuttavia määriä. Edellä mainitut eri ainemäärät ovat eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksissa yleisesti tunnettuja käsitteitä.

93 §. Velvollisuus ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin uutena vaatimuksena turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen velvollisuudesta ilmoittaa nimeämänsä turvallisuusneuvonantajat Liikenne- ja viestintävirastolle. Vaatimus olisi uusi. Ilmoituksista saatavana hyötynä olisi, että turvallisuusneuvonantajajärjestelmää käytettäisiin tehokkaammin ja turvallisuusneuvonantajan työtä voitaisiin tukea ja valvoa siten, että viranomaisen yhteys turvallisuusneuvonantajaan ei toteutuisi ainoastaan onnettomuustilanteessa tai kuljetustarkastusten yhteydessä havaittujen rikkeiden seurauksena. Turvallisuusneuvonantajan rooli on vaatimustenmukaisen toiminnan varmistamisen kannalta kriittinen, mutta turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden täyttymistä ei ole valvottu säännöllisesti. Ilmoitettavia tietoja käytettäisiin jatkossa viranomaisen lakisääteisten tehtävien hoitamiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ylläpitää tietoja yrityksistä, joihin turvallisuusneuvonantaja on nimetty. Samalla tavalla kuin 95 §:ssä tarkoitettu tieto nimetystä turvallisuusneuvonantajasta, tiedot turvallisuusneuvonantajan nimenneistä yrityksistä olisivat osa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26-28 luvussa säädettyä liikenneasioiden rekisteriä. Siten tietoihin sovellettaisiin mainitun lain säännöksiä rekisterin sisällöstä, käyttötarkoituksesta, tietosisällöstä ja tietojen luovuttamisesta. Tiedot palvelevat ensisijaisesti viraston viranomaistehtäviä. Mutta tarkoitus on myös, että ulkopuolinen taho voisi tarkastaa, onko yrityksellä nimetty turvallisuusneuvonantaja. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä tietojen antamisen tavoista liikenteen palvelusta annetun lain 217 § 6 momentin nojalla.

17 luku

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe

Vaatimukset turvallisuusneuvonantajan tehtävistä, kokeesta ja todistuksesta vastaisivat voimassaolevan VAK-lain 10 c §:n säännöksiä ja mainitun pykälän valtuuden nojalla säädettyjä vaatimuksia. Turvallisuusneuvonantajaa koskevat säännökset perustuisivat tie- ja rautatiekuljetusten kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja vastaavaan EU-sääntelyyn. Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuudesta säädetään 92 §:ssä ja ilmoitusvelvollisuudesta 93 §:ssä.

94 §. Turvallisuusneuvonantajan tehtävät. Pykälän 1 momentin mukaan turvallisuusneuvonantajan tehtävänä olisi neuvoa, seurata ja ohjata yrityksen toimintaa, jota olisivat 92 §:ssä tarkoitettu pakkaaminen, lähettäminen ja muu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvä toiminta. Turvallisuusneuvonantajan yleisenä tehtävänä on selvittää keinoja, joita noudattaen toiminnanharjoittajan kuljetukset suoritettaisiin mahdollisimman turvallisesti vaatimusten edellyttämällä tavalla. Turvallisuusneuvonantajan tehtävänä olisi tällaisten keinojen käyttööntamisen edistäminen yrityksessä. Edellä mainittuja keinoja ovat muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseen liittyvän toiminnan seuranta, vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien neuvojen antaminen sekä yrityksen vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvästä toiminnasta kertovan vuosikertomuksen laatiminen. Vuosikertomuksessa kuvattaisiin esimerkiksi toimintavuoden vaarallisten aineiden kuljetusmäärät, kuinka lakisääteiset velvoitteet on hoidettu sekä kuinka vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuus on varmistettu.

Momentissa säädettäisiin myös turvallisuusneuvonantajan velvollisuudesta laatia onnettomuuksista onnettomuusselostus yrityksen johdolle. Tämä selostus olisi kuvaus onnettomuudesta, olosuhteista sen tapahtuessa ja siitä mahdollisesti aiheutuneista vahingoista sekä toimenpiteistä, joihin on ryhdytty tai ryhdytään vastaavan onnettomuuden toistumisen estämiseksi. Sen tarkoitus on muun muassa antaa tietoa onnettomuuksista yrityksen johdolle, jotta se voi tehdä päätöksiä toimintaan ja käytäntöihin tarvittavista muutoksista. Selostus ei korvaisi selvitystä, jonka toiminnanharjoittaja on velvollinen laatimaan lain tai kansainvälisen sopimuksen vaatimusten nojalla. Onnettomuusselvityksistä säädettäisiin lain 12 luvussa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuuden nojalla määrättäisiin tarkemmin pykälässä tarkoitetuista turvallisuusneuvonantajan tehtävistä tie- ja rautatiekuljetuksia koskevia kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä.

95 §. Turvallisuusneuvonantajan koe ja todistus kokeesta. Pykälässä säädettäisiin turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja todistuksesta. Todistuksen tunnustamisesta säädettäisiin 130 §:n valtuuden nojalla asetuksella.

Pykälän 1 momentissa säädettävän turvallisuusneuvonantajan kokeen keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että henkilöllä on vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien vaarojen tuntemus, tiedot kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä hänelle säädetyistä tehtävistä. Kokeeseen pääsyn edellytyksenä ei vaadittaisi määrämuotoista koulutusta, vaan koetta varten voisi myös opiskella itse ja muuten perehtyä vaatimuksiin, turvallisuusneuvonantajan tehtäviin ja kokeen aiheisiin.

Ehdotetun 2 momentin mukaan turvallisuusneuvonantajan kokeen voisi suorittaa erikoistuen vain tie- tai rautatiekuljetukseen. Samoin kokeen voisi suorittaa erikoistuen vain tiettyihin aineryhtiin. Siten kokeen voisi suorittaa kaikkien aineryhmiin kuljetukseen tai aineryhtiä voisivat olla erikseen räjähteet, kaasut, radioaktiiviset aineet taikka kaikki muut vaaralliset aineet. Aineryhmiä määrättäisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Jos suoritettu koe olisi rajoitettu, rajoitetusta kelpoisuudesta tehdään merkintä todistukseen.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi todistuksen myöntäjä kuten voimassaolevan VAK-lain mukaan. Todistus voitaisiin myöntää, kun koe on suoritettu hyväksytysti. Kokeen suorittaja voisi jättää todistuksen hakemisen myöhempään sellaiseen ajankohtaan, jolloin hän todistusta tarvitsee. Tämä mahdollistaisi myös sen, että kokeen suorittaja voisi maksaa vain kokeen suorittamisesta, ja maksaisi todistuksesta vain, jos sitä erikseen tarvitsee esimerkiksi osoittaakseen työnantajalleen pätevyytensä. Todistus olisi voimassa määräjän, tästä määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuuden nojalla. Käytännössä todistus olisi voimassa viisi vuotta todistuksen myöntämisestä.

Pykälän 4 momentin koskee tietojen tallentamista ja ylläpitämistä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi turvallisuusneuvonantajan kokeiden suorittamista ja todistuksia koskevista tiedoista liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26-28 luvuissa tarkoitettulla tavalla. Tiedot nimetystä turvallisuusneuvonantajasta olisivat liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuja henkilölupia. Siten ne olisivat osa liikenteen palveluista annetun lain VI osan 26-28 luvussa säädettyä liikenneasioiden rekisteristä, ja niihin sovellettaisiin mainitun lain säännöksiä liikennerekisterin sisällöstä, käyttötarkoituksesta, tietosisällöstä ja tietojen luovuttamisesta. Tiedot palvelevat ensisijaisesti viraston viranomaistehtäviä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin määräysenantovaltuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuuden nojalla määrättäisiin tie- ja rautatiekuljetuksia koskevia ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä sekä EU-sääntelyä vastaavalla tavalla tarkemmin turvallisuusneuvonantajan kokeen aiheista, kokeen jakautumisesta kuljetusmuodoittain ja aineryhmittäin sekä muusta kokeen sisältöön liittyvistä seikoista. Kokeen aiheita olisivat esimerkiksi aineiden luokitus, pakkaaminen, merkinnät ja kuljetusasiakirjat. Määräyksiä voitaisiin antaa myös turvallisuusneuvonantajan todistukseen liittyvistä asioista, kuten todistuksen mallista, muuttamisesta ja voimassaolon jatkamisesta.

96 §. *Turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäminen.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi kokeen valvoja ja vastaanottaja kuten nykyisinkin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi siirtää turvallisuusneuvonantajan kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen julkiselle tai yksityiselle palveluntarjoajalle. Tämä vastaisi tieliikenteen kuljettajatutkintotoiminnan järjestämistä palvelutehtävänä kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain mukaisesti.

Lisäksi pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi siirtää turvallisuusneuvonantajan koetettävien laadinnan avustavana tehtävänä. Kansainvälisten ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäjä ei saa olla vastaavaa koulutusta antava taho, millä halutaan estää se, että kysymykset tiedettäisiin etukäteen ennen koetta. Siten tehtäviä siirrettäessä on tehtävästä riippuen harkittava esimerkiksi sitä, mitä tehtävistä voitaisiin siirtää palveluntuottajalle, joka antaa turvallisuusneuvonantajan koulutusta tai tuottaa koulutusmateriaalia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kokeeseen osallistujan henkilöllisyyden varmistamisesta. Vilpistä kokeessa säädettäisiin 158 §:ssä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin määräysenantovaltuuksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuuden nojalla virasto voisi antaa määräyksiä turvallisuusneuvonantajan valvontaan ja kokeen käytännön järjestelyihin liittyvistä seikoista, kuten sähköisen kokeen järjestämisestä.

18 luku

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys

97 §. *Valtuus VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen.* Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan VAK-lain säännöstä valtuuden myöntämisestä vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvon hyväksyntään ja katsastukseen. Pykälään otettaisiin toimintaa rajaavat uudet säännökset siitä, millaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntä- ja VAK-ADR-katsastustehtäviin valtuus voidaan myöntää. Valtuuden peruuttamisesta säädettäisiin 139 §:ssä.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin toimintaa rajaava uusi säännös siitä, että katsastustoimipaikalle voitaisiin myöntää valtuus vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, jolle se saa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) mukaisesti suorittaa katsastuksia. Tämä tarkoittaisi sitä, että sanotussa laissa tarkoitettu oikeus määräaikaikatsastuspalvelun tarjontaan mahdollistaa katsastustoimipaikan tekemään hakemuksen VAK-ADR-katsastuksiin sekä vastaavasti rekisteröinti- ja muutuskatsastusoikeus mahdollistaa hakemuksen VAK-ADR-hyväksyntään. Jos katsastustoimipaikka olisi esimerkiksi oikeutettu suorittamaan määräaikaikatsastuksia vain tietyn ajoneuvoluokan ajoneuvoille, voisi se saada valtuuden VAK-ADR-katsastustehtäviin vain tälle samalle ajoneuvoluokalle.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin toimintaa rajaava uusi säännös vastaavasti kuin 1 momenttiin. Siten toimipaikalle voitaisiin myöntää valtuus vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään, jolle se saa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) nojalla suorittaa yksittäishyväksyntöjä.

98 §. *VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 c §:ää. Pykälän valtuussäännösten nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset, joiden olisi tarkoitus vastata voimassaolevan ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta annetun asetuksen (444/2014) säännöksiä. Asetuksella annettaisiin VAK-laissa tarkoitettua jatkokoulutusta koskevat säännökset, jotka vastaavat ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain nojalla annettuja jatkokoulutusta koskevia säännöksiä. Nykykäytäntö ei muuttuisi.

99 §. *Lupa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan erikoiskoulutuksen antamiseen.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 d §:n 1-2 momenttia.

Pykälässä ei säädettäisi enää yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämisestä, sillä jo voimassaolevan VAK-lain mukaan tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä koulutusluvan hakijasta ja koulutusluvan myöntämisestä säädetään.

100 §. *Erikoiskoulutusluvan hakeminen ja myöntäminen.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 d §:n 4-6 momenttia.

Ehdotetun 1 momentin mukaan edellytettäisiin, että erikoiskoulutusluvan hakija täyttää ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain yleiset edellytykset jatkokoulutusluvan myöntämiselle ja että hakijalla on tehtävään ammattitaitoinen henkilöstö. Lupa jatkokoulutuksen antamiseen voitaisiin antaa, paitsi yhteisölle, myös esimerkiksi luonnolliselle henkilölle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin erikoiskoulutusluvan hakemukseen liitettävistä tiedoista ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain säännöksiä vastaavasti.

101 §. *Katsastustoiminnasta annetun lain soveltaminen muissa erikoiskoulutukseen liittyvissä asioissa.* Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 7 d §:n 7 momenttia. Säännöksen mukaan erikoiskoulutukseen sovelletaan, mitä jatkokoulutusluvan osalta säädetään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa. Siten muun muassa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan henkilön erikoiskoulutusluvan peruuttamiseen sovellettaisiin myös katsastustoiminnasta annetun lain 47 §:n säännöksiä koulutusluvan peruuttamisesta. Erikoiskoulutuslupa olisi peruutettava määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä.

19 luku

Tarkastuslaitokset

Tässä luvussa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä hoitavien tarkastuslaitosten hyväksymisestä ja näiden laitosten toimintaa koskevista velvollisuuksista. Luvussa säädettäisiin myös radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksyntään liittyvistä Säteilyturvakeskuksen tehtävistä. Luvun säännökset vastaisivat pääsääntöisesti voimassa olevaa sääntelyä, mutta akkreditointivaatimusta laajennettaisiin.

102 §. Tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät. Pykälä vastaisi voimassaolevan VAK-lain 13 c §:n 1 momenttia. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin eri tarkastuslaitostyypeistä. Tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin eri tyyppisten pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien sekä niihin liittyvien lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä toimenpiteitä suorittavaa laitosta. Näitä laitoksia olisivat VAK-tarkastuslaitos, VAK-määräaikaistarkastusten laitos, Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, A-tyyppin ilmoitettu laitos sekä B-tyyppin ilmoitettu laitos.

Momentin 1 kohdan VAK-tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymää tarkastuslaitosta, joka voi tarkastaa ja hyväksyä vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja pakkauksia ja säiliöitä. VAK-tarkastuslaitoksen hyväksymisen pohjana olisi kansallisen akkreditointilaitoksen eli Finasin arviointi siitä, että tarkastuslaitos täyttää sille asetetut vaatimukset. Suomessa toimii tällä hetkellä viisi VAK-tarkastuslaitosta.

Momentin 2 kohdan VAK-määräaikaistarkastusten laitoksella tarkoitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymää laitosta, joka saisi suorittaa pakkausten määräaikaistarkastuksia sekä muita säännöksissä tai määräyksissä edellytettyjä pakkausten yksinkertaisempia tarkastuksia sen mukaan kuin laitoksen tunnustamista koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. Suomessa on tällä hetkellä 42 VAK-määräaikaistarkastusten laitosta.

Momentin 3 kohdan Säteilyturvakeskuksen hyväksymällä tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin tarkastuslaitosta, joka tekee radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetuille pakkauksille ja säiliöille samoja tarkastustehtäviä kuin muutkin tarkastuslaitokset. Suomessa ei ole tällä hetkellä Säteilyturvakeskuksen hyväksymiä tarkastuslaitoksia.

Momentin 4 kohdan A-tyyppin tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin riippumattomia ja puolueettomia kolmannen osapuolen toimijoita. Pykälän 5 kohdan B-tyyppin tarkastuslaitokset ovat erillisiä osia organisaatiossa ja tekevät tarkastuksia vain omalle organisaatiolle tai samaan konserniin kuuluville organisaatioille. Akkreditoitujen tarkastuslaitosten käytössä on FINAS-akkreditoitunus, joka sisältää myös tarkastuslaitoksen riippumattomuutta kuvaavan tyyppin. A-tyyppin ilmoitettuja laitoksia Suomessa on kolme, kaikki hyväksytyjä tekemään hyväksyntöjä ja tarkastuksia kuljetettaville painelaitteille. Lisäksi Suomessa on yksi B-tyyppin ilmoitettu laitos, joka saa suorittaa tarkastuksia vain omille tuotteilleen.

Euroopan unionin alueella eri sektoreiden ilmoitetut laitokset ovat jäsenvaltion viranomaisen nimeämiä ja Euroopan komissiolle ilmoitettuja jäsenvaltioon sijoittautuneita laitoksia, joiden tehtävänä on tarjota tuotteiden vaatimustenmukaisuuden arviointipalveluja sovellettaessa unionin yhdenmukaistamislainsäädäntöön perustuvaa kansallista lainsäädäntöä. Ilmoitetulla laitoksella on lupa toimia kaikissa jäsenvaltioissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kaikkia tarkastuslaitoksia koskevista yleisistä tehtävistä. Pykälän sääntely vastaisi vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja tähän liittyviä tehtäviä suorittavista tarkastuslaitoksista annetun valtioneuvoston asetuksen (124/2015), jäljempänä tarkastuslaitosasetus, 3 lukua sekä suurelta osin voimassaolevan VAK-lain 13 c §:n 2 momenttia. Tarkastuslaitosten tehtävät perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin, VAK-direktiiviin sekä kuljetettavista painelaitteista annettuun direktiiviin. Momentissa säädetyillä tarkastuslaitoksille kuuluvilla tehtävillä tarkoitettaisiin myös 28 §:ssä säädettyä ilmoitusvelvollisuutta, joka koskee säiliöistä ja paineastiosta annettavia tietoja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle.

Tarkastuslaitoksilla olisi oikeus suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten ja säiliöiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä tehtäviä, joilla varmistetaan, että ne täyttävät säädetyt ja määrätyt vaatimukset. Kuljetettaville painelaitteille edellytetään vaatimustenmukaisuuden arviointeja ja uudelleenarviointeja sen mukaan, onko kyse uudesta vai vanhasta laitteesta. Lisäksi niille suoritetaan määräaikaistarkastuksia ja muita tarkastuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta ja määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Esimerkiksi kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi edellyttää ilmoitettujen laitosten yhteistyötä EU:n alueella.

103 §. *VAK-tarkastuslaitoksen tehtävät.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin VAK-tarkastuslaitosten tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa pakkausten ja säiliöiden kuljetusturvallisuus suorittamalla muun muassa hyväksyntöjä ja tarkastuksia. VAK-tarkastuslaitos suorittaisi sen mukaan kuin laitoksen tunnustamista koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään muun muassa pakkauksen ja säiliön hyväksynnät, määräaikaistarkastukset sekä muut vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi edellytettävät tehtävät. VAK-tarkastuslaitoksen tehtäviin kuuluisivat irtotavarakontteihin liittyvät tehtävät vain siltä osin kuin niistä ei määrätä yleissopimuksessa turvallisista konteista (SopS 111/1999; Convention for Safe Containers, CSC), koska yleissopimuksessa tarkoitettujen konttien testauksesta, katsastuksesta ja hyväksynnästä määrätään mainitussa sopimuksessa. VAK-tarkastuslaitoksen tehtäviin eivät kuuluisi kuljetettaviin painelaitteisiin, paineastioihin, paineellisiin säiliöihin sekä radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin ja säiliöihin liittyvät tehtävät, koska ne kuuluvat 105 ja 106 §:ssä säädetyin tarkastuslaitoksen tehtäviin. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 12 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarkastusten tarkemmasta suorittamisesta annettaisiin jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

104 §. *VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtävät.* Pykälän 1 momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 13 §:ää. VAK-määräaikaistarkastusten laitos voisi suorittaa pakkausten määräaikaistarkastuksia sen mukaan kuin laitoksen tunnustamista koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. Käytännössä VAK-määräaikaistarkastusten laitokset tarkastavat IBC-pakkauksia (Intermediate Bulk Container). Pakkausten määräaikaistarkastus on suhteellisen yksinkertainen tarkastus ja siinä katsotaan pakkauksen ulkoinen kunto sekä käyttölaitteiden toiminta. VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtäviin eivät kuuluisi kuljetettaviin painelaitteisiin, paineastioihin, paineellisiin säiliöihin ja radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin ja säiliöihin liittyvät tehtävät, koska ne kuuluvat 105 ja 106 §:ssä säädetyin tarkastuslaitoksen tehtäviin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

105 §. *Säteilyturvakeskuksen ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen tehtävät*

Pykälän 1 momentin sääntely vastaisi voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 14 §:n 2 momenttia. Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos voisi jatkossakin suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetuilta pakkauksilta ja säiliöiltä edellytetyt testaukset, määräaikaistarkastukset ja muut tarkastukset. Säteilyturvakeskus ei ole tähän mennessä hyväksynyt tarkastuslaitoksia.

Pykälän 2 *momentin* sääntely vastaisi voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 14 §:n 1 momenttia. Säteilyturvakeskus voisi itse suorittaa 1 momentissa mainitut tehtävät. Lisäksi Säteilyturvakeskus voisi jatkossakin suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetuilta pakkauksilta ja säiliöiltä edellytetyt hyväksynät, jolloin se toimii tarkastuslaitostehtävissä. Näitä tehtäviä olisivat tässä luvussa 109 ja 114 §:ssä säädetty tehtävät.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

106 §. A-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävät. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin A-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävistä, joita ovat kuljetettavien painelaitteiden sekä muiden paineastioiden ja paineellisten säiliöiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnit sekä tähän toimintaan liittyvät laatu järjestelmän arvioinnit ja hyväksynät sekä niihin liittyvä valvonta. A-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävänä olisi myös ennen kuljetettavista painelaitteista annettua direktiiviä markkinoille saatettujen paineastioiden ja paineellisten säiliöiden sekä sarjavalmistettujen paineastioiden ja niihin liittyvien venttiilien ja muiden lisälaitteiden tyyppin uudelleenarvioinnit, kuljetettavien painelaitteiden määräaikaistarkastukset ja muut tarkastukset. Lisäksi A-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävänä olisi sen valvonnassa olevan tarkastuspalvelun laatu järjestelmän arvioinnit ja hyväksynät sekä niihin liittyvä valvonta sekä UN-paineastioiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnit sekä tähän toimintaan liittyvät laatu järjestelmän arvioinnit ja hyväksynät sekä niihin liittyvät valvonnat ja määräaikaistarkastukset. Tehtävät olisivat käytännössä samoja VAK-tarkastuslaitosten kanssa, mutta hyväksyntä- ja tarkastuskohteet koskisivat eri aineluokille hyväksytyjä tuotteita. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 15 §:ää.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

107 §. B-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävät. Pykälän 1 *momentin* mukaan B-tyyppin ilmoitettu laitos suorittaisi kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvien paineastioiden ja muiden paineastioiden sekä niihin liittyvien venttiilien ja muiden lisälaitteiden määräaikaistarkastukset, UN-paineastioiden määräaikaistarkastukset, ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 markkinoille saatettujen sarjavalmistettujen paineastioiden ja niihin liittyvien venttiilien ja muiden lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointeja, jos A-tyyppin ilmoitettu laitos on suorittanut laitteen tyyppin vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnit. B-tyyppin ilmoitettu laitos saisi suorittaa tarkastuksia vain omille tuotteilleen, eikä se voi myydä palvelua muille. Tarkastustoiminnan olisi oltava erillään muusta toiminnasta, erityisesti sellaisesta, jolla voisi olla vaikutusta tarkastusten luotettavuuteen. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 16 §:ää tehtävien osalta.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

108 §. Tarkastuspalvelu. Pykälän 1 *momentin* sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 17 §:ää. A-tyyppin ilmoitetun laitoksen valvonnassa voi toimia erillinen tarkastuspalvelu, jonka hyväksymistä haettaisiin A-tyyppin ilmoitetulta laitokselta. A-tyyppin ilmoitetun laitoksen valvonnassa oleva tarkastuspalvelu suorittaisi tehtäviä sen mukaan kuin tarkastuspalvelun hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan tarkastuspalvelu saisi suorittaa säiliöiden käyttölaitteiden valmistuksen valvontaa sekä paineastioiden valmistuksen valvontaa, käyttöönototarkastuksia ja määräaikaistarkastuksia. Näistä tehtävistä annettaisiin tarkempia teknisiä määräyksiä pykälän valtuussäännöksen nojalla. Käytännössä tarkastuspalvelut ovat Suomessa sammutinhuoltoliikkeitä, joissa tehdään tarkastuksia sammuttimien pulloille ja hengitysilmapulloille, muun muassa pelastuslaitosten happipulloille.

Pykälän 2 *momentti* sisältäisi tarkastuspalvelua koskevan veloitteen ilmoittaa sen toiminnassa tapahtuneista muutoksista, kuten omistussuhteissaan ja vastuuhenkilöstössään, sekä seikoista, jotka vaikuttavat tehtävien asianmukaiseen toimintaan.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin tarkastuspalvelun toiminnan edellytyksistä. Tarkastuspalvelu ei saisi olla mukana tarkastamiensa tai samanlaisten kilpailevien tuotteiden suunnittelussa, valmistamisessa eikä kunnossapito- ja huoltotoiminnassa. Lisäksi momentissa säädettäisiin henkilöstön riittävästä ammattitaidosta. A-tyypin ilmoitetun laitoksen valvonnassa olevan tarkastuspalvelun laatujärjestelmän arvioinnin tekee A-tyypin ilmoitettu laitos.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin tarkastuspalvelun hyväksynnän peruuttamisesta. Koska A-tyypin tarkastuslaitos vastaa myös tarkastuspalvelun toiminnasta, sen tulisi myös peruuttaa tarkastuspalvelun hyväksyntä tilanteen niin edellyttäessä.

Pykälän 5 *momentin* mukaan hyväksymisestä ja hyväksynnän peruuttamisesta olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, koska virasto valvoo A-tyypin ilmoitettua laitosta. Viraston olisi tiedettävä niistä järjestelyistä, joilla A-tyypin ilmoitettu laitos on antanut osan tehtävistään tarkastuspalvelun hoidettavaksi.

Pykälän 6 *momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

109 §. *Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen alihankintana.* Pykälän sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-lain 13 c §:n 3 ja 4 momenttia. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin tilanteista, joissa tarkastuslaitos voisi antaa tarkastuslaitostehtävien suorittamisen alihankintana. Tarkastuslaitoksen on itse suoritettava tehtävänsä, mutta tiettyjä osia tarkastuksesta tai testaamisesta voisi antaa muulle taholle esimerkiksi tilanteissa, joissa tarkastuslaitoksella ei ole sopivaa laitteistoa tehtävien suorittamiseen. Lisäksi alihankinnasta pitäisi sopia toimeksiantajan kanssa, vaikka lopullinen vastuu tarkastuksesta säilyy tarkastuslaitoksella. Suomessa ei tällä hetkellä juurikaan käytetä alihankintaa, vaan tarkastuslaitokset suorittavat tehtävänsä pääosin aina itse.

Pykälän 2 *momentin* mukaan alihankkijan olisi täytettävä tarkastuslaitosta vastaavat akkreditointivaatimukset: se olisi oltava akkreditoitu tai sisällyttävä tarkastuslaitoksen akkreditointiin. Akkreditoinnin vaatimusstandardeissa on kuvattu alihankintaan liittyvät vaatimukset. Kaikki vaatimusstandardit sallivat alihankinnan käytön, ja yleisperiaatteet alihankinnan käytölle ovat samat kaikissa vaatimusstandardeissa. Alihankinnan tulee olla läpinäkyvää koko alihankintaketjussa, ja alihankinnasta on ilmoitettava tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin tarkastuslaitoksen velvollisuudesta varmistaa, että alihankkija täyttää tarkastuslaitokselle säädetyt vaatimukset. Alihankkijan pätevydestä ja tuotettujen tulosten oikeellisuudesta tulee voida jatkuvasti varmistua, koska tarkastuslaitos on vastuussa alihankkijan sen lukuun suorittamista tehtävistä. Alihankkijan ei tarvitse kuitenkaan olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö, koska voi olla tapauksia, jossa toimintaan tarvittavia laitteistoja ei ole Suomessa saatavilla.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Standardeja muutetaan usein, joten määräyksenantovaltuus koskisi kulloinkin voimassa olevaa standardin versiota.

110 §. *Tarkastuslaitokseksi hyväksymistä koskeva hakemus.* Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin hyväksymistä koskevasta hakemuksesta. Ehdotuksen mukaan hakemukselle ei asetettaisi muotovaatimuksia.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin hakemuksessa ilmoitettavista tiedoista sekä siihen liitettävistä todistuksista. Yhteystiedoissa olisi ilmoitettava tarkastuslaitoksen yhteystiedot sekä sen vastuu- ja yhteyshenkilöt. Hakemuksessa olisi ilmoitettava tiedot siitä, mitä tarkastuslaitostehtäviä hakemus koskee ja sen mukaisesti kuvaus vaatimustenmukaisuuden arvioinnista, määräaikais-, väli- ja ylimääräisistä tarkastuksista sekä vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointiin liittyvistä toimista ja menettelyistä. Lisäksi tulisi olla ilmoitus pakkauksista, säiliöistä ja irtovararakenteista, joita koskeviin tarkastuslaitostehtäviin laitos katsoo olevansa pätevä. Hakemuksessa olisi myös ilmoitettava tyyppi, jolle ilmoitettu laitos hakee hyväksyntää. Hakemuksen mukana on oltava myös kuvaus tarkastuspalveluiden arviointimenettelystä, jos A-tyyppin ilmoitettu laitos haluaa pätevyiden tarkastuspalveluiden hyväksymiseen. Myös oikaisuvaatimusten käsittely on kuvattava selkeästi. Momentin sääntely vastaisi tarkastuslaitosasetuksen 19 §:ää.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin akkreditointipäätöksen liittämisestä hakemukseen. Muut kuin VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtäviä suorittavien tulee olla 111 §:n mukaisesti akkreditoituja. Akkreditointipäätöksellä varmistettaisiin vaatimuksen täyttyminen.

111 §. Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin hyväksymisen edellytyksistä. Sääntely vastaisi osittain voimassa olevan VAK-lain 13 e §:n 1 momenttia, voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 18 ja 20 §:ää ja osittain sääntely olisi uutta. Laitoksen riippumattomuudesta säädettäisiin nykyistä tarkemmin. Lisäksi hyväksymisen edellytyksenä vaadittaisiin uutena asiana kuvausta menettelyistä, joiden mukaisesti tarkastuslaitostoiminnassa edellytetyt tehtävät suoritetaan. Tällä hetkellä vaatimuksesta säädetään tarkastuslaitoksen tunnustamisen hakemista koskevassa tarkastuslaitosasetuksen 19 §:n 1 momentissa.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin vaadittavista akkreditoinneista. Sääntely vastaisi pääsääntöisesti voimassa olevan VAK-lain 13 e §:n 2 momenttia. Akkreditointivaatimus olisi uusi VAK-tarkastuslaitokselle ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Standardeja muutetaan usein, joten määräyksessä määrättäisiin muun muassa kulloinkin voimassa olevasta standardin versiosta.

112 §. Tarkastuslaitoksen hyväksyminen. Pykälän sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-lain 13 d §:ää sekä tarkastuslaitosasetuksen 20 §:ää. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin tarkastuslaitokset hyväksyvistä viranomaisista. Ulkomaisen tarkastuslaitoksen suorittamien tehtävien tunnustamiseen sovellettaisiin VIRTEH 3§:ää. Hyväksymisen peruuttamisesta säädettäisiin 139 §:ssä.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin hyväksymistä koskevan päätöksen sisällöstä ja 3 *momentissa* Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Käytännössä tarkastuslaitoksen akkreditointi määrittää hyväksynnän voimassaoloaikaa.

113 §. Tarkastuslaitoksen väliaikainen hyväksyminen. Pykälän sääntely vastaisi voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 21 §:ää. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että toimintaansa aloittava A-tyyppin tai B-tyyppin ilmoitettu laitos voidaan hyväksyä väliaikaisesti. Väliaikainen hyväksyminen tulee kyseeseen muuan muassa tilanteissa, joissa kuljetusliikkeet ja säiliöiden omistaja eivät voi irrottaa säiliöitä tarkastettavaksi ilman, että tarkastuksesta saadaan virallinen tarkastustodistus ja tämän voi antaa vasta hakemusvaiheessa oleva tarkastuslaitos. Näissä tilanteissa tarkastuslaitos voi toimia ensimmäisen vuoden väliaikaisella hyväksynnällä ja sinä aikana suorittaa laillisen ja virallisen tarkastuksen säiliölle ja sillä osoittaa Finasin tekniselle arvioijalle kykynsä toimia myös käytännössä.

Pykälän 2 momentin mukaan väliaikaisesti hyväksyty A-tyypin tai B-tyypin ilmoitettu laitos on akkreditoitava ensimmäisen toimintavuotensa aikana. Jos laitosta ei akkreditoida ensimmäisen toimintavuoden aikana, väliaikaisen hyväksymisen voimassaolo päättyy vuoden kuluttua väliaikaisesta hyväksymisestä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta.

114 §. Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen. Pykälän 1 momentti sisältäisi uutta sääntelyä. Tarkastuslaitoksen tulisi julkista hallintotehtävää suorittaessaan tarjota palveluitaan tasapuolisesti kaikille ja sen olisi varmistettava jokaisen toimeksiannon kohdalla muun muassa riippumattomuutensa tehtävän tekemiseen. Palvelujen tarjoaminen kaikille tarkoittaisi toimialan rajoissa tarjottavia palveluja. Siten B-tyypin ilmoitettu laitos voisi tarjota palveluja vain sille yritykselle, jonka osa se on 107 §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentin sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-lain 13 f §:ää ja tarkastuslaitosasetuksen 22 §:ää. Momentissa säädettäisiin tarkastuslaitoksen henkilöstön velvollisuudesta suorittaa arvioinnit ja muut tarkastuslaitostehtävät ammattitaitoisesti. Tarkastuslaitoksella tulisi olla riittävät resurssit tehtävien suorittamiseen ja tarkastajien tulisi olla tietoisia velvollisuuksistaan sekä saada riittävä koulutus työnsä suorittamiseen. Nämä asiat varmistetaan akkreditoinnin yhteydessä.

Pykälän 3 momentin mukaan tarkastuslaitoksen olisi ilmoitettava hyväksynnöistä markkinavalvontaviranomaiselle. Sääntely vastaisi voimassa olevan VAK-laissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa viranomaiselle hyväksytyistä pakkauksista ja säiliöistä. Sääntelyn tarkoituksena on varmistaa, että viranomaisella on tiedot markkinavalvontaa varten Suomessa hyväksytyistä pakkauksista, säiliöistä ja irtotavarakonteista. Momentissa tarkoitettut tiedot voitaisiin välittää esimerkiksi tarkastuslaitoksen laatimassa pykälän 5 momentissa tarkoitettuun vuosikertomuksessa. Markkinavalvontaviranomaisista säädettäisiin lain 120 §:ssä. Sääntely vastaisi nykykäytäntöä.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin asiakirjojen säilyttämisestä. Asiakirjoista voitaisiin näin tarkastaa tehdyt arvioinnit ja testaukset, ja tietoihin päästäisiin käsiksi myös arvioinnin ja testauksen jälkeen. Säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla. Eri tyyppisten pakkausten ja säiliöiden tyyppihyväksynnöille, tarkastustodistuksille ja muille asiakirjoille on kansainvälisissä sopimuksissa joukko säilytysaikoja, joista ei olisi mielekää ottaa säännöksiä lakiin vaatimusten teknisyydestä johtuen. Viranomaisen ja julkista tehtävää suorittavan velvollisuuksista asiakirjojen laatimisessa, säilyttämisessä ja käytössä säädetään arkistolaissa (831/1994).

Jos tarkastuslaitos on lakkauttanut toimintansa tai jos sen hyväksyminen on peruttu, olisi tarkastuslaitoksen hyväksyneen viranomaisen ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että laitoksen asiakirjat käsitellään asianmukaisesti.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tarkastuslaitoksen velvollisuudesta osoittaa viranomaiselle edellytysten täyttymisestä ja muutoksista tiedottamisesta. Lakiin ei ehdoteta otettavan säännöksiä ilmoittamisen muotovaatimuksista, mutta ilmoitus olisi tehtävä mahdollisimman pian. Lisäksi tarkastuslaitoksen olisi annettava toiminnastaan vuosittain voimassa olevan VAK-lain 13 g §:n 3 momentissa tarkoitettu kertomus sille viranomaiselle, jonka tehtävänä on tunnustaa kyseinen laitos.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin vuosikertomusta koskevasta asetuksenantovaltuudesta ja määräysenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Vuosikertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta säädetään voimassa olevan tarkastuslaitosasetuksen 23 §:ssä. Vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyville asiakirjoille on kansainvälisissä sopimuksissa erilaisia säilytysaikoja, joista ei säädettäisi laissa vaatimusten teknisyydestä johtuen, vaan säilytysajoista olisi tarkoitus määrätä tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

20 luku

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät

Lain 20 luvussa säädettäisiin viranomaisista sekä niiden toimivallasta ja tehtävistä.

Viranomaiset voivat suorittaa valvontaa eri tavoin. Valvonta voi olla auditointia, tarkastusta, katsastusta tai näiden yhdistelmiä. Sitä on mahdollista tehdä riski- ja suorituskykyperustaisesti. Lisäksi valvontaan sisältyvät valvottavan ja valvojan väliset tapaamiset, joita voivat olla esimerkiksi turvallisuuskeskustelut. Valvonnasta voi ilmoittaa valvonnan kohteelle ennalta tai valvonta voi olla ennalta ilmoittamatonta. Tavoitteena on, että valvonta on suunnitelmallista, valvonnan tulokset dokumentoidaan ja niistä raportoidaan. Tärkeää on myös, että viranomainen seuraa korjaavien toimenpiteiden noudattamista.

Valvontaviranomaiset ja valvontatehtävät

115 §. *Liikenne- ja viestintävirasto yleisenä valvontaviranomaisena.* Voimassaolevan VAK-lain 6 §:n ja sen valtuussäännöksen nojalla annettujen eri kuljetusmuotoja koskevien asetusten mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on valvontaviranomainen kaikissa kuljetusmuodoissa lukuun ottamatta tiekuljetuksia. Tätä olisi tarkoitus muuttaa siten, että Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi valvontaviranomainen myös tiekuljetuksessa. Uusi tehtävä toteutettaisiin siten, että valvontaa ei tehtäisi poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtäväalueella operatiivisessa tieliikenteen valvonnassa. Varsinaisen tiekuljetuksen aikana tehtävää, niin sanottuna tienvarsitarkastuksena suoritettavaa valvontaa ja sen vastuunjakoa voidaan pitää nykyisin toimivana ja tehokkaana, eikä tieliikenteen valvojien – poliisin Tullin ja Rajavartiolaitoksen – tehtäviin ja toimivaltuuksiin ole tarvetta puuttua.

Esitetyissä 1 ja 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston suorittamasta valvonnasta. Virastolle säädettäisiin toimivalta valvovana viranomaisena kaikissa kuljetusmuodoissa. Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluisi uutena tehtävänä myös tiekuljetuksiin liittyviä valvontatehtäviä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluisivat sellaiset valvontatehtävät, joita ei tällä hetkellä tehdä, kuten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden ja esimerkiksi lähtevien yrittäjien valvonta.

Pykälän 1 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi vaarallisten aineiden kuljetusten vaatimustenmukaisuutta. Valvottavia asioita olisivat muun muassa kuljetusten osapuolten velvollisuudet ja vastuut, ilmakuljetukseen ja lentopostitoimintaan myönnettävä lupa, tilapäinen säilytys, henkilöstön koulutukset ja pätevyudet, ilmakuljetusten koulutusohjelma, turva- toimet, alueelliset kuljetusrajoitukset, turvallisuusneuvonantajan ilmoittaminen ja satama-alueen turvallisuusselvityksen mukainen toiminta sekä tilapäinen säilytys. Näiden asioiden valvonnan toteuttaminen käytännössä tulisi sisällyttää viraston valvontasuunnitelmaan.

Säännökseen otettaisiin uusi viittaus Euroopan unionin asetuksiin, sillä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia vaatimuksia sisältyy myös suoraan sovellettaviin Euroopan unionin asetuksiin, erityisesti ilmailun alalla. Tällaisia valvottavia vaatimuksia ilmailussa olisivat vaatimukset

EASA-asetuksessa, asetuksessa (EU) N:o 965/2012 (komission asetus lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetuksessa (EU) N:o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetuksessa (EU) 2018/395 (komission asetus ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetuksessa (EU) 2018/1976 (komission täytäntöönpanoasetus purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla) ja asetuksessa (EU) 2019/947 (komission täytäntöönpanoasetus säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä).

Esitettävä 2 momentti olisi uusi. Momentissa Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävien sisältö ja laajuus olisi yksilöity tarkasti.

Tarkoitus on, että valvontaa tehtäisiin sekä etätarkastuksina asiakirjoihin perustuen sekä paikan päällä. Muodoltaan tarkastus voi olla myös auditointiluonteista. Tämä sisältää yritysvalvonnassa vaatimuksenmukaisuuden valvonnan, turvallisuuteen vaikuttavien käytäntöjen valvonnan, lupien mukaisen toiminnan valvomisen, ohjeistuksien ja menettelyiden, koulutusohjelmien, henkilökunnan koulutuksen valvonnan sekä sen, miten yrityksessä on huomioitu turvauhkiin varautuminen. Varsinaisiin lähetyksiin liittyen valvontaa tehtäisiin pakkaukseen, säiliöön ja konttiin sekä niiden merkintöihin, kuljetusasiakirjoihin, käsittelyyn, kuormaamiseen ja lastaamiseen mukaan lukien kuorman sidonta ja erottelu.

Tavoitteena olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa valvontaa valvontasuunnitelmien ja erillisten kerättyjen analyysitulosten sekä muiden tietolähteiden perusteella. Valvontaa suoritettaisiin myös reaktiivisesti ja erityisesti, jos havaitaan, että muiden tarkastusten analyysi, valvontatulokset, onnettomuus- ja vahinkotapahtumat osoittavat muutosta turvallisuustasossa ja vaatimustenmukaisuudessa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto koordinoisi sitä valvontaa, joka suoritetaan yhteistyössä eri valvontaviranomaisten kanssa. Tehtävä olisi uusi, ja tarkoitus on, että virasto perustaisi yhteistyöryhmän viranomaisista, jotka voisivat suorittaa yhteistä valvontaa. Tällainen työmuoto on jo käytössä satamissa suoritettavassa vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa, nyt toimintamalli olisi tarkoitus laajentaa. Siten esimerkiksi vaarallisia aineita lähettävien yritysten valvontaa voitaisiin suorittaa yhteistyöryhmänä, johon kutsuttaisiin tässä laissa säädetty valvontaviranomiset ja myös työsuojeluviranomaiset sekä tarvittaessa muita viranomaisia, jotka valvovat kyseeseen tulevia kohteita. Tällainen muu viranomainen voisi olla esimerkiksi kemikaalilaitoksia ja varastointia kemikaaliturvallisuuslain nojalla valvovat Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontaa suorittavat ja pelastusviranomaiset.

Pykälän 4 momentti olisi myös uusi. Momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa säännöksiä valvontaan kuuluvien tarkastusten määrääjoista, kuljetuksen tarkastuskohteista sekä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteuttamisesta. Valvontaviranomaiselta edellytettävästä valvontasuunnitelmasta ja sen sisällöstä säädettäisiin 124 §:ssä.

116 §. *Liikenne- ja viestintävirasto ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvojana.* Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvonnasta. Se voisi myös antaa valvontaan liittyvän tehtävän palveluntuottajan tehtäväksi. Nykykäytäntö ei muuttuisi.

117 §. *Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos valvontaviranomaisina.* Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos olisivat edelleen omalla tehtävällä alueellaan valvontaviranomaisia jokaisessa kuljetusmuodossa. Nämä viranomaiset on säädetty valvontaviranomaisiksi jo voimassa olevassa VAK-laissa ja sen nojalla.

Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaiset, jotka yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa valvovat vaarallisten aineiden kuljetuksia. Liikenne- ja viestintäviraston ei kuitenkaan ole tarkoitus tehdä tieliikenteessä niin sanottuja tienvarsitarkastuksia ja muita kuljetusyksiköiden tarkastuksia, joiden valvonta ja tarkastukset ovat poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen oman tehtävällä alueen tehtäviä. Näistä tehtävistä säädettäisiin 118 §:ssä.

118 §. *Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittama VAK-tienvarsitarkastus.* Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin tiekuljetusten valvonnasta yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY edellyttämällä tavalla. Ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä tieliikennelain 182 §:n mukaisesti. Käsite VAK-tienvarsitarkastus olisi laissa uusi, mutta nykykäytäntö ei muuttuisi. VAK-tienvarsitarkastuksia suorittaisivat edelleen Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Direktiivin mukaisesti tarkastusluettelon jäljennös tai tarkastuksen toteuttaneen viranomaisen antama asiakirja tarkastuksesta olisi annettava ajoneuvon kuljettajalle, kuten nykyisinkin. Tästä ei kuitenkaan ole tarvetta ottaa säännöstä lakiin, sillä viranomaisen on noudatettava tarkastuksissa hallintolain (434/2003) 39 §:ää, joka edellyttää tarkastuskertomuksen laatimista ja sen luovuttamista tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle. Direktiivin 95/50/EY liitteenä on tarkastusluettelo, josta säädettäisiin tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla. Tarkastuskohteita ovat asiakirjat, kuljetustapahtuman vaatimukset ja ajoneuvon varusteet kuten rahtikirjat, ADR-ajolupa, ajoneuvon VAK-ADR-hyväksymistodistus, kuljetustapa, yhteenkuormaus, pakkausten, säiliöiden, ajoneuvon ja kuljetusyksikön merkinnät ja sammuttimet. Direktiivin mukaisesti luettelossa merkitään myös rikkomuksen luokka sen mukaan, miten vakavaa vaaraa havaitut puutteet voivat aiheuttaa.

Pykälän 2 momentin velvoittamana Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos toimittaisi selvityksen tarkastuksista vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle. Nykyisin selvitys toimitetaan Liikenne- ja viestintäministeriölle. Vuosittaisten selvitysten perusteella virasto antaisi Suomessa suoritetusta tievalvonnasta tiedot EU:n komissiolle 127 §:ssä säädetyllä tavalla kuten direktiivin 95/50/EY edellyttää.

119 §. *Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisena.* Säteilyturvakeskuksen tehtävä valvoa radioaktiivisten aineiden kuljetuksia ja kuljetukseen liittyvää toimintaa perustuu voimassa olevaan VAK-lakiin ja sen nojalla annettuihin säännöksiin, joten nykysääntely ei muuttuisi. Säteilyturvakeskus valvoisi radioaktiivisten aineiden kuljetusten osia alueita kuten Liikenne- ja viestintäviraston edellytetään suorittavan valvontaa 115 §:n 2 momentin mukaisesti.

120 §. *Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valvontaviranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin valvontaviranomaisista. Viranomaiset olisivat samat kuin voimassa olevassa lainsäädännössä.

Pykälän mukaan Säteilyturvakeskus ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvovat pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuutta käytön aikana sen varmistamiseksi, että vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkaukset, säiliöt ja irtotavarakontit täyttävät tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätty vaatimukset.

Säteilyturvakeskus ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisivat myös markkinavalvontaviranomaisia. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on myös markkinavalvontaviranomainen markkinavalvonta-asetuksessa mainittujen kuljetettavien painelaitteiden osalta. Markkinavalvontaviranomaiset voivat puuttua esimerkiksi huonokuntoiseen vaatimustenvastaiseen säiliöön ja tarvittaessa poistaa tällaisen yksittäisen säiliön käytöstä muutenkin kuin markkinavalvontatoimenpitein. Markkinavalvonnasta säädettäisiin 121 §:ssä.

121 §. *Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonta.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonnasta. Sääntely on tarpeen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta, sillä vaatimustenvastaiset ja vaaralliset tuotteet aiheuttavat vaaraa kansalaisille ja voivat vääristää kilpailua vaatimustenmukaisia tuotteita myyvien kanssa. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä tuote määriteltäisiin lain alussa 1 luvussa. Yleisimmät markkinavalvonnan keinot ovat kieltö tai määräys, markkinoilta poisto, palautusmenettely sekä neuvonta ja ohjaus. Pykälässä säädettäisiin myös valvontaviranomaisen keinoista tapauksessa, jossa vain yksittäinen pakkaus, säiliö tai irtotavarakontti on vaatimustenvastainen, jolloin toimenpiteitä ei tarvitse kohdistaa kaikkiin markkinoilla oleviin tuotteisiin.

Pykälän *1 momentin* mukaan vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonnassa ja markkinavalvonta-asetuksen 25–28 artiklan mukaisessa ulkorajavalvonnassa sovellettaisiin markkinavalvontalakea, joka muun muassa sisältää säännöksiä markkinavalvontaviranomaisen markkinavalvontatoimenpiteistä. Markkinavalvontalaki on horisontaalilaki, joka kattaa usean toimialan ja monien tuotteiden markkinavalvonnan sääntelyn. Markkinavalvontalain 26 §:ää, joka koskee markkinavalvontaviranomaisen ilmoitusta ilmoitetulle laitokselle, ei kuitenkaan sovellettaisi vaan tämän pykälän 3 momenttiin otettaisiin säännös ilmoituksista.

Markkinavalvontalain suhteen VAK-laki olisi vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta sektorilaki. Markkinavalvontalaissa on määritelty talouden toimija, jolla tarkoitetaan sektorilaeissa tarkoitettuja talouden toimijoita, siten pykälässä säädettäisiin, mitä talouden toimijalla tarkoitetaan. Tämä muotoilu vastaa sitä, mitä säteilylain 57 §:ssä säädetään talouden toimijasta. Säteilylaki on markkinavalvonnassa VAK-lakia vastaava sektorilaki.

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja Säteilyturvakeskukselle tulisi uusi velvollisuus laatia valvontasuunnitelma vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteiden markkinavalvonnasta mainitun lain 7 §:n velvoittamana. Valvontaviranomaisen valvontasuunnitelmasta säädettäisiin myös 124 §:ssä.

Ehdotetussa *2 momentissa* säädettäisiin markkinavalvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta Euroopan komissiolle. Markkinavalvontalain ilmoitusvelvollisuus perustuu EU-sääntelyyn. Tarkoituksena on, että kaikki jäsenvaltioiden kansalliset markkinavalvontaviranomaiset saavat tiedon vaarallisista tuotteista ja että tarvittavat rajoitukset saadaan näin koskemaan kaikkia jäsenvaltioita, jotta saman tasoinen suoja varmistetaan koko EU:ssa. Menettelyn avulla komissio voi lisäksi ottaa kantaa tuotteiden vapaata liikkuvuutta rajoittaviin kansallisiin toimenpiteisiin sisämarkkinoiden toiminnan varmistamiseksi. Suojalausekemenettelyllä turvataan tuotteiden vapaata liikkuvuutta ja varmistetaan sitä, onko tuotteen vapaata liikkuvuutta rajoitettava kansallinen toimenpide oikeutettu. Momenttiin otettaisiin markkinavalvontalain velvollisuutta koskeva rajaava säännös, koska vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta tällaista EU-sääntelyä on vain kuljetettavien painelaitteiden osalta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin markkinaevalvontalain 26 §:ää vastaavasti markkinaevalvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoituksen tekemiseen tarkastuslaitokselle. Säännöksen tarkoituksena on, että velvollisuus kattaisi kaikki tässä laissa tarkoitettut tarkastuslaitokset, sillä markkinaevalvontalain mukaan velvollisuus koskisi vain ilmoitetuille laitoksille tehtäviä ilmoituksia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin 120 §:ssä tarkoitetuille valvontaviranomaisille oikeuksia valvontatoimenpiteisiin yksittäisten vaatimustenvastaisten pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien suhteen, kun tarvetta ei ole markkinaevalvontatoimenpiteille kaikkien vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden osalta. Säännös ei olisi uusi, sillä oikeuksista on säädetty jo voimassa olevassa VAK-laissa.

122 §. Säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitäminen ja valvonta. Pykälän säännöksen mukaisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ylläpitäisi tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista laissa säädettyjä tehtäviä varten. Näitä tietoja olisivat 28 §:ssä tarkoitettut säiliöiden ja paineastioiden tiedot. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi myös tietojen ilmoittamista valvova viranomainen. Tehtävät eivät olisi uusia.

123 §. Tarkastuslaitosten valvonta. Pykälässä säädettäisiin viranomaisista, jotka valvovat tarkastuslaitoksia. Tehtävät eivät olisi uusia, vaan säännös vastaa voimassa olevan VAK-lain säännöstä. Tarkastuslaitosta valvoisi se viranomainen, joka on sen tarkastuslaitokseksi hyväksynyt.

Kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti ilmoitetuilla laitoksilla on lupa toimia kaikissa jäsenvaltioissa. Tällöinkin alkuperäisen arvioinnin ja ilmoittamisen suorittanut ilmoittamisesta vastaava viranomainen on jatkuvasti vastuussa ilmoitetun laitoksen toiminnan valvonnasta. Suomessa tämä viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

124 §. Valvontasuunnitelma. Pykälän 1 momentissa olisi uusi vaatimus siitä, että valvontaviranomaisen olisi laadittava valvontatehtävistään suunnitelma. Valvontaviranomaisen harkintaan kuuluisivat valvontasuunnitelman esitystapa, laajuus ja sisältö. Näin valvontasuunnitelmassa pystyttäisiin paremmin huomioimaan lain soveltamisalaan sisältyvät erilaiset kuljetusmuodot ja niihin liittyvät ominaispiirteet sekä riskit ja vaarat. Pykälässä esitettävä valvontasuunnitelma voisi sisältyä valvontaviranomaisen muuhun valvontasuunnitelmaan, esimerkiksi poliisin yleiseen liikennevalvontasuunnitelmaan tai Liikenne- ja viestintäviraston eri kuljetusmuotojen valvontasuunnitelmiin. Valvontasuunnitelmaan perustuva valvonta on parhaimmillaan suunnitelmallista, oikein kohdistuvaa, ennalta ehkäisevää ja läpinäkyvää.

Momentissa säädettäisiin myös viranomaisten yhteistyöstä valvonnassa. Valvontaviranomainen voisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan suunnitella yhteistyötä toisen valvontaviranomaisen kanssa. Valvontaviranomaiset voisivat sopia tehtävänjaosta ja yhteistoiminnasta, jolloin valvottava kohdekin voisi olla yhteinen. Yhteistoiminnan ei tarvitsisi rajoittua vain esitettävän lain valvontaan, vaan viranomaiset voisivat tehdä yhteistyötä muussa laissa säädetyn valvontaviranomaisen kanssa, esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslain valvontaviranomaisten kanssa.

Suunnitelmassa voitaisiin kuvata valvontakohteet ja kohteiden valintakriteerit, valvontakohteiden laajuus sekä näihin liittyvät säännönmukaiset tarkastukset. Valvontaviranomainen arvioisi, mitkä kohteet tai toiminnot olisivat suuren riskin kohteita ja toimintoja. Mitä suuremman riskin tai vaaran kohde tai toiminta voi sisältää, sitä useammin valvontaa tulisi suunnitella tehtäväksi. Liikenne- ja viestintävirasto ottaisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan myös huomioon tehtävänsä 115 §:ssä säädettyä valvonnan koordinoijana.

Voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuutta tarkastaa, että satamatoiminta vastaa turvallisuusselvityksessä kuvattua toimintaa, ei otettaisi esitettyään lakiin. Sen sijaan virasto sisällyttäisi tämän toiminnon valvontasuunnitelmaansa. Tarkoitukseksi edelleen se, että vähintään nykykäytäntö tarkastuksista säilyisi. Ensimmäinen tarkastus tehtäisiin edelleen viimeistään kahden vuoden kuluttua turvallisuusselvityksen hyväksymisestä ja sen jälkeen vähintään joka viides vuosi. Tarkastuksiin kutsuttaisiin edelleen pelastusviranomainen, alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä aluehallintovirasto.

Pykälän 2 momentissa olisi velvoite tarkistaa suunnitelma säännöllisesti. Laissa ei kuitenkaan säädettäisi valvontasuunnitelmalta määräaikaista uusimis- tai päivitysvelvoitetta. Suunnitelman määräaikaista tarkastamisesta tai uusimisesta voisi olla määrätty tai ohjeistettu valvontaviranomaistahon sisäisessä määräyksessä tai ohjeistuksessa. Tarkistaminen olisi tehtävä, jos muutoksia tapahtuu riskien arvioinnissa, valvontakohteissa tai -alueissa taikka valvontajärjestelyissä. Viranomaisen olisi arvioitava myös vuosittain valvontasuunnitelmansa toteutumista.

Muut viranomaiset ja viranomaistehtävät

125 §. Muut viranomaistehtävät. Pykälässä säädettäisiin viranomaisen valtuuksista tehtävissä, joista ei ole yksityiskohtaisesti säädetty muissa lain säännöksissä. Sen tarkoituksen on säätää viranomaisen valtuuksista silloin, kansainvälisissä kuljetusmääräyksissä tai vastaavassa EU-sääntelyssä edellytetään viranomaisen toimenpidettä, todistusta, päätöstä, hyväksyntää tai muuta vastaavaa asiakirjaa. Näissä tapauksissa ei ole kansainvälisesti sovittuja kyseistä tapausta koskevia kuljetusmääräyksiä tai vastaavaa EU-sääntelyä, jolloin toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä asiasta. Siten pykälän säännökset eivät tarkoittaisi sitä, että viranomainen aina suorittaisi kyseisen tehtävän, vaan viranomainen toimisi tarvittaessa silloin, kun kansainvälisissä sopimuksissa ja niihin perustuvissa määräyksissä edellytetään, että toimivaltainen viranomainen päättää asiasta. Lähtökohtaisesti viranomainen ei ratkaisisi sellaista asiaa, josta lain valtuussäännösten nojalla on annettu ainekohtaiset tai muuten tarkemmat tekniset määräykset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Terveiden ja hyvinvoinnin laitokselle päätösvalta päättää tartuntavaarallisten biologisten tuotteiden vaatimuksista ja rajoituksista. Biologiset tuotteet ovat tartuntavaarallisia aineita koskevien eri kuljetusmuotojen kansainvälisten määräysten mukaisesti tuotteita, jotka ovat lähtöisin elävistä organismeista ja joiden valmistus ja jakelu tapahtuvat kansallisten viranomaisten vaatimusten mukaisesti. Näitä tuotteita käytetään joko ihmisissä ja eläimissä esiintyvien sairauksien ehkäisyyn, hoitoon tai diagnosoimiseen tai niihin liittyviin kehitys-, koe- tai tutkimustarkoituksiin. Niihin kuuluvat muun muassa puolivalmisteet tai valmiit tuotteet kuten rokotteet. Tiedot luvanvaraiset biologiset tuotteet voivat aiheuttaa biologista vaaraa vain tietyissä osissa maapalloa, jolloin viranomaisella voi olla tarvetta antaa kuljetusmääräyksille lisävaatimuksia taikka rajoituksia. Tämä viranomainen Suomessa olisi Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, kuten voimassa olevan VAK-lain nojalla annetuissa eri kuljetusmuotoja koskevissa asetuksissa nykyisinkin säädetään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ruokavirastolle päätösvalta päättää tartuntavaarallisia aineita sisältävän eläinperäisen materiaalin irtotavarakuljetuksen ehdoista. Eläinperäisellä materiaalilla tarkoitetaan kansainvälisten tie- ja rautatiekuljetusmääräysten mukaisesti kuolleita eläimiä, ruhon osia tai eläinperäistä ruoka-ainetta tai rehua. ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaisesti kansallinen viranomainen voi vaatia lisävaatimusten täyttymistä tällaisissa tartuntavaarallisissa irtotavarakuljetuksissa. Kyseeseen tällainen tapaus voisi tulla esimerkiksi eläintautitapauksessa. Tämä viranomainen Suomessa olisi Ruokavirasto, kuten voimassa olevan VAK-lain nojalla annetuissa tie- ja rautatiekuljetuksia koskevissa asetuksissa nykyisinkin säädetään.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin Aluehallintovirastolle päätösvalta. Eri kuljetusmuotojen kuljetusmääräysten mukaan toimivaltainen viranomaislainen voisi antaa kuljetusehdot, kun tartuntavaarallinen aine on kuljetettava elävissä eläimessä. Tämä olisi poikkeustapaus, koska eläviä eläimiä ei yleensä saa käyttää kantajina tartuntavaarallisia aineita kuljetettaessa. Tämä viranomaislainen Suomessa olisi Aluehallintovirasto, kuten voimassa olevan VAK-lain nojalla annetuissa eri kuljetusmuotoja koskevista asetuksista nykyisinkin säädetään. Yleisistä eläinten kuljetusta koskevista vaatimuksista säädetään eläinten kuljetuksesta annetussa laissa (1429/2006) sekä eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005.

Pykälän 4 - 6 *momentin* mukaan Säteilyturvakeskus, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto voivat käyttää toimivaltaansa päättämään säännöksessä mainituista asioista.

Pykälän 4 *momentin* mukaan Säteilyturvakeskus olisi yleinen viranomaislainen ratkaisemaan radioaktiivisten aineiden kuljetuksia koskevat asiat. Koska pykälän 5 *momentin* mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi pakkausten käyttöä koskevasta asiasta päättävä viranomaislainen, joten se voisi esimerkiksi päättää ADR-sopimuksessa tarkoitetun polttoaineen muovipakkauksen poikkeavasta käyttöajasta, kun ADR-sopimuksen mukaan tällä on ilman viranomaisen hyväksyntää viiden vuoden käyttöikä. Samoin 5 *momentin* mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voisi päättää säiliön kylmänkestävyyden osoittavasta vaihtoehdoista merkinnästä, kun kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaan merkintä on ”-40 °C” tai muu toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä asianmukainen merkintä.

Pykälän 6 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto esimerkiksi voisi päättää räjähteiden erottelutavan ajoneuvon kuormatilassa ja räjähteiden kuljetuksen hyväksymisestä liikkuvassa räjähdeyksikössä. Esimerkiksi ADR-sopimuksen määräysten mukaan tietyissä tapauksissa räjähteiden yhteenkuormaus olisi sallittua, jos toimivaltainen viranomaislainen on antanut hyväksynnän kuljetuksessa käytettävän erottelumenettelylle ja kuljetuksessa on viranomaislainen tyydyttävät suojarakenteet. Säännöksen mukaan toimivaltainen viranomaislainen Suomi olisi siis Liikenne- ja viestintävirasto. On järkevää, että tällaiset kuormaa, lastia ja kuljetusvälinettä koskevat tehtävät olisivat kaikissa kuljetusmuodoissa saman viranomaisen tehtäviä. Siten maakuljetusten räjähdekuljetukseen liittyvät erottelua koskevat viranomaispäätökset tulisivat Liikenne- ja viestintäviraston hoidettavaksi, jolloin näitä koskeva toimivalta siirtyisi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ei kuitenkaan ole tullut käsiteltäväksi tällaisia räjähteiden erotteluun tai kuljetusyksikön rakenteeseen liittyviä hakemuksia. Jos niihin tulevaisuudessa tulisi tarvetta, käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää tarvittaessa viranomaisapua tai lausuntoa Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, jos tarvittaisiin kuljetusvälineeseen liittyvän asiantuntemuksen lisäksi erityisesti räjähteisiin ja niiden ominaisuuksiin liittyvää asiantuntemusta. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on räjähteisiin liittyvää asiantuntemusta kemikaaliturvallisuuslaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

Erityisesti pykälän 6 *momentin* 4 kohdassa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi toimivaltainen viranomaislainen myös asioissa, joissa lain soveltamisalaan kuuluvissa asioissa ei toimivaltaista viranomaislainen ole erikseen säädetty. Tällä turvattaisiin se, että lain säännösten noudattamiseen liittyviin viranomais-tehtäviin on aina osoitettu toimivaltainen viranomaislainen.

Pykälän 7 *momentti* sisältäisi valtuudet määräysten antoon. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksenantovaltuuden nojalla tarkempia määräyksiä kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. *Momentin* val-

tuuden nojalla annettavia määräyksiä olisivat määräykset viranomaisen hyväksyntää edellyttävistä tapauksista. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisissä määräyksissä käytetään useita synonyymeja toimivaltaisesta viranomaisesta, joista ”competent authority” ja ”administration” ovat yleisimmin käytetyt käsitteet.

Esimerkiksi ilmakuljetusta koskevassa ICAO-TI:ssä ja aluskuljetusta koskevassa IMDG-säännöstössä edellytetään, että toimivaltaisen viranomaisen on vahvistettava räjähteiden kuljetusluokitus. Ehdotetun pykälän mukaan tämä viranomainen olisi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. Tie- ja rautatiekuljetuksissa ei edellytetä viranomaisen luokitusta. Eri kuljetusmuodoissa myös tiettyjä vaarallisia aineita sisältäviä suuria esineitä, joiden kuljetus ei ole mahdollista pakattuna, saisi annettavien määräysten mukaan kuljettaa viranomaisen hyväksynnällä pakkaamattomana, kun kuljetusturvallisuus voidaan taata esineen ollessa itse riittävän tukeva ja kestävä. Myös tapauksessa, jossa litiumakku tuotanto ei ole vielä alkanut, viranomainen voisi päättää esituotantoprototyyppien kuljetuksesta tai pienten tuotantosarjojen soveltuvuudesta kuljetukseen.

126 §. *Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset.* Ehdotetun pykälän mukaan tässä laissa säädetyistä viranomaistehtävistä vastaava viranomainen tai julkista hallintotehtävää suorittava vastaisi samasta viranomaistehtävästä, jotka sisältyvät vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvin kansainvälisiin velvoitteisiin ja Euroopan unionin säädöksiin. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain 6 §:ssä olevaa säännöstä.

Momentissa tarkoitettuja Euroopan unionin säädöksiä ilmailussa olisivat EASA-asetus, asetus (EU) N:o 965/2012 (komission asetus lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetus (EU) N:o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetus (EU) 2018/395 (komission asetus ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti), asetus (EU) 2018/1976 (komission täytäntöönpanoasetus purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla) ja asetus (EU) 2019/947 (komission täytäntöönpanoasetus säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä).

127 §. *Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus toimittaa ja antaa tietoja.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi huolehtia sellaisten tietojen ilmoittamisesta, joista on säädetty Euroopan unionin lainsäädännössä tai määrätty Suomessa sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa. Virasto toimittaisi momentissa tarkoitettuja tietoja itse tai huolehtisi, että nämä tiedot toimitetaan asianmukaisesti muuten. Käytännössä tiedot voitaisiin välittää esimerkiksi verkkosivuilla ilmoittamalla kyseisen verkkosivun osoite, kuten kyseinen kansainvälinen sopimus tai EU-säädös edellyttäisi.

Tällaisia tietoja olisivat esimerkiksi tiedot Suomessa hyväksytyistä pakkauksista, säiliöistä ja irtotavarakontteja koskevista vaihtoehtoisista teknisistä ratkaisuksista ja teknisistä eritelmistä eli tiedot 27 §:ssä mainituista teknisistä ratkaisuksista ja eritelmistä. Samoin tietoja olisivat tiedot Suomessa myönnettyjen voimassa olevien ADR-ajolupien mallista sekä tarvittavat muut ajolupaan liittyvät tiedot sekä Suomessa sovellettavat kuljetusrajoitukset. ADR-sopimuksen määräykset ja RID-määräykset sisältävät vaatimuksia ilmoittaa tällaisista tiedoista Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiolle (ECE) sekä kansainväliselle rautatieorganisaatiolle (OTIF). Lisäksi ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaisesti kyse olisi velvollisuudesta toimittaa merkittävistä tie- ja rautatiekuljetuksen onnettomuuksista onnettomuusselostus kansainvälisille organisaatioille. Tarkoitus on, että vaarallisten aineiden kansainvälisiä

tie- ja rautatiekuljetusten sopimuksia valmistelevilla organisaatioilla on määräysmuutosten valmistelussa ja turvallisuutta edistävässä työssään tarvittavat tiedot sattuneista onnettomuuksista. Näistä onnettomuusselostuksista poistettaisiin onnettomuusraportin antajan tunnistetiedot.

Momentissa tarkoitettuja tietoja olisivat myös tiedot tarkastuslaitosten hyväksymisestä, niiden tiedoissa tapahtuneista merkittävistä muutoksista ja hyväksymisten peruuttamisesta. Kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi sisältää vaatimuksia ilmoittaa direktiivissä tarkoitetuista ilmoitetuista laitoksista komissiolle. Lisäksi ADR-sopimuksen määräyksiä ja RID-määräyksiä ollaan kehittämässä siihen suuntaan, että vastaavia tietoja tarkastuslaitoksista olisi tulevaisuudessa annettava myös ECE:lle ja OTIF:lle.

Momentissa tarkoitettuja tietoja eivät olisi valvontatehtävien hoitamisessa saatujen rikkomusten ja seuraamusten ilmoittamiseen käytettävät tiedot. Näistä säädettäisiin erikseen 128 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi antaa tietoja standardeista suomeksi ja ruotsiksi. Säädöksissä viitattavien standardien kielestä annetun lain (553/1989) mukaan standardilla tarkoitetaan suomalaisen tai ulkomaisen standardisoimisuyhteisön taikka kotimaisen tai kansainvälisen järjestön hyväksymää asiakirjaa, jossa annetaan suosituksia toistuvaan toimintaan tai toiminnan tulokseen sovellettavista ratkaisukaavoista taikka toiminnan tai sen tuloksen toteuttamistavoista. Standardi voi koskea tuotteiden, palvelujen ja prosessien ominaisuuksia, mittaus-, tarkastus- ja muita menetelmiä sekä käytettäviä mittayksiköitä, tunnuksia, merkintöjä ja termejä sekä muita sen kaltaisia asioita. Mainitun lain mukaan, jos säädöksessä on viitattu standardiin, joka ei ole sekä suomen että ruotsin kielellä, säädöksessä on ilmoitettava, mikä viranomaisella on annettava tietoja standardista suomen ja ruotsin kielellä tai mistä on saatavissa käännöksiä. Ehdotetun momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi näitä tietoja. Tyypillisesti lain nojalla annettavat Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät paljon viittauksia teknisiin standardeihin, erityisesti säiliöiden ja paineastioiden rakennustandardeihin.

128 §. *Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä.* Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa valvonnassa havaituista rikkomuksista ja seuraamuksista. Erityisesti yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetussa neuvoston direktiivissä 95/50/EY säädetään jäsenvaltioiden tietojen antamisesta direktiivin soveltamiseksi. Koska tällainen tietojen antaminen ei rajoitu vain tiekuljetuksiin, otettaisiin säännös mainitsematta kuljetusmuotoa. Myös IMDG-säännöstö sisältää suosituksen viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta. Sen mukaan, jos toimivaltaisella viranomaisella on syytä epäillä, että toiseen valtioon sijoittunut yritys toistuvasti tai vakavasti rikkoo aluskuljetuksen vaatimuksia vaarantaen kuljetusturvallisuuden, suositellaan, että viranomaisella on informoisi tarpeen vaatiessa toisen valtion toimivaltaista viranomaista.

129 §. *Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta hyväksyä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä sopimuksia.* Pykälän 1 momentin sisältäisi säännöksen Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta tehdä sopimuksia. Säännös vastaa voimassaolevan VAK-lain säännöstä. Nämä sopimukset ovat teknisluontoisia sopimuksia, joilla sallitaan poikkeava tekninen ratkaisu, vaatimus tai muu järjestely, kuten poikkeava aineen kuljetusehto, pakkaustapa tai kuljetusväline.

Sopimuksentekovallan perustaminen viranomaiselle on perustuslain kannalta poikkeuksellista. Toimivallan perustamista Liikenne- ja viestintävirastolle arvioidaan jäljempänä säätämisyjärjestystä koskevassa jaksossa.

Momentissa tarkoitetuista sopimuksista määrätään tiekuljetusten osalta ADR-sopimuksen 4 artiklan 3 kohdassa ja liitteen A luvussa 1.5, rautatiekuljetusten osalta RID-määräysten liitteen

luvussa 1.5. sekä aluskuljetusten osalta IMDG-säännösten kohdassa 7.9.1. ADR-sopimuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti ADR-maiden toimivaltaiset viranomaiset saavat suoraan keskenään sallia tiettyjen kuljetusten tapahtuvan alueellaan määräaikaikaisesti ADR-määräyksistä poiketen edellyttäen, että vastaava turvallisuustaso säilytetään. Viranomaisen, joka on tehnyt aloitteen tällaisen erillissopimuksen tekemisestä, on tehtävä ilmoitus erillissopimuksesta YK:n Euroopan talouskomission sihteeristölle, joka tiedottaa tästä ADR-maita. RID-määräykset ja IMDG-säännöstö sisältävät vastaavatyypiset määräykset sopimusten tekemisestä.

Poikkeusten soveltamisen kesto on rajattu enintään viiteen vuoteen sopimuksen tekemisestä, jona aikana vaatimus on tarkoitettu sisällyttävä kahden vuoden välein muutettaviin sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin. Edellytyksenä sopimuksen tekemiselle olisi, että tällaisella poikkeavalla teknisellä ratkaisulla säilytetään kuitenkin vastaava turvallisuustaso kuin määräyksiä noudattamalla.

Pykälän 2 momentin mukaan kopio sovitusta sopimuksesta tulisi olla kuljetusvälineessä mukana, jos kansainvälisessä sopimuksessa niin määrätään. IMDG-säännösten mukaisesti kopio vaaditaan pidettäväksi aluskuljetuksessa mukana. ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisesti tie- ja rautatiekuljetuksessa se vaaditaan, jos näin on erikseen erillissopimuksessa määrätty.

Pykälän 3 momentin mukaan, kun sopimus on hyväksytty tie-, rautatie tai aluskuljetukseen, saisi poikkeusta soveltaa kansainvälisen kuljetuksen lisäksi kotimaan kuljetuksissa. On johdonmukaista, että kansainvälisesti sovittua poikkeusta voi soveltaa myös kotimaan kuljetuksiin, jotta kotimaan kuljetusehdot ovat harmonisoitu kansainvälisten teknisten määräysten kanssa, ja siten erityisesti myös tällaisen erillisen teknisen sopimuksen osalta.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin uusi säännös siitä, että sopimukset saatetaan voimaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Pykälässä tarkoitettu delegoitu sopimus on voimaansaattava asetuksella, jotta sopimuksen määräykset tulevat osaksi Suomen oikeusjärjestystä. Perustuslain 95 ja 80 §:stä johtuu, että jos asetuksen antajasta ei ole erikseen säädetty, asetuksen antaa valtioneuvosto. Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt tällaisia ADR-sopimuksessa, RID-määräyksissä ja IMDG-säännöstössä tarkoitettuja sopimuksia, jotka on voimaansaattettu valtioneuvoston asetuksilla. Perustuslain esitöissä on kuitenkin katsottu, että voimaansaattaminen voisi tapahtua ministeriön asetuksella, jos sopimuksentekovaltaa ja siihen liittyvää voimaansaattamisvaltaa on voimaansaattamislailalla tai muulla kansallisella lailla siirretty ministeriölle. Momentin säännöksellä osoitettaisiin asetuksenantovaltuus liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tietoja pykälässä tarkoitetuista sopimuksista. Käytännössä tiedot Suomen sitoutumisesta löytyvät Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilta, lisäksi tiedot kaikista tie- ja rautatiekuljetuksiin liittyvistä sopimuksista ovat YK:n ECE:n ja OTIF:n verkkosivuilla.

130 §. Viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustamisesta. Toimivaltainen viranomainen voisi tunnustaa toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan siinä laajuudessa kuin EU:n lainsäädännössä tai kansainvälisessä sopimusvelvoitteessa edellytetään. Edellytyksenä tunnustamiselle olisi, että esitettävän lain ja sen nojalla säädetty ja määrätty turvallisuusvaatimuksen täytyvät. Momentissa tarkoitettuja tunnustettavia toimenpiteitä ja asiakirjoja olisivat muun muassa 8 §:ssä säädetty luokitus, 24 §:ssä säädetty pakkauksen, säiliön ja irtotavarankontin vaatimustenmukaisuudesta annettava todistus tai muu vastaava asiakirja, 45 §:ssä säädetty, ADR-ajolupa 92 §:ssä säädetty turvallisuusneuvonantajan todistus ja 112 §:ssä säädetty tarkastuslaitoksen hyväksymistä koskeva päätös.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvosto voisi antaa tarkempia säännöksiä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

21 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

131 §. *Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan VAK-lain säädettyä tarkastus-, tiedonsaanti- ja tutkimusoikeutta.

Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus tehtäväalueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi. Pykälä vastaisi osin voimassa olevan VAK-lain 16 §:n 1 momenttia. Esitettävään momenttiin otettaisiin uusi viittaus Euroopan unionin asetukseen, sillä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia vaatimuksia sisältyy myös suoraan sovellettaviin Euroopan unionin asetuksiin, erityisesti ilmailun alalla. Tällaisia valvottavia vaatimuksia ilmailussa olisivat ne, joita on lueteltu 115 §:n perusteluissa. Uusi toimivaltuus olisi myös se, että valvontaviranomaisella olisi oikeus tarkastaa lain nojalla annettavaa koulutusta ja sen järjestämistä.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan VAK-lain 16 §:n 1 momentissa säädettyä. Momentin mukaan tarkastusta ei saisi suorittaa kotirauhaan kuuluvassa paikassa, eikä kuljetusvälineen tarkastusta saisi ulottaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastaminen olisi kuitenkin mahdollista myös tällaisessa paikassa, jos se olisi tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Pykälän 3 momentti vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 196 §:n 3 momentissa säädettyä. Momentin mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto olisi palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan VAK-lain 16 §:n 4 momenttia. Momentissa säädettäisiin valvontaa varten saadun näytteen korvaamisesta.

132 §. *Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi.* Esitettävä pykälä vastaisi voimassa olevan VAK-lain 15 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella olisi oikeus kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos kuljetus ei täytä esitettävän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia. Viranomaiset voisivat myös määrätä vaarallinen aine purettavaksi, jos kuljetusta ei voida saattaa säännösten ja määräysten mukaiseksi.

Tämän pykälän säännösten lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus kieltää lento ja estää ilma-aluksen lähtö tai puuttua sen kulkuun ilmailulain 166 ja 167 §:n nojalla, pysäyttää aluksen ja rajoittaa sen käyttöä alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 14 §:n nojalla ja puuttua raideliikenteessä turvallisuutta uhkaaviin tilanteisiin raideliikennelain 180 §:n nojalla. Poliisimiehellä, rajavartiomiehellä ja tullimiehellä on oikeus pysäyttää ajoneuvo tieliikennelain 182 §:n nojalla.

Pykälän 2 *momentin* mukaan viranomaisen olisi ilmoitettava 1 momentissa esitettävän toimenpiteeseen ryhtymisestä lähettäjälle tai sen edustajalle. Tämän olisi otettava tavara välittömästi haltuunsa.

Pykälän 3 *momentissa* olisi säännökset tavaran myynnistä julkisella huutokaupalla tai vastaavalla tavalla ja 4 *momentissa* tavaran hävittämisestä. Hävittämistä viranomaiselle aiheutuneista kustannuksista vastaisi lähettäjä.

133 §. *Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja.* Pykälä perustuu voimassa olevan VAK-lain säännöksiin tiedonsaantioikeudesta ja salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta. Viranomaisen asiakirjasalaisuudesta ja salassapitovelvoitteista säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999).

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että tässä laissa tarkoitetuilla viranomaisilla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tietoja tehtäviensä hoitamiseksi. Siten tämän lain 19 luvussa säädetty valvontaviranomaiset saisivat tietoja valvontatehtävää varten. Viranomaisen saisi tarpeellisia tietoja myös muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi, mikä takaisi esimerkiksi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle oikeuden saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston tietojen ylläpitotehtävästä säädettäisiin 122 §:ssä.

Tietojensaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi vain valvonnan kannalta välttämättömiin tietoihin. Terveystilatiedot voivat olla asian selvittämisen kannalta välttämättömiä, kun selvitetään esimerkiksi säteilylle altistumista. Valvontaviranomaisen on jatkotoimenpiteiden tarpeellisuuden arvioimiseksi voitava saada tieto siitä, mitä on tapahtunut ja mitkä eri tekijät ovat vaikuttaneet tapahtumaan. Viranomaisen on toiminnassaan otettava huomioon salassa pidettävän tiedon käsittelemistä koskevat vaatimukset viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain edellyttämällä tavalla.

Ehdotetun 2 *momentin* mukaan viranomaisen saisi salassapitosäännösten estämättä luovuttaa saatuja tietoja, jos ne ovat välttämättömiä laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Tietoja voidaan tarvita suorittaessa tässä laissa säädettyä valvontaa tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Tietoa voisi luovuttaa sellaiselle taholle, joka suorittaa julkista hallintotehtävää tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Siten esimerkiksi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voisi luovuttaa ylläpitämiään säiliöihin ja paineastioihin liittyviä tietoja tarkastuslaitokselle, mutta vain siinä laajuudessa kuin laissa säädetty tehtävä edellyttää.

Momentin mukaan tietoja voitaisiin luovuttaa myös samoin perustein vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtävää hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle ja tarkastuslaitokselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi. Tällaisia luovutettavia tietoja voisi olla toimivaltaiselle ulkomaan viranomaiselle ja kansainväliselle toimielimelle annettavat tiedot yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetussa neuvoston direktiivissä 95/50/EY säädetyn tai Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteen toteuttamiseksi.

Kaikessa henkilötietojen käsittelyssä on noudatettava yleistä tietuoja-asetusta (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta), jonka säätely kattaa myös vaatimuksia henkilötietojen siirtämisestä kolmansiin maihin tai kansainvälisille järjestöille.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksesta riskienhallintaan liittyvää tutkimusta, kehittämistä ja tilastointia varten. Momentin säännöksen perusteella viranomaiset saisivat sellaisia tietoja, joita tilastointia koskevien tietojen antamista koskevat säännökset eivät muuten kata. Esimerkiksi merenkulun osalta tietoja voidaan kerätä jo melko kattavasti alusliikennepalvelulain lastia koskevien ilmoitusvaatimusten ja tilastointitietojen antamista koskevien säännösten nojalla.

134 §. Virka-apu. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin viranomaisen virka-avusta toiselle viranomaiselle. Tällaisessa avussa Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käyttää toimivaltuuksiaan mahdollistaakseen toisen viranomaisen valvontatehtävän toteuttamisen.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä ulkomaiselle valvontaviranomaiselle tie- ja rautatiekuljetuksessa annettavaa virka-apua. Koska tällainen virka-apu ei välttämättä rajoitu vain näihin kuljetusmuotoihin, otettaisiin säännös mainitsematta kuljetusmuotoja. Velvollisuutta sovellettaisiin siten kuin EU-sääntely ja sovellettavat kyseisen kuljetusmuodon kansainväliset sopimukset edellyttävät. Erityisesti yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetussa neuvoston direktiivissä 95/50/EY säädetään jäsenvaltioiden antamasta virka-avusta direktiivin soveltamiseksi.

135 §. Asiantuntijan apu. Pykälässä säädettäisiin mahdollisuudesta käyttää asiantuntijaa viranomaisvalvonnassa. Asiantuntija voisi olla kuka tahansa henkilö, jolla on hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä ja/tai kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä. Asiantuntijaan sovellettavasta virkavastuusta ja vahingonkorvausvelvollisuudesta säädettäisiin 163 §:ssä.

22 luku

Poikkeusluvut ja -säännökset

136 §. *Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus.* Pykälässä säädettäisiin määräyksenantovaltuus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lain vaatimuksille poikkeusmääräyksiä ainekohtaisesti, pienille määrille aineita tai kuljetukselle, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa. Säännöksen tarkoituksena on antaa mahdollisimman tarkkarajaisesti mahdollisuus määrätä veloitteista Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten edellyttämällä tavalla. Nykykäytäntö ei näiltä osin muuttuisi. ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä, IMDG-säännöstössä tai ICAO-TI:ssä sekä vastaavassa EU-lainsäädännössä kuten VAK-direktiivissä ja Euroopan unionin lainsäädännössä, jolla ilmailun vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia koskevat vaatimukset on otettu osaksi EU-sääntelyä, sisältävät runsaasti poikkeuksia, jolloin kuljetusta koskevia yleisiä säännöksiä ei tarvitse soveltaa. Tällaiset tapaukset on määritelty määräyksissä eri menetelmin: ainekohtaisesti, pienille määrille tai vähäiseen vaaraan perustuen.

Pienillä määrillä tarkoitettaisiin kappaletavarakuljetuksen vähäisiä määriä eli niin sanotun vapaaraajan alle jääviä määriä, jotka määritetään vaunu-, kontti- tai kuljetusyksikkökohtaisesti, rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä sekä muita vastaavia ainekohtaisia vähäisempää vaaraa aiheuttavia määriä. Edellä mainitut vähäiset ainemäärät eli vapaaraja-määrät, rajoitetut määrät ja poikkeusmäärät ovat eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksissa yleisesti tunnettuja käsitteitä. Näitä määriä koskevia erityisiä määräyksiä noudattamalla kuljetus voidaan ADR-sopimuksen määräysten, RID-määräysten, IMDG-säännöstön tai ICAO-TI:n mukaisesti vapauttaa vaatimuksista osittain erityisehtoja noudattamalla. Vähäistä vaaraa aiheuttavat aineet ja kuljetukset olisivat eri kuljetusmuotojen kansainvälisten määräysten soveltamisesta osittain tai

kokonaan vapautettuja kuljetuksia perustuen kuljetettavan aineen laatuun, vaarallisuuteen, määrään, käyttötarkoitukseen, paikalliskuljetukseen, pakkaus- ja kuljetustapaan, vaaratekijöiden poistamiseen, kuljetustapahtuman luonteeseen tai muuhun vastaavaan seikkaan. Tällaisissa tapauksissa kysymyksessä olevan velvoitteen noudattaminen ei olisi tarpeen lain tarkoituksen toteutumisen kannalta.

ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti kuljetusyksikössä kappaletavaran kuljetettavaan määrään liittyvä vapautustyyppi on niin sanottu vapaarakuljetus. Vaaralliset aineet on jaoteltu kuljetuskategorioiden, ja jokaiselle kuljetusnimikkeelle on annettu kuljetuskategoria. Jos kuljetusyksikössä kuljetettavien vaarallisten aineiden määrät eivät ylitä kyseeseen tulevalle kuljetuskategorialle taulukoituja määriä tai laskennallista määrää, vapautuu kuljetus osittain tiekuljetuksen vaatimuksista kuten kuljettajan ajolupavaatimuksesta ja ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnästä. Kuitenkin tietyt vähimmäisvaatimukset on täytettävä kuten sammutin- ja pakkausvaatimukset sekä vaatimukset, jotka koskevat tehtävänmukaista koulutusta ja merkintöjä. Vaarallisimmilla aineilla kuljetuskategoria on 0, joka tarkoittaa, että sitä ei voi kuljettaa vapaarakuljetuksena, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia aineen määrään perustuvia vapautuksia ovat vapautukset, jotka koskevat rajoitettujen määrien (limited quantities, LQ) ja poikkeusmäärien (exempted quantities, EQ) kuljetusehtoja. Rajoitetuissa määrin kuljetettavien vaarallisten aineiden kuljetus koskee pakattua tavaraa, jonka ainemäärä sisäpakkausta kohden on enintään viisi kilogrammaa tai litraa, ja lähetysvalmiin pakkauksen enintään 20 kilogrammaa. Jokaiselle vaarallisen aineen kuljetusnimikkeelle on luetteloitu rajoitettu määrä sisäpakkausta kohti, jolloin kuljetusmääräyksistä voi vapautua osittain. Tällaisissa pakattujen aineiden kuljetuksissa arvioidaan, että onnettomuuden sattuessa on rajattu vaara ja onnettomuuden seuraukset rajoittuvat todennäköisesti pakkaukseen, vaikka useista pakkauksista koostuva määrä koko kuormassa voikin muodostua suureksi. Vaarallisimmilla aineilla rajoitettu määrä on 0, joka tarkoittaa, että niitä ei voi kuljettaa rajoitetuille määriille annetuin kuljetusehdoin, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Poikkeusmäärin pakatut vaaralliset aineet ovat lähetyksiä, joissa enimmäismäärä sisäpakkausta kohti on enintään 30 grammaa tai millilitraa ja ulkopakkausta kohti enintään yksi kilogramma. Tällaiset kuljetukset ovat vain eri kuljetusta koskevien koulutusta, luokitusta ja tiettyjä pakkausmääräyksiä koskevien vaatimusten alaisia. Vaarallisimmilla aineilla poikkeusmäärää ei ole, mikä tarkoittaa, että niitä ei voi kuljettaa poikkeusmäärille annetuin kuljetusehdoin, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Vähäistä vaaraa aiheuttavien kuljetusten kuljetustapahtuman luonteeseen liittyviä vapautuksia ovat yksityisen ihmisen ajoneuvolla suorittamat kuljetukset ja kuljetukset, joita hoitavat yritykset, joiden päätoimintana on muu kuin vaarallisten aineiden kuljetus. Esimerkiksi vähäiset tavaran toimitukset ja paluukuljetukset rakennus-, maarakennus- tai vesirakennusalueille, tai mitaus-, korjaus- ja huoltotoiminnan yhteydessä tapahtuvat kuljetukset. Vapautettuja ovat myös esimerkiksi ajoneuvojen erikoisvarusteiden sisältämät kaasut, jotka ovat välttämättömiä näiden erikoisvarusteiden käyttämiseksi kuljetuksen aikana kuten jäähdytysjärjestelmät, kalasäiliöt ja lämmittimet.

Kaikissa kuljetusmuodoissa on myös yksittäisille kuljetettaville aineille annettuja erityisehtoja, joiden mukaan kuljetus voitaisiin vapauttaa vaatimuksista. Tällaiset vapautukset voivat perustua aineen koostumukseen tai konsentraatioon, tai aineella voi olla pakkaustapaan perustuva vapautus. Esimerkiksi ferrosyanidit vapautuvat myrkyllisiä epäorgaanisia syanideja koskevasta vaatimuksista. Ja esimerkiksi vapautukseen voi vaikuttaa vetyproksidin vesiliuoksessa vetyper-

oksidin määrä. Myös asbesti voi vapautua määräyksistä, jos se on upotettu tai kiinnitetty luonnonmukaiseen tai keinotekoiseen sideaineeseen (kuten sementti, hartsi tai mineraalimalmi) siten, ettei siitä voi vapautua kuljetuksen aikana vaarallisia määriä hengitykseen joutuvia asbestikuituja. Tiekuljetuksessa aerosolit, joiden tilavuus on enintään 50 ml ja jotka sisältävät ainoastaan myrkyttömiä ainesosia, eivät ole määräystenalaisia.

Ajoneuvoon liittyvä poikkeusmääräys olisi esimerkiksi se, että palavien nesteiden kuljetukseen tarkoitelta säiliöajoneuvolta, jonka säiliön tilavuus on enintään 1 m³, ei edellytetä 17 §:ssä säädettyä VAK-ADR-hyväksyntää. Myöskään erillistä VAK-ADR-hyväksyntää ei edellytetä ajoneuvolta, jossa kuljetetaan yksittäistilavuudeltaan enintään 3 m³:n säiliökonttia.

137 §. *Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten.* Pykälä sisältäisi säännökset poikkeuslupan myöntämisestä. Valtuudet myöntää lupa olla noudattamatta lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä annettaisiin kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Pykälässä tarkoitetuissa poikkeusluvissa ei olisi kyse 20 §:ssä tarkoitetuista kuljetukseen myönnettävistä luvista, jotka koskevat ennakoita tiedettyjä, kansainvälisten sopimusten määräyksiin perustuvia, lupaa edellyttäviä tapauksia.

Ehdotettujen säännösten nojalla poikkeuslupa voitaisiin myöntää vain yksittäistapauksiin ja teknisiin kokeiluihin. Ilmakuljetusten osalta kuitenkin kiireellisissä ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa voidaan rajoitetun ajan soveltaa EASA-asetuksen 71 artiklan joustavuussäännöksiä, jonka mukaan jäsenvaltiossa voidaan myöntää asetuksen soveltamisalaan kuuluville luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille poikkeuksia vaatimuksista, tietyt keskeisiä vaatimuksia lukuun ottamatta. Tällaisen poikkeuksen ehtona on muun muassa, että turvallisuus, ympäristönsuojelu sekä sovellettavien keskeisten vaatimusten täyttyminen on varmistettu, markkinavääristymiä on lievennetty sekä vapautuksen soveltamisala ja kesto ovat rajoitettuja siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, ja sitä sovelletaan syrjimättömällä tavalla.

Pykälän *1 momentin* mukaan poikkeuksellisesti yksittäistapauksessa vaarallisten aineiden kuljetuksessa voitaisiin myöntää lupa olla noudattamatta annettuja vaatimuksia. Pykälän mukaan luvan myöntämisen ehtona on, että kyseessä on yksittäistapaus ja pakottava tarve, jossa säännösten ja määräysten noudattaminen aiheuttaisi huomattavaa haittaa. Lisäksi se voitaisiin myöntää vain, jos muulle liikenteelle ei aiheudu tarpeetonta vaaraa ja kuljetuksen turvallisuudesta voidaan muutenkin huolehtia. Momentin säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain säännöstä, joka koskee yksittäistapauksia koskevia poikkeuslupia.

Ehdotettu *2 momentin* säännös olisi uusi. Sen mukaan lupa voitaisiin myöntää uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi. Tällöin yleensä poikkeuslupa yksittäistapaukselle ei ole riittävä, vaan kehittäminen vaatii pidempiaikaisen tai useamman kuljetustapahtuman kattavan poikkeusluvan. Säännös vastaisi tieliikennelain sääntelyä, jossa vastaava säännös on mahdollistanut muun muassa niin sanottujen HTC-rekkojen, joiden massat ovat säädettyjä maksimimassoja suuremmat, käyttökokeilut rajatuilla reiteillä. Säännös mahdollistaisi vaarallisten aineiden kuljetusvälineiden ja kuljetusyksiköiden lisäksi poikkeukset esimerkiksi pakkauksille ja säiliöille uuden tekniikan ja materiaalien käyttökokeilujen mahdollistamiseksi.

Pykälän *3 momentissa* säädetäisiin poikkeusluvan myöntävät viranomaiset ja niiden valtuudet myöntää lupa. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto olisi nykytilanteen tavoin viranomainen, kun kyseessä on tässä laissa tarkoitettu pakkauksen, säiliön ja kontin poikkeuslupa. Poikkeus voisi koskea esimerkiksi tietyn pakkauksen käyttöä tai käyttöä pidentämistä kuljetettaessa ainetta, jonka pakkaustyypin on määräyksellä rajoitettu, jätteen kuljetuksen mahdollistamiseksi tai lupa voisi koskea pakkauksen rakennetta uuden rakenneaineen kehittämisen yhteydessä. Kuitenkin

radioaktiivisten aineiden pakkauksille, säiliöille ja konteille poikkeukset myöntäisi momentin 2 kohdan mukaisesti Säteilyturvakeskus, joka myöntäisi poikkeukset myös muussa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvässä toiminnassa. Poikkeuksen myöntäisi kaikissa muissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirasto, joka voisi myöntää luvan poiketa esimerkiksi ajoneuvoa ja sen varusteita koskevista vaatimuksista. Luvan peruuttamisesta säädettäisiin 139 §:ssä.

138 §. *Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset.* Pykälässä säädettäisiin poikkeuksista velvollisuudesta noudattaa esitettävän lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Velvollisuuksista voisi poiketa, jos noudatettaisiin erityistä varovaisuutta ja tehtävä sitä edellyttäisi, kuitenkin niin, että olisi tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti. Kyseessä ei tällöin tarvitsisi olla varsinainen kuljetustapahtuma, vaan kaikesta vaatimuksista voisi poiketa: esimerkiksi ajoneuvon hyväksymisestä, pakkauksia ja säiliöitä koskevista vaatimuksista ja koulutusvaatimuksista. Toimivaltuuden voitaisiin katsoa ulottuvan myös kansainvälisten sopimusten perusteella ulkomaisiin viranomaisiin, jos tilanne sitä edellyttäisi.

Poikkeussäännösten soveltaminen ei ole itsetarkoitus, vaan käsillä olevan tehtävän tulisi tosiasiallisesti edellyttää säännöksistä ja määräyksistä poikkeamista. Tällöin tulisi arvioida sitä, millaista oikeushyvää tilanteessa on tarkoitus suojella. Pääsääntöisesti velvollisuuksista voisi poiketa, jos tarkoitus on suojella ihmisten henkeä ja terveyttä tai suojella ympäristöä uhkaavalta ympäristövahingolta. Tehtävä voisi edellyttää useista säännöksistä poikkeamista samalla kertaa.

Poikkeamistoimivaltuus olisi *1 momentin* perusteella pelastus-, poliisi-, rajavalvonta- ja tullitoiminnassa tai vastaavassa toiminnassa, jota suoritetaan sen puolesta viranomaisen valvonnassa ja vastuulla tai viranomaisen antaman määräyksen perusteella. Myös vaarallisia aineita kuljettavien rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetuksessa voisi poiketa lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä.

Poikkeuksellinen tilanne, jossa säännökset voisivat tulla sovellettavaksi, voisi olla esimerkiksi silloin, jos on kuljetettava suuria määriä leviävän eläintaudin saastuttamia eläinruhoja hävitykseen, eikä riittävää määrää asianmukaista kuljetuskapasiteettia olisi saatavilla. Poliisi voisi antaa tällöin määräyksen kuljetusyritykselle sen ajoneuvoilla suoritettavasta kuljetustehtävästä. Poliisi voisi antaa määräyksen myös tilanteessa, jossa vanhoja, esimerkiksi sodanaikaisia räjähteitä olisi kuljetettava tuhottavaksi. Liikenneonnettomuustilanteissa voisi olla perusteltua poiketa säännöksistä ja määräyksistä vaarallisten aineiden leviämisen estämiseksi ja talteen ottamiseksi sekä aineiden siirtämiseksi lähimpään turvalliseen paikkaan. Näissä tilanteissa ajoneuvon kuljettajalta ei esimerkiksi edellytetä ADR-ajolupaa.

Pelastustoimintaa koskevalla toimivaltuudella mahdollistettaisiin vapaaehtoisen palokunnan henkilöstön mahdollisuus toimia vaarallisten aineiden kuljetuksessa pelastusviranomaisen valvonnassa ja vastuulla viranomaisen määräyksen perustuen, jos tehtävä sitä edellyttäisi. Pelastuslain 51 §:n mukaan pelastustoimen koulutus-, neuvonta- ja valistustehtävissä sekä pelastustoiminnassa voidaan käyttää apuna vapaaehtoisia organisaatioita ja henkilöitä, ei kuitenkaan tehtävissä, joihin sisältyy merkittävää julkisen vallan käyttöä, kuten viranomaistoimivaltuuksien käyttöä taikka tarkastus- tai valvontatoimintaa. Vapaaehtoisen palokunnan merkitys pelastustoiminnan avustajana on merkittävä etenkin alueilla, joissa varsinaisen pelastusviranomaisen toimintamatkat ovat pitkiä.

Pykälän *2 momentin* perusteella ajoneuvon katsastuksia suorittavalta tai hyväksyntöjä myöntävältä henkilöltä ei myöskään edellytetä ADR-ajolupaa, kun hän katsastuksessa tai hyväksynnässä toimipaikan alueella siirtää vaarallista ainetta sisältänyttä tyhjää puhdistamatonta ajoneuvoa tai kuljetusyksikköä katsastus- tai hyväksyntätoimintaan liittyen edellyttäen, että hän on

saanut tehtäviin soveltuvan koulutuksen. Momentti vastaisi voimassa olevan VAK-lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä säännöstä. Tämä helpottaisi katsastus- ja hyväksyntätoimintaa kuitenkin turvallisuutta vaarantamatta, sillä tehtäviin olisi kuitenkin oltava saatu soveltuva koulutus. Tällä koulutuksella tarkoitettaisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää koulutusta, josta säädetäisiin 42 §:ssä. Säännöksen ehtojen täyttyessä ajoneuvon katsastuksia suorittavan tai hyväksyntöjä myöntävän henkilön ei tarvitse osallistua ADR-ajolupakoulutukseen ja sitä vastaavaan kokeeseen. Kuitenkin jos ajoneuvo joudutaan siirtämään ajoneuvon katsastustoimipaikan läheisyydessä, mutta kuitenkin alueen ulkopuolella, ADR-ajolupaa edellytettäisiin yleisen turvallisuuden ja kuljetusturvallisuuden sekä kansainvälisten määräysten ja kansallisten säännösten ja määräysten mukaisesti. Yleensä toimipaikan alueella oleva tie katsottaisiin yleiseksi tieksi tieliikennelain mukaisesti, koska kyseinen alue ei ole suljettu yleiseltä liikenteeltä. Tyhjä puhdistamaton ajoneuvo tai -kuljetusyksikkö, josta ei vaaratekijöitä ole poistettu, on vaarallisten aineiden kuljetusvaatimusten alainen. Säännös perustuu RO–bi–FI–4 poikkeukseen, joka sisältyy komission täytäntöönpanopäätökseen luvan antamisesta jäsenvaltioille myöntämiä tiettyjä poikkeuksia vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY nojalla. Komissio antaa vuosittain uudet täytäntöönpanopäätökset, joissa ovat aina ajan tasalla voimassaolevat jäsenvaltioiden poikkeukset. Viimeisin täytäntöönpanopäätös on (EU) 2020/1241, joka on annettu 28 päivänä elokuuta 2020.

23 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

139 §. *Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen.* Pykälässä säädetäisiin Liikenne ja viestintäviraston myöntämän luvan, hyväksynnän tai valtuuden peruuttamisesta. Tarve turvallisuuden varmistamiseen saattaa edellyttää puuttumista oikeuteen suorittaa tehtäviä. Peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvan, hyväksynnän tai valtuuden haltija ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuuden myöntämisen edellytyksiä taikka tehtäviä ei ole suoritettu asianmukaisesti. Tällaisia tilanteita saattaa syntyä tahallisten laiminlyöntien, tahattomien virheiden taikka luvan, hyväksynnän tai valtuuden myöntämisen edellytyksenä olevien seikkojen muuttumisen vuoksi. Yleensä luvan, hyväksynnän tai valtuuden haltijalle olisi ensin annettava kirjallinen huomautus tai varoitus ja vasta, jos toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen, lupa, hyväksyntä tai valtuus olisi voitava peruuttaa määräajaksi tai kokonaan. Jos turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti uhattuna, lupa, hyväksyntä tai valtuus olisi kiireellisissä tapauksissa voitava peruuttaa määräajaksi ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta.

Tässä pykälässä tarkoitettuja lupia, hyväksyntöjä ja valtuutuksia ovat 13 §:ssä tarkoitettut luvat räjähteen käsittelystä taajamassa, 20 §:ssä tarkoitettut kuljetuksen ennakkohyväksynnät ja luvat, 21 §:ssä tarkoitettut luvat vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen, 49 §:ssä tarkoitettut ADR-ajolupakoulutuksen antajan luvat, 39 §:ssä tarkoitettut postiyritykselle myönnettävät hyväksynnät lentopostilähetyksien käsittelyyn, 97 §:ssä tarkoitettut valtuutukset VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, 99 §:ssä tarkoitettut erikoiskoulutusluvat, 112 §:ssä tarkoitettut tarkastuslaitoksen hyväksynnät ja 137 §:ssä tarkoitettut poikkeusluvat.

140 §. *Hallinnolliset pakkokeinot.* Esitettävän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonnassa olisi ensisijaisesti käytävä ohjaavia keinoja, mutta selvissä väärinkäytöstopauksissa valvontaviranomaisella tulisi olla riittävän tehokkaat keinot lainmukaisen tilanteen palauttamiseksi.

Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomainen voisi velvoittaa esitettävän lain tai sen nojalla annetun säännöksen ja määräyksen perusteella velvoitetun korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa tälle velvoitteita tai kieltää toimenpiteen, jos velvoitettu toimisi lain, sen

nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaisesti. Velvoitteen tehosteeksi valvontaviranomainen voisi asettaa uhkasakkolaissa tarkoitetun uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomainen voisi antaa 1 momentissa säädettyjen velvoitteiden sijasta kirjallisen huomautuksen.

24 luku

Seuraamukset

Luvussa säädettäisiin lain noudattamatta jättämisestä mahdollisesti aiheutuvista seuraamuksista. Tunnusmerkistöt olisi luvussa tunnusmerkistöinä esityksen lukujaottelun mukaan. Lain rikkominen olisi sanktioitu sekä sakonuhkaisesti että hallinnollisin sanktioin: liikennevirhemaksulla, seuraamusmaksulla sekä karenssisanktiolla. Pääosa rikkomuksista olisi sanktioitu sakonuhkaisesti rikosoikeudellisesti, mikä vastaisi voimassa olevan VAK-lain systematiikkaa. Tieliikenteen seuraamusjärjestelmäkokonaisuuteen liittyen tieliikenteessä tapahtuvat asiakirjarikkomukset olisi myös esitettävässä laissa sanktioitu liikennevirhemaksulla. Pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien valmistusta, maahantuontia, jälleenmyyntiä, omistamista ja käyttämistä koskeva sääntely olisi sanktioitu hallinnollisesti seuraamusmaksulla. Tämä vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädettyä sääntelymallia. Luvussa säädettäisiin myös ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen vilpilliseen menettelyyn syyllistyneen henkilön kuuden kuukauden karenssista osallistua uudelleen kokeeseen.

141 §. *Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin lakiesityksen 3 luvussa säädettyjen luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta. Sakkorangaistus voitaisiin määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuttaan. Pykälä olisi jaettu kahteen momenttiin siten, että 2 momentissa säädettyyn kuljetustietoja sisältävien asiakirjojen tai vastaavien sähköisten tietojen säilyttämättä jättämisestä voisi rangaista vain lähettäjä, aluskuljetuksessa laivaajaa tai lastinantajaa taikka kuljetuksen suorittajaa.

142 §. *Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä olisi laaja sakonuhkainen rikkomustunnusmerkistö kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta. Pykälän tunnusmerkistö perustuisi lakiesityksen 4 luvussa säädettyihin velvollisuuksiin.

143 §. *Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälän laaja sakonuhkainen rikkomustunnusmerkistö kattaisi vaarallisten aineiden tilapäistä säilyttämistä koskevien, esityksen 6 luvussa säädettyjen vaatimusten tahallisen tai huolimattomuudesta tapahtuvan rikkomisen.

144 §. *Matkatavaraa ja lentopostia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti matkatavaraa tai lentopostia koskevien vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuvasta, esityksen 7 luvun säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta.

145 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin esityksen 8 luvussa säädettyjen vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta. Sanktiointi olisi sakonuhkainen.

146 §. *ADR-ajolupaa tiekuljetuksessa ja ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin esityksen 9 luvussa säädettyjen ajolupaa tiekuljetuksessa koskevien säännösten rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta. Sanktiointi olisi sakonuhkainen. ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkominen olisi sanktioitu 154 §:ssä liikennevirhemaksulla.

147 §. *Turvatoimia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin lain 10 luvussa säädettyjä turvatoimia koskevista rikkomuksista sakonuhkaisesti. Rikkomuksen lukeminen syyksi edellyttäisi tekijältä tahallisuutta tai huolimattomuutta.

148 §. *Kuljetus- ja käyttökieltoa koskevien sääntöjen rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti esityksen 11 luvussa säädettyjen kuljetuskieltoa ja käyttökieltoa koskevien säännösten rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta.

149 §. *Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksen onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tehtävien ilmoitusten ja selvitysten tekemättä jättämistä koskevista rikkomuksista. Tunnusmerkistön lukeminen syyksi edellyttäisi tahallisuutta tai tuottamusta ja ne olisivat sakonuhkaisia. Tunnusmerkistön vaatimuksista säädettäisiin esityksen 12 luvussa.

150 §. *Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä olisi tekijäkohtaisesti kriminalisoitu vaarallisten aineiden kuljetusten osapuolten velvollisuuksien rikkominen tahallaan tai huolimattomuudesta. Kriminalisoinnit koskisivat siten nimenomaisesti säännöksissä mainittuihin tehtäviin koulutuksen saaneita henkilöitä. Koulutuksesta tai muusta pätevyydestä olisi säännökset 91 §:ssä. Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksista säädettäisiin muutoin esitettävän lain 13 luvussa.

Pykälän kriminalisointi olisi sakonuhkainen. Sakkoseuraamuksen määrää harkittaessa olisi perusteltua ottaa ammattitaitovaatimus huomioon rangaistusta korottavana tekijänä.

151 §. *Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa.* Pykälän tunnusmerkistössä olisi sanktioitu sakonuhkaisesti esityksen 14 luvussa säädettyjen radioaktiivisten aineiden kuljetuksen osapuolten velvollisuuksien rikkominen tahallaan tai huolimattomuudesta.

152 §. *Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin sakonuhkaisesti velvollisuudesta huolehtia ammattitaitoisesta henkilöstöstä koskevien säännösten rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta. Velvollisuudet kohdentuisivat 1 momentissa työnantajaan. Sen lisäksi 2 momentissa säädettäisiin sakonuhkaisesti tie- tai rautatiekuljetuksessa turvallisuusneuvonantajan nimeämättä jättämisestä ja siitä ilmoittamatta jättämisestä. Velvollisuuksista säädettäisiin esityksen 16 luvussa.

153 §. *Ajoneuvon VAK-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-katsastuksia suorittavan pätevyyttä koskevien säännösten rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin VAK-hyväksyntöjä ja VAK-katsastuksia suorittavat pätevyyttä koskevien säännösten rikkomisesta. Sakon lukeminen syyksi edellyttäisi tahallisuutta tai huolimattomuutta. Velvollisuuksista olisi säädetty esityksen 18 luvussa.

154 §. *Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Hallinnollinen seuraamus, liikennevirhemaksu, olisi uusi seuraamustyyppi, joka olisi mahdollista määrätä vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta. Näitä rikkomuksia olisivat pykälässä säädettyjen 17 §:n 2 momen-

tin VAK-ADR-hyväksymistodistuksen ja 45 §:n ADR-ajoluvan mukana pitämistä ajossa koskevan velvollisuuden noudattamatta jättäminen, sekä 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöliikennettä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättäminen. Näistä rikkomuksista määrättävä seuraamusmaksu olisi 70 euroa. Seuraamustaso vastaisi ajokorttilaissa ja ajoneuvolaissa asiakirjojen mukana pitämismääräysten rikkomisesta määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärää.

Virhemaksua koskeva päätös voisi määrätä valvontaviranomaiset eli poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Maksua koskeva päätös määrättäisiin hallintomenettelyssä ja maksun saisi valtio. Maksupäätöstä koskevasta hallintomenettelystä, maksun määräämisestä, päätöksen sisällöstä, maksuajasta, päätöksen tiedoksiannosta ja sen täytäntöönpanosta säädettäisiin tieliikennelain 6 luvussa.

155 §. *Vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälässä säädettäisiin pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvonnassa määrättävästä seuraamusmaksusta. Tällainen hallinnollinen seuraamusmaksu olisi myös uusi vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaan liittyvä seuraamustyyppi, joka otettaisiin käyttöön pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamiseksi. Maksun määräämisestä ja sen suuruudesta säädettäisiin 156 §:ssä. Säätelymalli vastaisi uudessa ajoneuvolaissa säädettyä ajoneuvojen markkinavalvonnassa käytössä olevaa mallia.

Pykälän 1 momentin mukaan toimivaltainen valvontaviranomainen voisi määrätä seuraamusmaksun esitettävän lain 23 – 28 §:ssä ja 61 §:ssä säädetyn pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin valmistusta, käyttöä, kunnossapitoa, kunnostusta tai vaatimustenmukaisuuden varmistamista koskevien velvollisuuksien rikkomisesta.

Pykälän 2 momentin mukaan toimivaltainen valvontaviranomainen voisi määrätä seuraamusmaksun esitettävän lain 81 tai 82 §:ssä taikka 84 – 90 §:ssä säädettyjen kuljetettavien painelaitteiden valmistusta, maahantuontia, markkinoille saattamista, käyttöä tai korjaavien toimenpiteiden ryhtymistä koskevien säännösten rikkomisesta.

156 §. *Tarkastuslaitostehtävien valvonnassa määrättävä seuraamusmaksu.* Pykälässä olisi hallinnollinen sanktiointi niitä tilanteita varten, jos hyväksytty tarkastuslaitos laiminlöisi tarkastuslaitostehtäviään. Pykälän mukaan hyväksytty tarkastuslaitos voitaisiin määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se laiminlyö 114 §:ssä säädettyjä tehtäviä. Myös sille, joka jättäisi hankkimatta 112 tai 113 §:ssä tarkoitetun luvan harjoittaa tarkastuslaitostoimintaa olisi mahdollista sanktioida seuraamusmaksulla.

157 §. *Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus.* Pykälässä säädettäisiin 155 ja 156 §:ssä säädetyn seuraamusmaksun määräämisestä, sen suuruudesta ja täytäntöönpanosta. Pykälä vastaisi ajoneuvolaissa talouden toimijalle, nimetyille tutkimuslaitokselle tai asiantuntijalle määrättävän seuraamusmaksun määräämistä, suuruutta ja täytäntöönpanoa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivaltaisesta viranomaisesta määrätä seuraamusmaksu. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Säteilyturvakeskuksella olisi toimivalta määrätä 155 §:n 1 momentissa tarkoitettu seuraamusmaksu. Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla olisi toimivalta määrätä 155 §:n ja 2 momentissa tarkoitettu seuraamusmaksu. Liikenne- ja viestintävirastolla, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Säteilyturvakeskuksella olisi toimivalta määrätä 156 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Jos seuraamusmaksu määrättäisiin oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voisi olla enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti kuljetettavan painelaitteen valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan tai käyttäjän edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Kiinteään enimmäisrahamäärään yhdistetty liikevaihtokatto varmistaisi sen, että seuraamusmaksun suuruus ei muodostuisi kohtuuttomaksi pienten yritysten kannalta.

Seuraamusmaksu kohdistuisi käytännössä useimmin oikeushenkilöön. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voisi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrättäisiin maksettavaksi valtiolle.

Pykälän 2 *momentin* mukaan seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi otettava huomioon lainvastaisen menettelyn laatu, sen vahingollisuus ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Maksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin. Kaikki asiaan vaikuttavat olosuhteet olisi otettava huomioon. Maksu voitaisiin jättää määräämättä ja antaa sen sijasta huomautus tai määrätä maksu maksettavaksi vähimmäismäärää pienempänä, jos menettelyn moitittavuus olisi vähäinen. Maksun määräämättä jättäminen tai määrääminen vähimmäismäärää pienempänä voisi olla kohtuullista ottaen huomioon menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Tämä niin sanottu *ne bis in idem* -kielto sisältyy myös kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohtaan ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklaan. Kiellon katsotaan sisältyvän myös Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännökseen oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista, jotka on turvattava lailla. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

Ne bis in idem -periaatteesta johtuen 3 *momentissa* säädettäisiin, että seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos henkilöä epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuinmessä vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei myöskään saisi samasta teosta tuomita tuomioistuinmessä rikosoikeudellista rangaistusta.

Lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille. Tämän vuoksi pykälän 4 *momentin* mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Maksun täytäntöönpanosta säädettäisiin muuten sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaisi siten Oikeusrekisterikeskus.

Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa ei säädetä julkisoikeudellisen saatavan vanhentumisesta. Tämän vuoksi pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin muiden oikeusjärjestyksen seuraamusmaksun vanhentumissäännösten mukaisesti myös siitä, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

158 §. Määräaikainen kielto osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen. Pykälässä säädettäisiin ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilppiin syyllistyneen henkilön karenssista, joka olisi uusi hallinnollinen seuraamus ADR-ajolupakokeessa ja turvallisuusneuvonantajan kokeessa todetusta vilpistä. Uusi sääntely

vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään (LiVM 8/2021 vp) hyvänä, että vilppiin taksikuljettajan kokeessa syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kieltä osallistua uudelleen kokeeseen. Vaikka taksikuljettajan kokeessa todetun vilpin seurauksena määrättyllä karenssiajalla oli valiokunnan mukaan elinkeinotoiminnan rajoittamista koskevia vaikutuksia, valiokunta piti sääntelyä kokeen keskeisen merkityksen vuoksi tarpeellisena ja oikeasuhtaisena.

Pykälän *1 momentin* mukaan ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpillisesti toimineen koesuoritus olisi keskeytettävä ja hylättävä. Myös koesuorituksen jälkeen havaittu vilppi voisi johtaa koesuorituksen hylkäämiseen. Pykälässä tarkoitettu koesuoritus alkaisi, kun kokeen järjestäjä varmistaa kokeeseen osallistujan henkilöllisyyden.

Momentissa tarkoitetuksi vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautuminen kokeessa. Vilppiä olisi muun muassa luntaus, kokeeseen kuulumatonta keskustelua, muu kuin etukäteen hyväksyty ulkopuolisen apuun tukeutuminen, toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritys.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin kuuden kuukauden karenssista kokeeseen osallistumisesta, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä vilpilliseen toimintaan osallistuneelle. Karenssin alkamisaika laskettaisiin vilpin tekohetkestä. Tämä päätisi myös silloin, jos vilppi havaittaisiin vasta koesuorituksen jälkeen. Tällöin koesuoritus hylättäisiin takautuvasti ja hylkäys johtaisi ajoluvan ja oikeuden toimia turvallisuusneuvonantajana menettämiseen. Kokeen järjestäjän olisi ilmoitettava ja annettava selvitys Liikenne- ja viestintävirastolle vilpillisestä menettelystä.

Pykälän *3 momentissa* olisi määräystenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Määräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määrittellä, millainen toiminta katsottaisiin vilpiksi, koska edellä 1 momentissa vilpillinen menettely olisi määritelty yleisluonteisesti. Tämä on siksi, että vilpin konkreettiset tekotavat ovat moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia. Vilpin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely olisi siksi tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus reagoida määräyksellä nopeasti. Valtuus antaa tarkempia määräyksiä vilpin todentamisesta, vilppiyrityksistä sekä menettelystä vilppitapauksissa olisi tärkeä, koska on todennäköistä, että vilpillisen toiminnan muodot muuttuvat, mukaan lukien erilaisten teknisten apuvälineiden käyttö, ja tämä edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin.

159 §. Viittaus rikoslakiin. Pykälässä olisi informatiiviset viittaukset rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen sekä rikoslain 48 luvun 1–4 §:ään.

25 luku

Erinäiset säännökset

160 §. Muutoksenhaku ja täytäntöönpano. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin muutoksenhausta esitettävän lain nojalla annettuun päätökseen. Ennen varsinaista muutoksenhakua päätökseen olisi haettava oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimuksen tekemisestä säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimuksen tehdystä päätöksestä haettaisiin muutosta valittamalla niin kuin siitä oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

Pykälän 1 momentin pääsäännön lisäksi pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että ADR-ajolupa-koetta, turvallisuusneuvonantajan koetta sekä ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saisi kuitenkin vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Tämä olisi siksi, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi mainittujen kokeiden ja hyväksyntöjen toimivaltainen viranomainen.

Pykälän 3 *momentin* perusteella päätöksen tehnyt viranomainen voisi päättää, että sen tekemää päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Valitusviranomainen voisi kuitenkin tällöin määräyksellään keskeyttää päätöksen täytäntöönpanon.

161 §. *Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen.* Pykälä vastaa voimassaolevan VAK-lain 23 d §:ää. Sillä on pantu osaltaan kuljetustoiminnassa täytäntöön ympäristövahinkojen ehkäisemistä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/35/EY eli niin sanotun ympäristövastuudirektiivin artiklan 1 kohdan a alakohta sekä liitteen III kohta 8.

Ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:n mukaan valtion valvontaviranomaisen on määrättävä pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistamisesta. Jos pohjavesi on merkittävästi pilaantunut, viranomaisen on määrättävä puhdistamisesta vastuussa oleva ryhtymään eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa (383/2009) tarkoitettuihin korjaaviin toimiin. Vastaavasti ympäristönsuojelulain 176 §:n 2 momentin mukaan, jos vesistön merkittävä pilaantuminen tai luontovahinko on aiheutunut onnettomuuden tai muun ennakoimattoman syyn seurauksena, on valtion valvontaviranomaisen määrättävä vahingon aiheuttanut toiminnanharjoittaja eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa tarkoitettuihin korjaaviin toimenpiteisiin.

Pykälän viittaus ympäristönsuojelulain 137 §:ään ja 176 §:n 2 momenttiin olisi tarpeen niiden tilanteiden varalta, että säännöksessä tarkoitettu merkittävä vahinko aiheutuisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Pykälän säännöksellä varmistettaisiin, että ympäristönsuojelulain mukaisella valtion valvontaviranomaisella eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on toimivalta antaa näissä tilanteissa määräys ryhtymisestä eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa tarkoitettuihin korjaaviin toimenpiteisiin.

162 §. *Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen.* Pykälän 1 *momentin* mukaan ADR-ajoluvan tai turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen kaksoiskappale voitaisiin myöntää, jos ajolupa on kadonnut, varastettu tai anastettu. Se voitaisiin myös myöntää, jos tiedot ovat muuttuneet. Kaksoiskappale on identtinen alkuperäisen asiakirjan kanssa. Käytännössä kaksoiskappaletta voisi hakea samalla tavalla ja samoista paikoista kuin alkuperäistäkin ajolupaa. Turvallisuusneuvonantajan todistuksen kaksoiskappaletta voisi pyytää alkuperäisen todistuksen myöntäjältä, joka on Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän 2 *momentti* sisältäisi valtuudet Liikenne- ja viestintävirastolle määrätä tarkemmin alkuperäisen asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja mitätöinnistä.

163 §. *Virkavastuu.* Pykälän 1 *momentin* mukaan 102 §:ssä tarkoitettuja tarkoitussuorittavia suorittaviin sekä 135 §:ssä tarkoitettuja asiantuntijatehtäviä suorittaviin sovellettaisiin tehtävien julkisoikeudellisesta luonteesta johtuen rikosoikeudellista virkavastuusta koskevia säännöksiä. Tehtävissä olisi kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuista julkisista hallintotehtävistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vahingonkorvausvellisuudesta näitä tehtäviä suoritettaessa viittaamalla vahingonkorvauslakiin.

26 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

164 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentti sisältäisi tavanomaisen voimaantulosäännöksen. Laki esitetään tulevaksi voimaan vuoden [2022 alussa].

Pykälän 2 momentin mukaan esitettävä laki kumoaisi voimassa olevan VAK-lain.

Pykälän 3 momentin mukaan sovellettaisiin esitettävää lakia, jos muualla lainsäädännössä viitattaisiin kumottavaksi esitettävään VAK-lakiin.

165 §. Siirtymäsäännökset. Pykälässä olisi esitettävän lain siirtymäsäännökset, jotka olisivat välttämättömät vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan oikeustilanteen häiriöttömän jatkuvuuden turvaamiseksi lainsäädännön laajasti uudistuessa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että esitettävän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnät pysyvät voimassa niissä määrätyn ehdoin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hallintomenettelyssä vireillä olevista asioista, jotka käsiteltäisiin loppuun noudattaen esitettävän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä ja määräyksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin esitettävän lain 28 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Säännöstä sovellettaisiin seuraavasta esitettävän lain voimaantulon jälkeen suoritettavasta tarkastuksesta alkaen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että 93 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja sovellettaisiin [1 päivästä tammikuuta 2023].

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemiseen liittyvästä siirtymäajasta. Turvallisuusneuvonantajan kokeisiin liittyvien tehtävien uudistaminen edellyttää merkittävän määrän uudistustyötä, jossa kokeen suorittaminen ja todistuksen myöntäminen eriytetään muun muassa kokeen sähköistämisen mahdollistamiseksi ja kokeen järjestämiseksi palveluntarjoajan toimesta 96 §:ssä säädetyllä tavalla. Koska 95 §:ssä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemuksesta, kokeen suorittaja voisi maksaa vain kokeen suorittamisesta, ja maksaisi todistuksesta vain, jos sitä erikseen tarvitsee esimerkiksi osoittaakseen työnantajalleen pätevyytensä. Uudistukseen tarvittaisiin siirtymäaika, jotta järjestelmien toteuttaminen ehditään testata ja käynnistää riittäväällä tavalla. Siirtymäaika olisi puoli vuotta lain voimaantulosta.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että esitettävän lain 33 §:ssä säädetty sisäinen pelastussuunnitelma olisi laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä viimeistään [31 päivänä joulukuuta 2022].

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin, että esitettävän lain voimaan tullessa 49 §:ssä tarkoitettu koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö olisi edelleen kelpoinen tehtävänsä esitettävän lain voimaan tullessa voimassa olevan koulutusluvan voimassaoloajan.

Pykälän 8 momentissa säädettäisiin, että Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditoitua esitettävän lain tullessa voimaan, olisi edelleen kelpoinen tehtäväänsä täyttämättä esitettävän lain 111 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta [31 päivään joulukuuta 2022].

Pykälän 9 momentissa säädettäisiin, että esitettävän lain 124 §:ssä säädetty valvontasuunnitelma olisi laadittava viimeistään [31 päivänä joulukuuta 2022].

Pykälän 10 momentissa säädettäisiin, että voimassa olevan VAK-lain nojalla myönnettyt voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetusrajoituksia koskevat päätökset olisivat voimassa [31 päivään joulukuuta 2022].

Pykälän 11 momentissa säädettäisiin, että voimassa olevan VAK-lain 6 §:n 2 momentin säännös sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentin säännös puolustusvoimien auton-tarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentin säännös Pääesikunnan tunnustaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäisivät voimaan, kunnes niistä toisin säädetään. Puolustusministeriön johdolla on käynnissä hallituksen esityksen valmistelu, jossa säädettäisiin puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksista. Pykälän 11 momentissa säädettäisiin myös, että VAK-lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset jäisivät voimaan vuoden 2023 loppuun saakka.

Siirtymäsäännösten voimassa olon jatkamisella varmistettaisiin puolustusvoimien vaarallisten aineiden häiriötön kuljettaminen niin kauan, että puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamista koskeva lainsäädäntö saataisiin voimaan. Edellä mainitun 11 momentin toisen virkkeen siirtymäaika olisi erityisesti tarpeen puolustusvoimien kuljetussopimukseen perustuvien ja käytännössä yritysten suorittavien vaarallisten aineiden kuljetusten saattamiseksi esitettävän lain vaatimusten mukaiseksi ottaen huomioon myös varautumiseen ja valmiuden kohottamiseen liittyvät seikat.

Pykälän 12 momenttiin esitettävä siirtymäsäännös selventäisi 154 – 156 §:n kohdalla sitä, että ennen esitettävän lain voimaantuloa tehdyistä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrätään - rikosoikeudellisesta lievemmän lain periaatteesta huolimatta - nimenomaan rikosoikeudellinen rangaistus. Esitettävässä laissa rikosoikeudellisen sääntelyn korvaaminen joiltain osin hallinnollisella sanktioinnilla ei kuitenkaan merkitsisi rangaistusvastuusta vapautumista, vaan lievemmän lain periaate otettaisiin huomioon sanktiota määrättäessä (LaVL 3/2017 vp.).

Siirtymäsäännös olisi poikkeus rikoslain 3 luvun 2 §:n 2 momentista ilmenevään pääsääntöön. Dekriminalisointi ei tässä tapauksessa lähtökohtaisesti merkitse, että suhtautuminen rangaistavaksi säädettyihin tekoihin tai laiminlyönneihin olisi lieventynyt, eikä rangaistussäännöksen kumoaminen merkitse, että teot jäisivät jatkossa vaille seuraamuksia. Ennen voimaantuloa tehdyistä teoista ja laiminlyönneistä määrättäisiin siten lähtökohtaisesti rikosoikeudellinen rangaistus. Jos uuden lain mukainen hallinnollinen seuraamus olisi kuitenkin yksittäistapauksessa tosiasiallisesti lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus, olisi siirtymäsäännöstä tulkittava kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 15 artiklan 1 kohdan kanssa yhteensopivasti. Esimerkiksi päiväsakkojen lukumäärää voitaisiin tarvittaessa alentaa.

7.2 Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

65 §. *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälän 1 momentin 6 kohtaan tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.3 Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta

106 b §. *Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.4 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Viittaus muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.5 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

21 §. *Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille.* Pykälän 1 momentin 13 kohtaan tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.6 Laki kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta

3 §. *Suhde eräisiin säädöksiin.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.7 Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

5 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 1 momentin 8 kohtaan tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.8 Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.9 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 1 ja 2 §:n muuttamisesta

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 4 kohdan viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 b §:ään muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotukseen.

7.10 Laki lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Soveltamisala.* Pykälän 4 momentin 4 kohtaan tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.11 Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.12 Laki pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

4 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 4 momenttiin tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.13 Laki rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta

9 §. *Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.14 Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

44 luku.

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista.

13 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusrikos.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.15 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala.* Pykälän 2 momentin 1 ja 2 kohtaan tehtäisiin säädösviittausten teknisiä korjauksia. Lisäksi momentin 8 kohtaan tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.16 Laki säteilylain muuttamisesta

37 §. *Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus.* Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa. Lisäksi viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 c §:n 2 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotuksen 95 §:n 3 momenttiin.

41 §. *Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus.* Pykälän 7 momentin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 c §:n 2 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotuksen 95 §:n 3 momenttiin.

179 §. *Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja.* Pykälän 3 momentin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 §:ään muutettaisiin viittaukseksi 1. lakiehdotukseen.

7.17 Laki tieliikennelain muuttamisesta

114 §. *Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa.* Pykälän 7 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

Liite 3.3. *Kielto- ja rajoitusmerkit.* Liikennemerkillä C8 (Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty) osoitettavaa vaarallisten aineiden kuljetuskieltoa muutettaisiin. Merkillä C8 kiellettäisiin vaarallisten aineiden kuljetus ajoneuvoilla, jotka vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla edellytetään merkittäviksi vaarallisia aineita osoittavin oranssikilvin. Merkin yhteydessä ei enää käytettäisi lisäkilpeä H14 (Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) ja H15 (Läpiajo-kielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle).

Samassa yhteydessä esitettävän lain nojalla annetussa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä luovutettiin reittirajoituksen jaottelusta ryhmän A ja B vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Liite 3.8. *Lisäkilvet.* Lisäkilvet H14 (Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) ja H15 (Läpiajokiello ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle) selityksineen kumottaisiin.

7.18 Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun 4 §:n muuttamisesta

4 §. *Soveltamisalan rajoitukset.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan tehtäisiin lakitekniinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

7.19 Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 1 momentin soveltamisalaan lisättäisiin laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (/).

4 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin säännös, että Säteilyturvakeskus on markkinavalvontaviranomainen myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta.

7.20 Laki turvallisuuslainsäädännön muuttamisesta

21 §. *Suppean henkilöturvallisuuslainsäädännön piiriin kuuluvat tehtävät.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 11 kohta, joka koskisi vaarallisten aineiden kuljetusten parissa työskenteleviä henkilöitä.

7.21 Laki liikenteen palveluista annetun lain 219 §:n muuttamisesta

219 §. *Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot.* Pykälän 2 momentin 5 kohtaa muutettaisiin siten, että vastuuhenkilöiden luetteloon lisättäisiin vaarallisten aineiden tie- tai

rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantaja. Pykälän 1 momentin 10 nojalla luonnollisista henkilöistä liikenneasioiden rekisteriin saa tallentaa tiedon yrityksestä tai yhteisöstä, jonka palveluksessa henkilö on tai jonka toiminnassa hän on mukana. Koska lakiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta lisättäisiin yritysten velvollisuus ilmoittaa nimeämänsä turvallisuusneuvonantaja, tulisi tieto löydettävyyden helpottamiseksi lisätä myös oikeushenkilön yhteyteen. Kaikki turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvolliset eivät kuitenkaan ole sellaisia oikeushenkilöitä, jotka toiminnanharjoittajaluvan perusteella rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin. Toiminnanharjoittajalupa vaaditaan kuitenkin kaikilta tavarakuljetustoimintaa harjoittavilta.

Vaarallisten aineiden kuljetusten järjestäminen turvallisesti vaatii erityisasiantuntemusta ja yhteistyötä. Siksi tieto turvallisuusneuvonantajista on tarpeen tallettaa liikenneasioiden rekisteriin. Jotta tieto turvallisuusneuvonantajasta olisi helposti saatavilla, lisätään nämä toimijat vastuuhenkilöiden luetteloon. Näin tieto olisi saatavilla lain 227 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla.

Kansallinen liikkumavara liikenneasioiden rekisterin sääntelyyn perustuu yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 145/2017 vp).

7.22 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että momentin luetteloon ja siten lain soveltamisalaan lisättäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa lain (/) 154 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu sekä 155 ja 156 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Voimassa oleva VAK-laki esitetään kumottavaksi, jolloin kumoutuvat myös siinä olevan asetuksenantovaltuuden nojalla annetut asetukset. Esitettävän lain nojalla säädettäisiin vain yksi valtioneuvoston asetus, mikä selkeyttäisi säädöskokonaisuutta. Asetuksessa säännöksiä olisi vähemmän kuin voimassa olevissa asetuksissa, koska uuden lain myötä osa asetusten säännöksiä sisällytettäisiin lakiin. Teknisluonteiset vaatimukset annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Määräystenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyy hyvin paljon ammatillisiksi luonnehdittavia erityispiirteitä ja velvollisuuksia, jotka kuljetustoiminnassa mukana toimivien on hallittava.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen nojalla *valtioneuvoston asetuksella* voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä:

- 1) 23 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä pakkauksen, säiliön ja kontin käyttöolosuhteisiin liittyvästä yleisestä materiaalin käyttölämpötilasta ja sen merkitsemisestä,
- 2) 24 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettua vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä, asiakirjoista ja merkinnöistä,
- 3) 28 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä ilmoitettavien säiliöiden ja paineastioiden tyypeistä, ilmoitettavista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta,
- 4) 30 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista,

- 5) 31 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tilapäisen säilytyksen käytännön toteutuksesta, vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksikköjen säilyttämisestä, sijoittelusta ja erottelusta sekä muista tilapäisen säilytyksen ainekohtaisista menettelyistä ja teknisistä yksityiskohdista,
- 6) 32 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta,
- 7) 33 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä, uusimisesta ja suunnitelman toimittamisesta viranomaisille,
- 8) 34 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuus selvityksen sisällöstä,
- 9) 35 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarvittaessa turvallisuus selvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta,
- 10) 36 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuus selvityksen uusimisen käytännön toteutuksesta,
- 11) 51 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista,
- 12) 98 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävästä erikoiskoulutuksesta sekä pääsyaatimuksista erikoiskoulutukseen, erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niistä annettavasta todistuksesta,
- 13) 102 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarkastuslaitosten yhteistyöstä ja siihen liittyvistä tehtävistä,
- 14) 114 §:n 6 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarkastuslaitoksen vuosittaisen kertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle,
- 15) 115 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tarkastusten määräajoista, kuljetuksen tarkastuskohteista sekä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteutuksesta,
- 16) 118 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä VAK-tienvarsitarkastusten tarkastusluettelosta ja sen mallista, tarkastuskohteista sekä tarkastusten annettavan selvityksen sisällöstä ja sen mallista,
- 17) 130 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa seuraavat määräykset:

- 1) 8 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetusluokista, luokituskriteereistä, -menetelmistä ja -asiakirjoista, luokitukseen liittyvistä kokeista, testeistä ja muista aineen ominaisuuksien tunnistamiseen sekä tunnistetietojen ja kuljetusvaatimusten määrittämiseen tarvittavista menettelyistä, kuljetusnimikkeistä ja muista luokitustiedoista, luokitukseen liittyvistä kuljetusehdosta, sekä aineista, joiden kuljetus on kielletty tai joilta edellytetään viranomaisen määrittämää luokitusta ja nimikettä,
- 2) 9 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä 9 §:n 1 momentissa tarkoitettusta merkinnästä, merkitsemistavasta ja -menetelmästä sekä merkintöjen teknisistä yksityiskohdista,
- 3) 10 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksessa mukana pidettävistä tai välitettävistä ainetiedoista ja muista aineen kuljetukseen liittyvistä tiedoista, tietojen merkitsemistavasta sekä tietojen ja asiakirjojen teknisistä yksityiskohdista, tietojen sähköisestä välittämisestä sekä tietojen säilyttämisestä,
- 4) 11 §:n 3 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä sähköisesti välitettävistä ja säilytettävistä kuljetustiedoista ja niitä sisältävistä asiakirjoista sekä tietojen välitystavasta ja säilyttämisestä,

- 5) 12 §:n 2 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä sallituista ainekohtaisista kuljetustavoista, pakkaustavoista, pakkauksen, säiliön ja kontin sulkemistavasta ja muusta käytöstä, kuljetuksesta pakkaamattomana ja irtotavarana sekä muista käytettävään kuljetustapaan liittyvistä yksityiskohdista,
- 6) 13 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuomatiilan käytöstä, kuorman ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin edellyttämistä erityistoi-
menpiteistä ja näihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoi-
menpiteistä sekä ainekohtaisia määräyksiä räjähteistä ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta,
- 7) 13a §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvallisuusohjeista ja valmiussuunnitelmasta, niiden sisällöstä ja muodosta sekä kuljetuksessa edellytettävistä varusteista ja niiden sijoittelusta,
- 8) 16 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetukseen soveltu-
van kuljetusvälineen sekä kuorma- ja lastitiilan erityisistä rakenteista, varusteista ja teknisistä ominaisuuksista sekä aineen tai ainemäärän rajoittamisesta,
- 9) 17 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaarallista ainetta kuljetettavan ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksymisen edellytyksistä, hyväksynnän ja katsastuksen suorittamiseen liittyvistä teknisistä vaatimuksista, tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä, todistuksen mallista, sisällöstä ja voimassaoloajasta sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa ensimmäisestä VAK-ADR-katsastuksesta,
- 10) 19 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tarvittavien mittausten, laskemien tai testien sisällöstä sekä siitä, milloin vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa 19 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuilla tavoilla,
- 11) 20 §:n 2 momentin nojalla ainekohtaisia ja teknisiä tarkempia määräyksiä kuljetuksen ennakko-
hyväksynnästä, luvasta, hyväksyntää tai lupaa edellyttävistä aineista ja kuljetustilan-
teista sekä hyväksynnän ja luvan hakemiseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista ja ehdoista,
- 12) 21 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä luvan vaatimisen yksityiskohdista sekä ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä 21 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tapauksista, joissa lupaa ei vaadita,
- 13) 22 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä luvan hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista,
- 14) 23 §:n 3 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä pakkauksen, säiliön ja kontin suunnittelusta, valmistuksesta, varustamisesta, rakenteesta, materiaalista, tarkastuksesta, testauksesta, merkinnästä, käytöstä, käyttöolosuhteista, kunnossapidosta ja kunnostamisesta sekä niihin liittyvistä teknisistä menetelmistä,
- 15) 24 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä muuten vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisesta, arviointimenettelystä, tarkastuksista ja teknisistä menetelmistä ja menettelytavoista, hyväksynnän voimassaoloajasta, uudistamisesta ja kumoamisesta, merkinnöistä, merkintätavoista, merkittävistä tiedoista, asiakirjoista ja todistuksista,
- 16) 25 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän voimassaoloajasta, valmistuksen, kunnostuksen ja testauksen varmistamisesta ja valvonnasta, teknisistä asiakirjoista, todistuksista ja niiden säilyttämisestä sekä käyttäjän saatavilla olevista tiedoista,
- 17) 26 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pakkausten, säiliöiden ja konttien soveltuvuudesta kuljetukseen, niiden käytöstä, tarkastusten määräajoista, teknisistä asiakirjoista ja niiden säilyttämisestä,
- 18) 27 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tieteen ja teknologian kehityksen huomi-
oon ottamiseksi edellytettävistä poikkeavista ratkaisuisista, vaatimuksista, teknisistä eritelmistä ja niiden sisällöstä,

- 19) 34 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä satama-alueen varustamisesta lastivahinkojen varalta, 34 §:n mukaisen satama-alueen turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella,
- 20) 37 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, kuorman ja lastin rajoittamisesta ja sijoittelusta matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, muista erityistoimenpiteistä sekä vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon kuljetuksesta tiehen kuuluvalla lautalla,
- 21) 38 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohdaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen vaarallisten aineiden matkatavarana kuljettamisen rajoittamisesta tai kieltämisestä ja näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista,
- 22) 39 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohdaisesti lentopostissa sallituista vaarallisista aineista ja hyväksyntää edellyttävästä vaarallisia aineita sisältävästä lentopostista sekä lentopostikuljetusten rajoittamisesta tai kieltämisestä,
- 23) 40 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän vaatimisen yksityiskohdista sekä hyväksynnän hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista,
- 24) 42 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavan koulutuksen sisällöstä ja rakenteesta, käytännön toteutuksesta, täydennyskoulutuksen määrärajoista ja muista koulutuksen teknisistä yksityiskohdista,
- 25) 43 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ilmakuljetuksen ja lentotoimintaan liittyvän koulutusohjelman sisällöstä ja rakenteesta,
- 26) 44 §:n 3 momentin nojalla tarvittaessa tarkempia määräyksiä kouluttajan pätevyydestä ja ammattitaidosta sekä siihen liittyvän koulutuksen teknisistä yksityiskohdista,
- 27) 45 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ajoluvan mallista sekä ainekohtaisia teknisiä määräyksiä siitä, milloin kuljettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa,
- 28) 46 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä koulutuksen ja kurssien rakenteesta, sisällöstä ja käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista,
- 29) 47 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ajolupakokeen rakenteesta, sisällöstä, suoritustavasta, valvonnasta, käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä muista teknisistä yksityiskohdista,
- 30) 48 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ADR-ajoluvan voimassaoloajasta, voimassaolon ja sen jatkamisen määräytymisestä, ADR-ajoluvan hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä,
- 31) 49 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä koulutusluvan hakemisen yksityiskohdista, koulutusohjelman sisällöstä ja muista yksityiskohdista,
- 32) 51 §:n 2 momentin nojalla ainekohtaisia tai muutoin yksityiskohtaisia määräyksiä turvatoimista ja tarkempia määräyksiä turvauhiin varautumisen ja turvatoimien käytännön toteutuksesta sekä turvatoimien ja -velvoitteiden teknisistä yksityiskohdista,
- 33) 52 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan tunnistamisesta, tilapäisen säilytyksen paikan turvaamisesta ja teknisiä määräyksiä henkilöllisyyden osoittavasta asiakirjasta,
- 34) 53 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvasuunnitelman sisällöstä ja aineista, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka,
- 35) 55 §:n 5 momentin nojalla tarkempia teknisiä määräyksiä vaarojen arvioinnista, kuljetusrajoitusten alaisista aineryhmistä, rajoituksen toteuttamisesta, tunneliluokista ja muista kuljetusrajoituksiin liittyvistä teknisistä seikoista,
- 36) 56 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen ja ilmoitettavien tietojen teknisistä yksityiskohdista sekä 56 §:n 2 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekemisestä, ilmoitettavista tapauksista, ilmoitusten ja sen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä ilmoitus- ja välitystavasta,

- 37) 57 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä 57 §:ssä tarkoitettuun selvityksen tekemisestä, selvitystä edellyttävistä tapauksista, selvityksen sisällöstä ja mallista, selvityksen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä selvityksen välitystavasta,
- 38) 62 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 39) 63 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 40) 64 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vastaanottajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 41) 65 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuormaaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 42) 66 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pakkaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 43) 67 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä täyttäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 44) 68 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä säiliökontin haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 45) 69 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä säiliövaunun haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 46) 70 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuorman purkajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 47) 71 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä rataverkon haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 48) 72 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kunnossapidosta vastaavan yksikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 49) 73 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä laivaajan ja lastinantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 50) 74 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 51) 75 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pakkaajan, täyttäjän ja kuormaaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 52) 76 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 53) 77 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 54) 78 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä johtamisjärjestelmän ja säteilysojeluohjelman sisällöstä ja niihin liittyvästä säteilysojelusta ja muista toimenpiteistä,
- 55) 79 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuljetuksen hyväksyntää ja ennakoilmoitusta edellyttävistä radioaktiivisten aineiden lähetyksistä, hyväksymishakemuksen, hyväksymistodistuksen ja ilmoituksen sisällöstä sekä muista hakemisen, hyväksynnän myöntämisen sekä ilmoituksen tekemisen teknisistä yksityiskohdista,
- 56) 80 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisista raja-arvoista,
- 57) 91 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta,
- 58) 92 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ainekohtaisista pienistä määristä, joiden kuljetus ei edellytä turvallisuusneuvonantajan nimeämistä,
- 59) 93 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta,
- 60) 94 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä toiminnasta, jota turvallisuusneuvonantajan on seurattava, sekä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä,

- 61) 95 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja sen sisällöstä sekä turvallisuusneuvonantajan todistuksen mallista, muuttamisesta, voimassaolosta ja voimassaoloajan jatkamisesta sekä todistuksen hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä,
- 62) 96 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittavasta, käytännön järjestelyistä ja valvonnasta sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista,
- 63) 98 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävään erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista sekä erikoiskoulutuksen teknisistä yksityiskohdista,
- 64) 102 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tehtävissä noudatettavista menettelyistä, laatujärjestelmän arvioinnista, hyväksynnästä, niihin kuuluvasta valvonnasta sekä muusta tehtävien käytännön toteutuksesta,
- 65) 103 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
- 66) 104 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tarkastuksen ja testauksen teknisestä suorittamisesta,
- 67) 105 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
- 68) 106 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ja uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
- 69) 107 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä määräaikaistarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta,
- 70) 108 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tarkastuspalvelun tehtävistä, niiden suorittamisesta ja valvonnasta, hyväksymisestä, hyväksymisen hakemisesta, edellytyksistä, peruuttamisesta ja voimassaoloajasta,
- 71) 109 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä alihankintana suoritettavista tehtävistä ja standardin SFS-EN ISO/IEC 17025 soveltamisesta,
- 72) 111 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytysten täyttämisen käytännön toteutuksesta sekä standardin SFS-EN ISO/IEC 17020 soveltamisesta,
- 73) 112 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä,
- 74) 113 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä väliaikaisen hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä,
- 75) 114 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä,
- 76) 125 §:n 7 momentin nojalla tarkempia ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä siitä, milloin vaatimustenmukaisen kuljetuksen mahdollistamiseksi ja riittävän kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi edellytetään 125 §:n 1-3 momentissa säädetyn toimivaltaisen viranomaisen toimenpidettä, todistusta, päätöstä, hyväksyntää tai muuta vastaavaa asiakirjaa,
- 77) 137 §:n 1 momentin nojalla tarkempia määräyksiä poikkeuksista kyseiseen lakiin siten, kuin 137 §:n 1 ja 2 momenteissa määrätään,
- 78) 162 §:n 2 momentin nojalla tarkempia määräyksiä asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä,
- 79) 162a §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan keväällä 2022.

Esityksen 165 §:ssä esitetään useita siirtymäsäännöksiä.

10 Toimeenpano ja seuranta

Uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain toimeenpanoa tehostettaisiin viranomaisille, kuljetusyriyksille ja matkustajille järjestettävällä tiedotuksella ja koulutuksella.

Uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vaikutuksia seurattaisiin. Erityisesti seurattaisiin tilapäistä säilytystä koskevan uuden sääntelyn vaikutuksia ja toimivuutta. Seurannan tulosten perusteella arvioitaisiin tarvetta tilapäistä säilytystä koskevan lainsäädännön edelleen kehittämiseksi. Seurannan tavoitteena olisi myös luoda edellytyksiä vaarallistein aineiden kuljetuksesta lain ja kemikaaliturvallisuuslain valvonnan yhteensovittamiseksi ja yhteistyön kehittämiseksi.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Puolustusministeriössä on käynnissä hallituksen esityksen valmistelu Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusten uudeksi lainsäädännöksi.

Työ- ja elinkeinoministeriössä valmistellaan hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esityksellä yhdenmukaistettaisiin yleisesti markkinavalvontasääntelyä. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavassa laissa selkeytettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden markkinavalvontaa sekä lisättäisiin lainsäädäntö yleisen markkinavalvontalainsäädännön soveltamisalaan.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion [vuoden 2022] talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Esitykseen sisältyy useita uusia tai täsmennettyjä viranomaisvalvontaan liittyviä tehtäviä, jotka lisäävät erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä ja resurssitarpeita. Resurssitarpeet on perusteltu ja eritelty esityksen jaksossa ”4.2.2.1. Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastoon”.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta

Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on erityisesti ylläpitää liikenneturvallisuutta ja estää ympäristön turmeleminen. Nämä tavoitteet huomioon ottaen esitettävällä lainsäädännöllä turvataan perustuslain 7 §:ssä suojattua jokaisen oikeutta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä säädettyä jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Esitettävä lainsäädäntö on tärkeä näiden perusoikeuksien toteutumisen kanalta.

12.2 Perusoikeuksien rajoittaminen

Esitettävää lainsäädäntöä on tarve arvioida perustuslain 10 §:n yksityiselämän suojan, 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden sekä 21 §:n oikeusturvan kannalta. Perustuslain 22 §:n mukaan

julkisen vallan on turvattava näiden perusoikeuksien toteutuminen. Voimassa olevaa VAK-lakia ei ole säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella.

Henkilötietojen suoja. Liikenteen palveluista annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi 20. lakiesityksessä siten, että liikenneasioiden rekisteriin voisi tallettaa yrityksen tiedon sen nimeämästä vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajasta. Ehdotus olisi merkityksellinen perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän suojan ja henkilötietojen suojan kannalta, sillä luonnollisesta henkilöstä talletettaisiin uusi tieto ja tämä tieto olisi saatavilla yksittäisluovutuksena.

Perustuslakivaliokunnalla on verrattain runsaasti lausuntokäytäntöä henkilötietojen suojasta (ks. tuoreesta lausuntokäytännöstä kokoavasti esim. PeVL 4/2021 vp, s. 2–4 viittauksineen). Lähtökohtaisesti henkilötietojen sääntely tulee perustua yleiseen tietosuojasetukseen ja sitä täydentävään kansalliseen yleissääntelyyn (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5), ja kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava (PeVL 1/2018 vp). Kansallisen sääntelyn tarve korostuu lähinnä tietosuojasetuksen mukaisten erityisten henkilötietoryhmien sekä kansallisesti valtiotäytäntöisesti arkaluonteisiksi katsottavien tietojen osalta ((PeVL 15/2018 vp). Sääntelytarpeen arvioinnissa on otettava huomioon riskiperusteisuus (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5) ja perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2–3 ja siinä viitatus lausunnot).

Liikenneasioiden rekisteriä koskeva sääntely on annettu perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 2/2018 vp). Nyt kyse on melko pienestä muutoksesta sääntelyyn ja sitä on pidettävä asianmukaisena perusoikeuksien rajoitusedellytysten asettamien reunaehtojen valossa. Henkilötietojen suojan kannalta merkityksellinen olisi etenkin se seikka, että tieto turvallisuusneuvonantajasta olisi saatavilla yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä. Vaikka kyse on ammattiin tai elinkeinonharjoittamiseen liittyvästä tiedosta, koskee tietoa silti henkilötietojen suoja. Yhteys ammatilliseen toimintaan vaikuttaa kuitenkin siten, että tällaista tietoa ei ole tarpeen suojata yhtä laajasti kuin yksityiselämän ydinalueelle kuuluvien tietojen. Turvallisuusneuvonantajaa koskeva tieto on tarpeellista olla saatavissa, jotta voidaan taata vaarallisten aineiden kuljetusten asianmukainen hoitaminen ja valvonta. Taustalla on turvallisuuden varmistamista koskeva yleinen etu. Luovutettavat tiedot on rajattu luovuttamista koskevissa jo olemassa olevissa säännöksissä, millä turvataan henkilötietojen suojaan puuttumisen oikeasuhteisuus.

Kotirauha. Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on suojattu. Lailla voidaan kuitenkin säätää perusoikeuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittämiseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä.

Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti myös kuljetusvälineissä olevat pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat. Esityksen 1. lakiehdotuksen 131 §:ssä säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta tehdä tarkastuksia ja valvonnan suorittamiseksi oikeudesta päästä erilaisiin paikkoihin sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Tarkastusta ei saisi suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, ja kuljetusvälineen tarkastusta ei saisi ulottaa asumiseen käytettäviin tiloihin, jos se ei ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Viranomaisten tarkastusten suorittamiseksi voi olla tarvetta päästä tiloihin, joita käytetään aluksessa asumiseen. Ajoneuvoa voidaan katsoa käytettävän sekä liikkumiseen että asumiseen. Tarkastusten tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden valvonta. Siten tarkastamisen mahdollistamiseksi, esimerkiksi asiakirjojen tarkastamisen osalta, voi olla tärkeää päästä ajoneuvoon sisälle tai aluksen asumiseen käytettäviin tiloihin, joskin asumistiloihin pääsyn tarvetta voidaan pitää poikkeuksellisenä.

Perustuslakivaliokunta on todennut lausuntokäytännössään (PeVL 17/1998 vp, s. 4/II, PeVL 43/2010 vp), että tällaiset edellä mainitut ajoneuvotilat jäävät perustuslailla suojatun kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle, koska ajoneuvoja käytetään sekä liikkumiseen että asumiseen.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut (PeVL 5/2010 vp, PeVL 32/2010 vp, PeVL 5/2013 vp), että kun on kyse valvontatyypisistä tarkastuksista, tulisi tarkastussäännöksessä viitata hallintolain 39 §:ään, jotta menettelylliset ja oikeusturvatakeet tulevat taatuiksi. Esityksen 1. lakiehdotuksen 131 §:ssä on viitattu valiokunnan edellyttämällä tavalla mainittuun pykälään, eikä toimivaltuudesta säättämisen voida näiltä osin edellyttävän perustuslainsäätämisen järjestyksen käyttämistä.

Hallintolain 39 §:n mukaan viranomaisen on ilmoitettava toimivaltaansa kuuluvan tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, jota asia välittömästi koskee, jollei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Edellä tarkoitettulla asianosaisella on oikeus olla läsnä tarkastuksessa sekä esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Tarkastuksen kuluessa asianosaiselle on, mikäli mahdollista, kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on suoritettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle tai sen haltijalle kohtuutonta haittaa. Näiden velvoitteiden lisäksi saman pykälän mukaan tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle.

Edellä mainituilla perusteluilla 131 §:ssä esitettäväksi säädettävä tarkastusoikeus ei edellyttäisi perustuslainsäätämisen järjestyksen käyttämistä.

Elinkeinovapaus. Esityksen 1. lakiesityksessä esitetään vaarallisten aineiden kuljetusten yleisvaarallisen luonteen vuoksi useita erilaisia lupa-, hyväksyntä tai valtuutusvaatimuksia. Nämä vaatimukset ovat merkityksellisiä perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun elinkeinovapauden kannalta.

Erilaisia lakiesityksessä tarkoitettuja lupia, hyväksyntöjä ja valtuutuksia ovat ainakin 13 §:ssä tarkoitettavat luvat räjähteen käsittelystä taajamassa, 20 §:ssä tarkoitettavat kuljetuksen ennakkohyväksynnät ja luvat, 21 §:ssä tarkoitettavat luvat vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen, 49 §:ssä tarkoitettavat ADR-ajolupakoulutuksen antajan luvat, 39 §:ssä tarkoitettavat postiyritykselle myönnettävät hyväksynnät lentopostilähetyksien käsittelyyn, 97 §:ssä tarkoitettavat valtuutukset VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, 99 §:ssä tarkoitettavat erikoiskoulutusluvut, 112 §:ssä tarkoitettavat tarkastuslaitoksen hyväksynnät ja 137 §:ssä tarkoitettavat poikkeusluvut.

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetään jokaisen oikeudesta lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Luvanvaraisuutta koskevan sääntelyn tulee täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset (esimerkiksi PeVL 58/2014 vp, PeVL 69/2014 vp ja PeVL 31/2018 vp). Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.

Lakiesityksessä esitettävä lupavaatimukset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin tai EU:n lainsäädäntöön ja siksi lupa-, hyväksyntä ja valtuutusvaatimuksilla on vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä yleisesti hyväksytyt ja tunnetut perusta. Tämän vuoksi myös esitettävät

vaatimukset ovat elinkeinonharjoittajien tiedossa ja ennustettavissa. Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on erityisesti hyvän liikenneturvallisuuksilanteen ylläpitäminen. Perustuslakivaliokunta on pitänyt liikenneturvallisuuksia nimenomaisesti perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perustana elinkeinonvapauden rajoittamisen kannalta (PeVL 40/2002 vp). Esitettävät vaatimukset ovat myös vaikuttavan viranomaisvalvonnan takeena.

Lakiesityksen lupa-, hyväksyntä- tai valtuusvaatimukset ovat siten lakiesityksestä ilmenevällä tavalla tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia, eivätkä edellytä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä.

Oikeusturva. Esityksen 1. lakiesityksessä hallintotoimien kohteiden muutoksenhakuoikeudesta säädettäisiin tavanomaisesti 160 §:ssä. Pykälän mukaan esitettävän lain nojalla annettuun päätökseen saisi vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta ja sen tekemisestä säädettäisiin hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädettäisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä.

12.3 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen

Lakiehdotusta on tarkasteltava asetuksenantovaltuuksien ja määräyksenantovaltuuksien osalta suhteessa perustuslain 80 §:ään. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranoman voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrättyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on arvioinut lailla säätämisen vaatimusta VAK-lain muutosesityksen yhteydessä vuonna 2000 (HE 180/2000 vp, PeVL 43/2000 vp). Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna määräyksenantovaltuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (esimerkiksi PeVL 46/2001 vp, s. 3/1 ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallostaan tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, myös PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp). Viranomaisten oikeussääntöjen antamisen tulee olla perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista.

Esityksen 1. lakiesityksessä annettaisiin huomattava määrä määräyksenantovaltuuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirastolle annettavat määräyksenantovaltuudet koskisivat uudessakin laissa teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat säännökset ja määräykset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja EU:n lainsäädäntöön, joiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon tulee reagoida kansallisesti nopeasti. Kutakin kuljetusmuotoa koskevat määräykset käsittävät yli 1000 sivua. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisiä sopimuksia muutetaan muutaman vuoden välein, joten määräyksenantovaltuuksien säätäminen Liikenne- ja viestintävirastolle myös selvästi poieuttaisi tarvittavien muutosten tekemistä.

Ehdotetut valtuussäännökset asetusten ja erityisesti määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Ehdotettuihin asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksiin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulisi säätää lailla. Kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen asetuksenanto- ja määräystenantovaltuuksien säätämiseksi on olemassa edellä mainitulla tavalla perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi ehdotetut asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

12.4 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan hallituksen esityksistä maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistamista (PeVL 26/2017 vp) käsitellyt kattavasti julkisen hallintotehtävän antamisen reunaehtoja perustuslain 124 §:n kannalta.

Perustuslain 124 §:n perusteella merkityksellistä sääntelyä on lakiehdotuksen tarkastuslaitoksia koskeva sääntely. Esityksessä tarkoitettut tarkastuslaitokset suorittavat julkista hallintotehtävää, josta on säädetty jo voimassa olevassa VAK-laissa. Esitettävät tehtävät eivät olisi tarkastuslaitoksille uusia.

Esitettävässä laissa huolehdittaisiin oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten täyttymisestä muun muassa säätämällä tarkkarajaisesti ja täsmällisesti tarkastuslaitosten oikeuksista, tehtävistä, valvonnasta, riippumattomuudesta ja muista hyväksymisen edellytyksistä.

Esityksen mukaan virkavastuulla tehtäviä hoitavia olisivat tarkastuslaitostehtäviä suorittavien lisäksi ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan jatkokoulutuksesta vastaava henkilö ja jatkokoulutusta antava henkilö jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, valvonnassa valvontaviranomaisen käyttämä asiantuntija ja turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestämiseen käytettävä palveluntarjoaja. Julkiset tehtävät eivät olisi näille toimijoille uusia.

Esitettäviin virkavastuulla hoidettaviin julkisiin hallintotehtäviin sovellettaisiin hallinnon yleislakeja. Viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämättömästi sisällyttää lakiin, koska hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 42/2005 vp, s. 3/II). Viranomaisen ja yksityisen välillä tehtävässä sopimuksessa voidaan varmistaa oikeusturvan takeena olevien hallinnon yleislakien noudattaminen. Velvollisuus niiden noudattamiseen johtuu tällöinkin kuitenkin suoraan laista (PeVL 3/2009 vp, s. 5/I).

Perustuslakivaliokunnan asettama keskeinen lähtökohta julkisen palvelutehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on virkavastuun ulottaminen hallintotehtävää hoitavaan. Tästä säädetäisiin 1. lakiesityksen 163 §:ssä. Myös vahingonkorvauksen osalta olisi viittaussäännös vahingonkorvauslakiin.

Esityksen 1. lakiesityksessä esitettäviä julkisia hallintotehtäviä on edellä mainituilla perusteilla pidettävä asianmukaisina perustuslain 124 §:n kannalta.

12.5 Valtiosopimuksen tekovallan siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastolle

Esityksen 1. lakiesityksen 129 §:ssä esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäväksi valtiosopimuksetekotoimivaltaa. Säännös ei olisi uusi ja valtuussäännös teknisten sopimusten tekemisestä vastaisi voimassaolevan VAK-lain valtuussäännöstä. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä teknisluonteisen sopimuksen Suomea sitovassa ADR-sopimuksen A liitteen 1.5 luvussa, RID-määräysten liitteen 1.5 luvussa ja IMDG-säännöstön 7.9.1 kohdassa tarkoitettun määräaikaisen poikkeuksen hyväksymisestä enintään viideksi vuodeksi. Sopimuksen tekemisen edellytyksenä olisi, että sillä sallitaan poikkeava tekninen ratkaisu tai muu järjestely, jolla säilytetään vastaava turvallisuustaso kuin ADR-sopimuksen määräyksiä, RID-määräyksiä ja IMDG-säännöstöä noudattamalla.

Liikenne- ja viestintäviraston tekemät sopimukset saatettaisiin voimaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi lisäksi tietoja sopimuksista.

Sopimuksetekovallan antamista viranomaiselle on pidettävä poikkeuksellista, mutta se on mahdollista. Tällaisen sopimuksetekovallan säätämiseksi on perustuslain 94 §:ään pohjautuvassa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä asetettu seuraavia edellytyksiä: valtuutus ei saa olla rajoittamaton valtuutuksen saajaan ja sisältöön nähden, minkä ohella valtuutuksessa on ilmaistava ne viranomaistahot tai muut tahot, joiden kanssa sopimuksia voidaan tehdä. Perustuslain 94 §:n 1 momentista lisäksi johtuu, että viranomaiselle ei ole mahdollista perustaa tavallisella lailla sopimuksetekovaltaa asioissa, joista päättäminen vaatii eduskunnan hyväksymisen (PeVL 14/2014 vp, s. 3, PeVL 14/2010 vp, s. 3—4, PeVL 17/2004 vp, s. 3/I, PeVL 16/2004 vp, s. 4/I).

Perustuslakivaliokunta on sopimuksetekovallan delegoinnin vaikutusta lakiesityksen käsitteilyjärjestykseen arvioidessaan todennut, että sopimuksetekovaltuus voi lähinnä koskea sopimuksen määräysten teknisiä mukautuksia ja täydennyksiä. Delegoinnin perusteella tehtävä sopimus ei sen sijaan voi sisältää esimerkiksi yksilön kannalta kokonaan uudentyyppejä velvoitteita tai olennaisesti päävelvoitteen määräyksiä ankarampia oikeuden rajoituksia. Merkitystä arvioinnissa on annettu myös sille, että sopimusmääräysten joustavalle mukauttamiselle on ollut erityisiä perusteita (PeVL 14/2010 vp, s. 4/I).

Näiltä osin Liikenne- ja viestintävirastolle esitettävää sopimuksetekovaltaa on säätämisyjärjestyksen kannalta pidettävä perustuslakivaliokunnan asettamien reunaehtojen mukaisina.

12.6 Esitettävän sanktiojärjestelmän perustuslainmukaisuudesta

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen 24 lukuun sisältyvät uusia vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksia sekä uusia hallinnollisia maksusanktiota sekä kokeeseen osallistumisen karenssia koskevat säännökset.

Esityksen 24 luvussa säädettäisiin kriminalisointiperiaatteiden ja hallinnollisilta sanktioilta edellytettävien valtiosääntöoikeudellisten reunaehtojen valossa tarkkarajaisesti ja täsmällisesti

niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina. Esitettävät sanktioinnit olisivat välttämättömät lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät – erityisesti liikenneturvallisuus ja ympäristön suojeleminen - huomioon ottaen. Lain rikkominen olisi sanktioitu sekä rikosoikeudellisesti sakonuhkaisesti että hallinnollisin maksuseuraamuksin tarkoituksenmukaisella ja suhteellisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla. Seuraamuksia voitaisiin pitää rahamääräisesti kohtuullisina ja oikeusturvasta sanktiota määrättäessä olisi huolehdittu asianmukaisesti. Sakko- ja maksusanktioiden sijaan olisi mahdollista määrätä lain rikkomisesta huomautus.

Esitettävä uusi hallinnollinen sanktio lain rikkomisen seuraamuksena olisi liikennevirhemaksu, jolla sanktioitaisiin tiekuljetusten asiakirjarikkomukset. Tiekuljetusten vähäiset asiakirjarikkomukset olisi tällä tavalla sovitettu tieliikenteen yleiseen rikkomusjärjestelmään. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen hallintomenettelyyn, päätöksen tiedoksiantoon ja sen täytäntöönpanoon sovellettaisiin tieliikennelain 6 luvun säännöksiä ja siten esimerkiksi täytäntöönpanon osalta sakon täytäntöönpanosta annetun lain säännöksiä. Perustuslakivaliokunta on arvioinut liikennevirhemaksua tieliikenteen vähäisimpien rikkomusten seuraamuksena lausunnossaan PeVL 9/2018 vp ja lakivaliokunta lausunnossaan 9/2018 vp.

Uudentyyppisellä hallinnollisella maksuseuraamuksella olisi 1. lakiesityksessä sanktioitu pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen, sekä tilanteet, joissa hyväksytty tarkastuslaitos laiminlöisi tarkastuslaitostehtäviään. Myös sille, joka jättäisi hankkimatta luvan harjoittaa tarkastuslaitostoimintaa olisi mahdollista määrätä lakiesityksessä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Markkina-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-asetuksen liitteeseen II. Lakiehdotukseen on sisällytetty markkina-asetuksen edellyttämät kuljetettaviin painelaitteisiin liittyvät säännökset seuraamuksista sekä säännökset myös muihin tuotteisiin kuin kuljettaviin painelaitteisiin sovellettavien säännösten rikkomiseen liittyvistä seuraamuksista.

Seuraamusmaksuun valittu sääntelymalli vastaisi uudessa ajoneuvolaissa, joka tuli voimaan 1.5.2021, valittua ajoneuvojen markkina-asetuksessa käytössä olevaa mallia. Seuraamusmaksun perustuslainmukaisuutta on arvioitu laajasti uutta ajoneuvolakia koskevassa hallituksen esityksessä HE 177/2020 vp.

Hallinnollisten sanktioiden yleistä sallittavuutta on arvioitava sanktioihin soveltuvan arvioinnin lisäksi samalla tavalla kuin perusoikeuksien rajoittamista yleensäkin. Sovellettavaksi tulevat myös perustuslailliset hyvän hallinnon ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeet. Koska esitettävät hallinnolliset sanktiot rinnastuvat varallisuusrangaistuksiin, niillä on välitön yhteys myös perustuslain 15 §:n omaisuudensuojaperusoikeuteen. Siksi hallinnolliselta sanktiolta edellytetään lailla säättämisen lisäksi täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta sekä hyväksyttävyyttä ja suhteellisuusperiaatteen mukaisuutta.

Seuraamuksia koskevaa sääntelyä on tarkasteltava erityisesti perustuslain 21 §:n oikeusturvaa koskevan perusoikeussääntelyn kannalta. Nyt esitetyssä hallinnollisista sanktioista koskevassa sääntelyssä olisi otettu huomioon perustuslakivaliokunnan hallinnollisia sanktioita koskeva lausuntokäytäntö. Nyt esitettävien hallinnollisten maksuseuraamuksien kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen enempää veroina kuin maksuinakaan vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on

asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 2/2017 vp, s. 4-5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp).

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määrittämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa on täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Esityksen mukaisessa maksusääntelyssä nämä vaatimukset olisi otettu asianmukaisesti huomioon.

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista (PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot). Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista (PeVL 58/2010 vp) ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella (PeVL 11/2009 vp). Valiokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisenä pidettävistä laiminlyönneistäkin seuraavan laiminlyöntimaksun suuruuden ehdotettiin olevan vähintään 500 euroa (PeVL 58/2010 vp).

Esitettävässä seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä oikeasuhtaisuuden vaatimus täytyisi, koska seuraamusmaksulle ei ole lakisääteistä alarajaa ja suuruuden määrittämisessä otetaan huomioon tapauskohtaiset olosuhteet. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta. Seuraamusmaksun sijaan toimivaltainen viranomaislainen voisi antaa huomautuksen.

Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp). Valiokunta on pitänyt ongelmallisenä, jos euromäärältään suuria hallinnollisia seuraamuksia koskeva päätöksentekovalta keskittyy yhdelle virkamiehelle (PeVL 24/2018 vp). Seuraamusmaksun enimmäissuuruus ei siten voi olla kovin korkea, jos sitä ei määrätä kollegiaalisessa päätöksentekomenettelyssä. Kuitenkin joitakin enimmäismäärään sidottuja seuraamusmaksuja koskevaa määräämistoimivaltaa, uudessa ajoneuvolaissa säädettyjen seuraamusmaksujen lisäksi, on muualla lainsäädännössä perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osoitettu hallintoviranomaiselle myös ilman kollegiaalisen päätöksenteon vaatimusta (esimerkiksi yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain mukainen rikkomus- ja seuraamusmaksu /PeVL 28/2014 vp, työsopimuslain mukainen seuraamusmaksu /PeVL 9/2012 vp, jätelain mukainen laiminlyöntimaksu /PeVL 58/2010 vp). Näiden hallinnollisten sanktioiden kiinteä euromääräinen enimmäissuuruus vaihtelee 30 000 ja jopa 500 000 euron välillä. Esitettävä toimivaltaisen viranomaisen oikeushenkilölle määräämä seuraamusmaksu voisi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti talouden toimijan tai tarkastuslaitoksen edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta. Jos seuraamusmaksu määrättäisiin luonnolliselle henkilölle, maksusanktion enimmäissuuruus olisi 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään 1 prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan.

Uusi hallinnollinen sanktio vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä olisi myös ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssi osallistua uudelleen kokeeseen. Uusi sääntely vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä, joka tuli voimaan 1.5.2021. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään (LiVM 8/2021 vp) tarpeellisena ja oikeasuhtaisena, että

taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen. Taksikuljettajakokeen karensisääntely ei ollut perustuslakivaliokunnan arvioitavana.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa on havaittu viime vuosina yksittäisiä vilppitapauksia. Kokeiden tarkoitusperä huomioon ottaen on ensinnäkin tärkeää, että koetilanteita valvotaan niin, että vilppiä ei pääse tapahtumaan. Sen lisäksi on kuitenkin myös tärkeää, että vilppitapausten vaikutuksista, kuten esimerkiksi kokeen keskeytymisestä, on säädetty laissa täsmällisesti ja oikeusturvanäkökohdat huomioon ottaen. Kuten liikenne- ja viestintävaliokunta mietinnössään taksikuljettajan kokeessa todetun vilpin vaikutuksista totesi, kuuden kuukauden karenssia voitaisiin pitää suhteellisuusperiaatteen mukaisena myös ADR-ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvoantajan kokeessa havaitun vilpin seuraamuksena. Sääntelyllä olisi ennalta estävää merkitystä.

Esityksen mukaan vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvaautuminen kokeessa. Vilppiä olisi esimerkiksi lunttaus, kokeeseen kuulumaton keskustelu, muu kuin etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen, toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritysten. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantovaltuus vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

Esitettäviä sanktioiteja koskevaa sääntelyä ei ole edellä mainitulla perusteluilla pidettävä ongelmallisena perustuslain kannalta, eikä perustuslainsäätämisenjärjestyksen käyttäminen olisi näiltä osintarpeen.

12.7 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisenjärjestykseen

Hallituksen näkemyksen mukaan lakiehdotus voitaisiin edellä jaksoissa 12.4 ja 12.5 arvioidulla tavalla käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisenjärjestyksessä, koska esitys ei vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia eikä ole ongelmallinen perustuslain 124 §:n kannalta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksen valmisteluun ja toteuttamiseen sekä kuljetus-turvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamiseen, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden:

- 1) tiekuljetukseen;
- 2) rautatiekuljetukseen;
- 3) ilmakuljetukseen Suomen alueella ja suomalaisessa ilma-aluksessa Suomen alueen ulkopuolella;
- 4) aluskuljetukseen Suomen vesialueilla ja suomalaisessa aluksessa Suomen vesialueiden ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen myös satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa.

Maastoliikenneläissa (1710/1995) tarkoitettussa maastossa tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään tiekuljetuksesta.

Raideliikenneläissa (1302/2018) tarkoitettulla kaupunkiraideliikenteen rataverkolla tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään rautatiekuljetuksesta.

2 §

Lain soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) vaarallisten aineiden kuljetukseen irtolastina irtolastialuksessa eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetukseen;
- 2) vaarallisten aineiden aluskuljetukseen huvialuksella, jonka pituus on alle 45 metriä;
- 3) tehdas- ja varastoalueella tapahtuvaan vaarallisten aineiden varastointiin, siirtoon tai muuhun käsittelyyn silloin, kun toimenpide ei kiinteästi liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen;
- 4) vaarallisten aineiden tiekuljetukseen maa- tai metsätalouskäytössä olevalla traktorilla ja sen hinattavalla ajoneuvolla, jos se vaarallisia aineita kuljetettaessa liikkuu enintään 40 kilometriä tunnissa nopeudella.

Tätä lakia ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen eikä kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Tätä lakia ei myöskään sovelleta kuljetukseen, jota suoritetaan ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettuna sotilasilmailuna tai valtion ilmailuna.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *vaarallisella aineella* ainetta, seosta, liuosta, esinettä, välinettä ja tavaraa, joka räjähdys-, palo-, tartunta-, säteily- tai ympäristövaarallisuutensa, syttyvyytensä, reaktiivisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä, mahdollisten vaarallisten reaktioiden tuottamisen taikka muun sellaisen ominaisuuden vuoksi saattaa kuljetuksessa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle;

2) *kuljetuksella* vaarallisen aineen ja vaarallista ainetta sisältävän kuljetuspakkauksen, -säiliön ja -kontin varsinaista kuljetusta, johon kuuluu myös varsinaiseen kuljetukseen liittyvä, kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuva matkan väliaikainen keskeytys, kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä;

3) *tiekuljetuksella* vähintään nelipyöräisellä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa, ja sen hinattavalla ajoneuvolla tieliikenne-laissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä suoritettavaa kuljetusta sekä satama-, varasto- ja tehdasalueella, lentopaikalla tai muulla vastaavalla alueella suoritettavaa kuljetusta silloin, kun se liittyy kiinteästi tiellä tapahtuvaan kuljetukseen;

4) *rautatiekuljetuksella* raideliikennelaissa tarkoitettulla rataverkolla tapahtuvaa kuljetusta mukaan lukien rataverkolla tapahtuva vaunujen sekä terminaalissa tapahtuva kuljetuspakkausten käsittely, sekä satama-, varasto- ja tehdasalueiden tai vastaavien alueiden raideliikennettä silloin, kun se liittyy kiinteästi rautatiekuljetukseen;

5) *aluskuljetuksella* kuljetusta kappaletavarana aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009) tarkoitettulla aluksella kuljetuspakkausissa, -säiliöissä, -konteissa tai muulla vastaavalla tavalla;

6) *ilmakuljetuksella* ilmailulaissa tarkoitettua ilma-aluksella tapahtuvaa kuljetusta;

7) *satamanpitäjällä* sitä, joka ylläpitää satamaa ja satama-toimintoja, vastaa satamapalveluista ja omistaa satama-alueen tai hallinnoi aluetta;

8) *tarkastuslaitoksella* Suomen viranomaisen hyväksymää laitosta, jolla on oikeus suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien sekä niihin liittyvien lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä toimenpiteitä;

9) *kuljetettavista painelaitteista annetulla direktiivillä* kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/35/EU;

10) *kuljetettavalla painelaitteella* kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua paineastiaa, paineellista säiliötä ja muuta painelaitetta sekä sen venttiiliä ja muuta lisälaitetta;

11) *pii-merkillä* kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 15 artiklassa tarkoitettua merkkiä, joka osoittaa kuljetettavan painelaitteen täyttävän vaatimustenmukaisuuden arviointivaatimukset;

12) *markkinavalvonnalla* markkinavalvontaviranomaisten toimintaa ja niiden toteuttamia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävät tuotteet ovat tässä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisia eivätkä vaaranna terveyttä, turvallisuutta tai muita yleisten etujen suojeluun liittyviä seikkoja;

13) *vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävällä tuotteella* markkinavalvonnassa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia;

14) *ADR-sopimuksella* vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehtyä sopimusta (SopS 23/1979) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

15) *RID-määräyksillä* kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (SopS 52/2006; COTIF) C liitteessä olevia vaarallisten tavaroiden kansainvälisiä rautatiekuljetusmääräyksiä ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

16) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

17) *IMDG-säännöstöllä* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa, ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

18) *INF-lastilla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun D osan 14 säännössä määriteltyä lastia, joka sisältää IMDG-säännösten mukaisesti aluksessa kuljettavaa pakattua säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai korkea-aktiivista jätettä;

19) *ICAO-TI:llä* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) nojalla standardeina julkaistuja vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevia teknisiä määräyksiä ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

20) *turvauhalla* uhkaa sellaisesta laissa rangaistavaksi säädetystä toiminnasta, jonka tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden tai yleisen turvallisuuden vaarantaminen;

21) *turvatoimilla* toimenpiteitä ja menettelyjä, joiden tarkoituksena on torjua turvauhkaa sekä estää kuljettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö.

4 §

Kansainvälisten sopimusten soveltaminen kotimaan kuljetukseen

ICAO-TI:tä sovelletaan myös kotimaan ilmakuljetuksessa, jos tässä laissa ei muuta säädetä.

IMDG-säännöstöä sovelletaan myös kotimaan aluskuljetuksessa, jos tässä laissa ei muuta säädetä.

2 luku

Yleiset turvallisuusperiaatteet

5 §

Selvilläolovelvollisuus

Sen, joka harjoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tai siihen liittyvää muuta toimintaa, on oltava riittävässä määrin selvillä toimintaansa liittyvistä tämän lain ja sen nojalla säädettyistä ja määrätyistä vaatimuksista.

6 §

Huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa ja siihen liittyvässä muussa toiminnassa on noudatettava tarvittavaa huolellisuutta ja varovaisuutta ottamalla huomioon kuljettava aine ja sen määrä ja vaarallisuus sekä kuljetusmuoto.

Vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen vaikuttavien, kuten pakkaajan, lähettäjän, laivaajan, lastinantajan, kuormaajan, kuljetuksen suorittajan, kuljettajan ja vastaanottajan, on

omalta osaltaan huolehdittava siitä, että onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä niistä ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle aiheutuvien vahingollisten seurausten vähentämiseksi tarvittavat toimenpiteet tulevat tehdyiksi.

7 §

Kuljetuskielto

Jos vaarallista ainetta ei ole luokiteltu, siitä ei ole annettu säädettyjä tietoja, kuljetusväline tai kuljetustapa ei ole turvallinen taikka kuljetusta ei muuten suoriteta turvallisesti tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetulla tavalla, sen kuljettaminen on kielletty.

3 luku

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot

8 §

Vaarallisen aineen luokitus

Aineen vaaralliset ominaisuudet on tunnistettava kuljetusta varten. Vaarallisen aineen luovuttaminen kuljetettavaksi ja kuljetus on kielletty, jos aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi.

Kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi vaarallinen aine on luokiteltava vaarallisten ominaisuuksien perusteella aineen ominaisuuksia vastaavaan luokkaan. Luokat ovat:

Luokka 1 Räjähdeet;

Luokka 2 Kaasut;

Luokka 3 Palavat nesteet;

Luokka 4.1 Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet, polymeroituvat aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet;

Luokka 4.2 Helposti itsestään syttyvät aineet;

Luokka 4.3 Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja;

Luokka 5.1 Sytyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet;

Luokka 5.2 Orgaaniset peroksidit;

Luokka 6.1 Myrkylliset aineet;

Luokka 6.2 Tartuntavaaralliset aineet;

Luokka 7 Radioaktiiviset aineet;

Luokka 8 Syövyttävät aineet;

Luokka 9 Muut vaaralliset aineet ja esineet.

Kuljetuksessa on käytettävä aineen luokituksen perustuvaa nimikettä ja muita tunnistetietoja, joiden perusteella aineen kuljetusta koskevat kuljetusvaatimukset voidaan määrittää.

Sellaista vaarallista ainetta, jonka ominaisuudet kuljetuksessa aiheuttavat erityisen vakavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle, saa antaa kuljetettavaksi ja kuljettaa vain, jos toimivaltainen viranomais on saamiinsa koetuloksiin ja muihin tarpeellisiin tietoihin perustuen varmistanut vaarallisen aineen soveltuvuuden kuljetukseen ja luokitellut sen tai vahvistanut sen luokituksen ja nimikkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetusluokista, luokituskriteereistä, -menetelmistä ja -asiakirjoista, luokituksen liittyvistä kokeista, testeistä ja muista aineen ominaisuuksien tunnistamiseen sekä tunnistetietojen ja kuljetusvaatimusten määrittämiseen tarvittavista menettelyistä, kuljetusnimikkeistä ja muista luokitustiedoista, luokituksen liittyvistä kuljetusehdosta, sekä aineista, joiden kuljetus on kielletty tai joilta edellytetään viranomaisen määrittämää luokitusta ja nimikettä.

9 §

Vaaratiedon merkitseminen

Vaarallista ainetta sisältävään kuljetukseen jätettävään pakkaukseen, säiliöön, konttiin sekä tie- ja rautatiekuljetuksessa käytettävään kuljetusvälineeseen ja muuhun kuljetusyksikköön on sopivalla menetelmällä kiinnitettävä tai tehtävä selkeästi aineen, kuorman ja lastin vaarallisuuden tunnistamiseksi merkinnät ja merkit kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi sekä onnettomuustilanteita varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua merkinnästä, merkitsemistavasta ja -menetelmästä sekä merkintöjen teknisistä yksityiskohdista.

10 §

Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot

Kuljetuksessa on oltava mukana kuljetettavista vaarallisista aineista selkeällä tavalla esitetyt luokitustiedot ja sen muut keskeisimmät tiedot aineen asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi sekä onnettomuuden tai vaaratilanteen varalta.

Lisäksi kuljetuksessa on pidettävä mukana tai kuljetusta varten on välitettävä tiedot, jotka koskevat ainemäärää, kuljetustapaa, lähetyksen vaatimustenmukaisuutta ja pakkaamista, kuormaamista tai ahtaamista taikka muuta vastaavaa lähetyksen, kuorman ja lastin varmistamiseen ja kuljettamiseen liittyvää asiaa, sekä muut turvallisen kuljettamisen varmistamiseksi tarvittavat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksessa mukana pidettävistä tai välitettävistä ainetiedoista ja muista aineen kuljetukseen liittyvistä tiedoista, tietojen merkitsemistavasta sekä tietojen ja asiakirjojen teknisistä yksityiskohdista, tietojen sähköisestä välittämisestä sekä tietojen säilyttämisestä.

11 §

Kuljetustietojen sähköisyys ja säilyttäminen

Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot sekä nämä tiedot sisältävät asiakirjat saavat olla sähköisessä muodossa, jos tiedon varmistus-, tallennus- ja käsittelymenettelyt täyttävät vaatimukset siten, että tiedon todistusvoima ja saatavuus kuljetuksen aikana ovat vastaavat kuin paperille painettuja asiakirjoja käytettäessä.

Lähetäjän, aluskuljetuksissa laivaajan ja lastinantajan, sekä kuljetuksen suorittajan on säilytettävä kuljetustiedot sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot vähintään kolmen kuukauden ajan lähettämisestä tai kuljetuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä sähköisesti välitettävistä ja säilytettävistä kuljetustiedoista ja niitä sisältävistä asiakirjoista sekä tietojen välitystavasta ja säilyttämisestä.

4 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

12 §

Kuljetustapa

Vaarallinen aine on annettava kuljetettavaksi ja kuljetettava aineen vaaraominaisuuksiin perustuen asianmukaisella tavalla suljettuna pakkauksessa tai säiliössä, joka on rakenteeltaan laitteinen ja varusteinen sille soveltuva. Kuitenkin kiinteää vaarallista ainetta saa kuljettaa irrallisena kontissa ja ajoneuvon tai vaunun kuormatilassa, sekä vaarallista ainetta sisältävän laitteen, koneen, välineen tai muun esineen saa kuljettaa ilman pakkausta kehikossa, korissa tai käsittelylaitteessa tai muuten pakkaamattomana, edellyttäen, että vaarallisen aineen vuotaminen lämpötilan, kosteuden tai paineen muutoksen tai muiden tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa vallitsevien voimien vaikutuksesta on estetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä sallituista ainekohtaisista kuljetustavoista, pakkaustavoista, pakkauksen, säiliön ja kontin sulkemistavasta ja muusta käytöstä, kuljetuksesta pakkaamattomana ja irtotavarana sekä muista käytettävään kuljetustapaan liittyvistä yksityiskohdista.

13 §

Kuorma ja lasti

Vaarallista ainetta sisältävä kuorma ja lasti on kuormattava, lastattava, ahdattava ja purettava turvallisesti vaaraa aiheuttamatta. Se on sijoitettava, kiinnitettävä tai muuten varmistettava turvallisesti kuljetusvälineeseen sekä kuorma- ja lastitilaan siten, että tavanomaisessa kuljetuksessa esiintyvien voimien vaikutuksesta kuljetettavasta aineesta, sen vuotamisesta, kuorman ja lastin irtoamisesta tai liikkumisesta ei aiheudu erityistä vaaraa.

Pakkaukset, säiliöt ja kontit on kuljetuksessa erotettava toisistaan ja muusta kuormasta ja lastista, jos niiden sisältämien vaarallisten aineiden ominaisuudet sitä edellyttävät. Asianmukaisessa sijoittelussa on otettava huomioon vaaran laatu. Lisäksi tarkoituksenmukaisella tavalla on huolehdittava riittävästä suojaetäisyydestä, tuuletuksesta, lämpötilan valvonnasta, palovaarojen ehkäisystä ja muista kuljetettavan kuorman ja lastin vaatimista erityistoimenpiteistä.

Tupakointi ja avotulenteko on kielletty kuorman käsittelyn yhteydessä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuomatilan käytöstä, kuorman ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin edellyttämistä erityistoimenpiteistä ja näihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoimenpiteistä.

14 §

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvonnan alainen tai pysäköitynä turvalliseen paikkaan, jos vaarallisesta aineesta voi aiheutua erityistä vaaraa pysäköinnin aikana. Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua merkittävää 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.

Jos räjähteiden tiekuljetukseen liittyvä kuormaaminen tai kuormasta purkaminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle, räjähteen kuormaamiseen ja kuormasta purkamiseen yleisellä paikalla taajamassa on haettava paikallisen poliisin lupa ja yleisellä paikalla taajaman ulkopuolella on tehtävä ilmoitus paikalliselle poliisille. Ilmoitusta ei edellytetä, jos kuormaaminen tai kuormasta purkaminen on turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä. Lupa ja ilmoitusta ei edellytetä, jos kuorma- tai purkamispaikalla on kyseisten räjähteiden varastointiin, säilytykseen, käyttöön tai käsittelyyn muussa laissa edellytetty viranomaisen lupa tai tehty muussa laissa edellytetty ilmoitus viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä valvonta- ja pysäköintivaatimusten käytännön toteuttamisesta sekä räjähteistä ja ainemääristä, joiden kuormaminen ja kuormasta purkamisen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

15 §

Ohjeet ja varusteet onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta

Kuljetuksessa on oltava helposti saatavissa ja miehistön ymmärtämällä kielellä turvallisuusohjeet, jotka sisältävät toimintaohjeet miehistölle kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta ja tiedot erityisistä vaaroista, joita saattaa esiintyä onnettomuuden taikka vaara- tai hätätilanteen sattuessa.

Edellä 1 momentin vaatimuksen täyttämiseksi INF-lastia kuljettavalla aluksella on oltava toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä valmiussuunnitelma. Suomalaisen aluksen valmiussuunnitelman hyväksymisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Kuljetuksessa on oltava mukana helposti saatavissa tarvittavat henkilönsuojaimet, riittävät sammuttimet ja muut varusteet onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta sekä muut kyseisen aineen kuljetukseen liittyvät varusteet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusohjeista ja valmiussuunnitelmasta, niiden sisällöstä ja muodosta sekä kuljetuksessa edellytettävistä varusteista ja niiden sijoittelusta.

16 §

Kuljetusväline

Vaarallisten aineiden kuljetukseen saa käyttää vain kyseiseen kuljetukseen soveltuvaa alusta, ilma-alusta, kuljetusyksikköä, ajoneuvoa ja vaunua, joka on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukainen ja turvallinen aiottuun käyttöön. Kuljetukseen käytettävän kuljetusvälineen sekä kuorma- ja lastitilan on oltava rakenteeltaan, kunnoltaan, teknisiltä ominaisuuksiltaan ja varusteiltaan tarkoituksenmukainen vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Vaarallista ainetta saa kuljettaa kuljetusvälineessä vain tilassa, joka on soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla. Lasti- tai kuormatilan ja kuljetusvälineen muun tilan käyttöä vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä vaarallisten aineiden määrää kuljetusvälineessä on rajoitettava, jos aineen vaaraominaisuuksista kuljetuksessa käytettävällä kuljetustavalla tai kuljetuksesta muuten voi aiheutua erityistä vaaraa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetukseen soveltuvan kuljetusvälineen sekä kuorma- ja lastitilan erityisistä rakenteista, varusteista ja teknisistä ominaisuuksista sekä aineen tai ainemäärän rajoittamisesta.

17 §

Ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus vaarallisten aineiden kuljetukseen

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa käytettävä säiliöajoneuvo, säiliötä kuljettava ajoneuvo ja räjähteitä kuljettava ajoneuvo on teknisen vaatimustenmukaisuuden ja kunnan varmistamiseksi hyväksyttävä vaarallisten aineiden kuljetukseen (*VAK-ADR-hyväksyntä*) ja vuosittain katsastettava (*VAK-ADR-katsastus*) ADR-sopimukseen sitoutuneessa ajoneuvon rekisteröintivaltiossa.

ADR-sopimukseen sitoutuneessa ajoneuvon rekisteröintivaltiossa hyväksytysti tarkastetulle ajoneuvolle myönnetään vaarallisten aineiden kuljetukseen VAK-ADR-hyväksymistodistus.

Vuosittaisessa VAK-ADR-katsastuksessa hyväksymistodistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa tai myöntää uusi hyväksymistodistus. Todistus on pidettävä kuljetusyksikössä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vapautuksen tyyppihyväksytyin ajoneuvon ensimmäistä VAK-ADR-hyväksyntää varten suoritettavasta VAK-ADR-katsastuksesta, jos se on saanut riittävän vakuutuksen siitä, että ajoneuvo täyttää ajoneuvon rakennetta koskevat vaatimukset.

Jos ajoneuvoa ei teknisten puutteiden tai kunnan vuoksi hyväksytä VAK-ADR-hyväksynnässä ja -katsastuksessa, se on hylättävä. Hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus on suoritettava kuukauden kuluessa samassa toimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon. Jälkitarkastuksessa tarkastetaan ne tarkastuskohteet, joissa VAK-ADR-hyväksynnässä tai -katsastuksessa tai edellisessä jälkitarkastuksessa on todettu vikoja tai puutteellisuuksia. Jos VAK-ADR-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus keskeytyy ajoneuvolain 156 §:ssä tarkoitetusta syystä, keskeytetty VAK-ADR-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus saadaan suorittaa loppuun samassa toimipaikassa enintään kuukauden kuluessa VAK-ADR-hyväksynnästä tai -katsastuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaarallista ainetta kuljetettavan ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksymisen edellytyksistä, hyväksynnän ja katsastuksen suorittamiseen liittyvistä teknisistä vaatimuksista, tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä, todistuksen mallista, sisällöstä ja voimassaoloajasta sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa VAK-ADR-katsastuksesta.

18 §

VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

VAK-ADR-hyväksynnän myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan on tallennettava tiedot ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnästä ja VAK-ADR-katsastuksesta liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

19 §

Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen VAK-ADR-hyväksynnässä

Vaatimustenmukaisuuden saa VAK-ADR-hyväksynnässä osoittaa:

1) hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämällä EU- tai EY-tyyppihyväksyntätodistuksella tai tämän todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä;

2) asianomaista E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä E-tyyppihyväksyntätodistuksella tai tämän todistuksen mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä; tai

3) valmistajan antamalla selvityksillä tai valmistajan suorittamin yleisesti käytettyihin menettelyihin perustuvien mittauksin, laskelmin tai testein silloin, kun valmistajan suorittamat mittaukset, laskelmat tai testit hyväksytään yleisesti ETA-valtioissa vaatimustenmukaisuuden osoittamistavaksi taikka kun tyyppihyväksynnän myöntäjä voi vakuuttua ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan tai varusteen vaatimustenmukaisuudesta valmistajan toimittamiin asiakirjoihin perustuen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tarvittavien mittausten, laskemien tai testien sisällöstä sekä siitä, milloin vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuilla tavoilla.

20 §

Kuljetuksen ennakkohyväksyntä ja lupa

Vaarallisen aineen kuljetukseen on hankittava toimivaltaiselta viranomaiselta kuljetuksen hyväksyntä tai lupa, jos kuljetus aiheuttaa erityisen vakavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle. Hyväksyntää ja lupaa koskevaan päätökseen voidaan liittää kuljetusta ja kuljetettavaa ainetta koskevia ehtoja, joiden tarkoituksena on varmistaa kuljetuksen turvallisuus.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ainekohtaisia ja teknisiä tarkempia määräyksiä kuljetuksen ennakkohyväksynnästä, luvasta, hyväksyntää tai lupaa edellyttävistä aineista ja kuljetustilanteista sekä hyväksynnän ja luvan hakemiseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista ja ehdoista.

21 §

Lupa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen

Vaarallisten aineiden ilmakuljetusta suorittavalla on oltava lupa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen lentokelpoisuutta tai lentotoimintaa koskevien vaatimusten mukaan ilma-aluksessa kuljetettavaksi määrätty aine;
- 2) matkustajan tai miehistön jäsenen matkatavarassa tai muuten mukana kuljetettavaksi sallittu aine;
- 3) matkustajille lennon aikana myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitettu aine;
- 4) kuljetuksen suorittajan hyväksynnällä tai muuten erityisehdoin lennon aikana potilaan hoitamiseen tarkoitettu aine;
- 5) muu Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteessa tarkoitettu vaarallinen aine, joka on jätetty vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle erityisen käyttötarkoituksensa tai luonteensa vuoksi.

Suomalaisen kuljetuksen suorittajan ja sellaisen ulkomaisen kuljetuksen suorittajan, jolla ei ole sen kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa, luvan myöntämisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan vaatimisen yksityiskohdista sekä ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tapauksista, joissa lupaa ei vaadita.

22 §

Vaarallisten aineiden ilmakuljetusluvan myöntämisen edellytykset

Edellä 21 §:ssä tarkoitetun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija kykenee koulutuksensa, ohjeistuksensa ja käytössään olevien ilma-alusten ja menetelmien avulla varmistamaan vaarallisten aineiden käsittelyn ja kuljetuksen turvallisuuden kaikissa ilmakuljetuksen vaiheissa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista.

5 luku

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset

23 §

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä pakkaus, säiliö ja kontti on suunniteltava, valmistettava, varustettava, tarkastettava, testattava ja merkittävä siten, että se kestää kuljetuksessa esiintyvän tavanomaisen rasituksen ja kuormituksen ja että sitä voidaan muutenkin turvallisesti käyttää kuljetukseen. Pakkauksen, säiliön ja kontin on oltava valmistettu materiaaleista, joilla on käyttöolosuhteisiin sopivat tekniset ominaisuudet. Siinä on oltava käyttötarkoituksen edellyttämät, riittävät käyttöturvallisuuden varmistavat varusteet ja lisälaitteet, joiden on toimittava asianmukaisesti.

Pakkausta, säiliötä ja konttia varusteineen ja laitteineen on voitava käyttää turvallisesti suunnitelluissa käyttöolosuhteissa. Niitä on käytettävä, kunnossapidettävä sekä tarvittaessa kunnostettava niin, että ne eivät vaaranna kenenkään terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pakkauksen, säiliön ja kontin käyttöolosuhteisiin liittyvästä yleisestä materiaalin käyttölämpötilasta ja sen merkitsemisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä pakkauksen, säiliön ja kontin suunnittelusta, valmistuksesta, varustamisesta, rakenteesta, materiaalista, tarkastuksesta, testauksesta, merkinnästä, käytöstä, käyttöolosuhteista, kunnossapidosta ja kunnostamisesta sekä niihin liittyvistä teknisistä menetelmistä.

24 §

Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus turvallisuuden kannalta välttämättömien venttiileineen ja laitteineen on osoitettava vaatimustenmukaisuuden arvioinnilla ja sen perusteella myönnettävällä hyväksynnällä. Hyväksyntä voi olla määräaikainen.

Käyttöön otetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin jatkuva vaatimustenmukaisuus on osoitettava tarvittaessa tarkastuslaitoksen määräajoin suorittamalla tarkastuksella.

Osoitetusta vaatimustenmukaisuudesta on annettava todistus tai muu vastaava asiakirja, joka todistaa, että pakkaus, säiliö tai irtotavarakontti on arvioitu sekä tarkastettu ja että se täyttää asetetut rakennetta, valmistusta ja tarkastusta koskevat vaatimukset. Pakkaukseen, säiliöön ja irtotavarakonttiin on tehtävä valmistusmerkintä sekä merkintä, jolla sen vakuutetaan olevan vaatimustenmukainen. Kuljettavan painelaite on lisäksi merkittävä kuljettavaa painelaitetta osoittavalla pii-merkillä, johon liitetään tarkastuslaitoksen tunnusnumero.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitetusta vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä, asiakirjoista ja merkinnöistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä muuten vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisesta, arviointimenettelystä, tarkastuksista ja teknisistä menetelmistä ja menettelytavoista, hyväksynnän voimassaoloajasta, uudistamisesta ja kumoamisesta, merkinnöistä, merkintätavoista, merkittävistä tiedoista, asiakirjoista ja todistuksista.

25 §

Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia saa valmistaa vain rakennetta ja valmistusta koskevan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnetyn hyväksynnän mukaisesti sen voimassaoloajan.

Vaatimustenmukaisuuden turvaamiseksi tarkastuslaitoksen on varmistettava valmistuksen, kunnostuksen ja niihin liittyvän testauksen laatu. Paineastian ja säiliön hyväksynnän myöntäneen tarkastuslaitoksen on valvottava paineastian ja säiliön valmistusta tai muuten varmistuttava valmistuksen vaatimustenmukaisuudesta.

Tiedot suunnittelusta, rakenteesta, valmistuksesta ja niihin liittyvästä testauksesta on sisällytettävä teknisiin asiakirjoihin, jotka osoittavat teknisten vaatimusten täyttymisen. Pakkauksen ja säiliön hyväksynnän haltijan on säilytettävä hyväksynnästä myönnetty hyväksymistodistus tai muu asiakirja koko tuotteen valmistuksen ajan ja riittävän kauan valmistuksen päättymisestä vaatimustenmukaisuuden myöhemmän tarkastamisen, arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi.

Käyttäjän saatavilla on oltava sellaiset tiedot, joiden avulla hän voi varmistua tuotteen asianmukaisuudesta ja turvallisuudesta aiottuun vaarallisen aineen kuljetukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän voimassaoloajasta, valmistuksen, kunnostuksen ja testauksen varmistamisesta ja valvonnasta, teknisistä asiakirjoista, todistuksista ja niiden säilyttämisestä sekä käyttäjän saatavilla olevista tiedoista.

26 §

Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen

Pakkausta, säiliötä ja konttia saa käyttää vaarallisten aineiden kuljetuksen, jos se on hyvälaatuinen, käyttötarkoitukseen sopiva ja asianmukainen siten, että se kestää tavanomaisen kuljetuksen iskut ja kuormitukset, kuljetettavan aineen kemiallisen ja mahdollisen muun vaikutuksen ja ei reagoi vaarallisesti sisällön kanssa tai muodosta sisällön kanssa vaarallisia yhdisteitä.

Käyttöön otetulle pakkaukselle, säiliölle ja kontille asianmukaisesti läpäisty määräajoin suoritettava tarkastus ja testaus oikeuttavat sen jatkuvan käytön kuljetuksessa, jollei käyttöturvallisuus ole vaarantunut onnettomuuden tai muun sellaisen seikan takia, mikä edellyttää kunnostusta tai muita turvallisuuden takaavia toimenpiteitä. Omistajan tai haltijan on säilytettävä määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnetty voimassaolevat tekniset asiakirjat tuotteen käytön ajan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pakkausten, säiliöiden ja konttien soveltuvuudesta kuljetukseen, niiden käytöstä, tarkastusten määräajoista, teknisistä asiakirjoista ja niiden säilyttämisestä.

27 §

Pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia koskevat vaihtoehtoiset ratkaisut ja tekniset eritelmät

Tieteen ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi viranomainen saa hyväksyä pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne-, valmistus- ja testausvaatimuksista poikkeavia vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä. Hyväksynnästä päättää:

1) Turvallisuus- ja kemikaalivirasto muun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettua pakkauksen ja säiliön osalta;

2) Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettua pakkauksen ja säiliön osalta.

Hyväksynnän edellytyksenä on, että:

1) kyseessä on välttämätön poikkeava tekninen ratkaisu tai erityistapaus;

2) kyseessä on tapaus, jolle Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa on määrätty tai Euroopan unionin lainsäädännössä on säädetty toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuus hyväksyä vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä;

3) pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin on täytettävä kuljetusturvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden edellyttämät rakenteen, valmistuksen ja testauksen vähimmäisvaatimukset;

4) vaihtoehtoisten ratkaisujen ja teknisten eritelmien avulla on saavutettava kuljetuskäytössä vähintään vastaava kestävyys ja turvallisuus kuin muuten vaadittuja vaatimuksia noudatettaessa saavutettaisiin.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen on ilmoitettava hyväksymästään vaihtoehtoisesta ratkaisusta ja teknisestä eritelmästä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tieteen ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi edellytettävistä poikkeavista ratkaisuksista, vaatimuksista, teknisistä eritelmistä ja niiden sisällöstä.

28 §

Velvollisuus ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle

Säiliön ja paineastian Suomeen rekisteröityneen omistajan tai haltijan on ilmoitettava vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön Suomessa otettava säiliö ja paineastia, jonka tilavuus on yli 450 litraa, tarkastuslaitokselle ja pyydettyä sitä ilmoittamaan se Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Ilmoituksessa on esitettävä säiliön ja paineastian tekniset tiedot sekä tiedot sen valmistajasta, maahantuojusta, omistajasta ja haltijasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle säiliölle ja paineastialle tarkastuksen suorittaneen tarkastuslaitoksen on täydennettävä ilmoitus tarkastusta koskevilla tiedoilla ja toimitettava kaikki säiliötä ja paineastiaa koskevat tiedot tarkastuksen jälkeen Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Jos tarkastukset on suoritettu muualla kuin Suomessa, velvollisuus tietojen täydentämisestä ja toimittamisesta on 1 momentissa tarkoitettulla omistajalla tai haltijalla.

Ilmoituksesta huolehtivan omistajan tai haltijan on ilmoitettava Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle tietojen muutoksista, sekä säiliön ja paineastian tilapäisestä tai lopullisesta poistosta vaarallisten aineiden kuljetuskäytöstä. Kun säiliö ja paineastia otetaan kuljetuskäytöstä poiston jälkeen uudelleen vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön, siitä on ilmoitettava Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoitettavien säiliöiden ja paineastioiden tyypeistä, ilmoitettavista tiedoista, tietojen ilmoittamisen tavoista sekä tietojen muuttamisesta, täydentämisestä ja poistamisesta.

6 luku

Tilapäinen säilytys

29 §

Tilapäisen säilytyksen edellytykset

Tilapäinen säilytys on kuljetuksessa kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisesta johtuvaa vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä sekä muuta kiinteästi kuljetukseen kuuluvaa vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä. Tilapäisen säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan on valvontaviranomaisen pyytäessä esitettävä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetyks- ja vastaanottoaika. Kuljetuspakkausta tai -säiliötä ei saa avata tilapäisen säilytyksen aikana lukuun ottamatta valvontaviranomaisen mahdollisesti suorittamaa tarkastusta.

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

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 tarpeettomasti vaaranna ihmisten, omaisuuden tai ympäristön turvallisuutta.

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.

Tilapäisen säilytyksen paikassa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, jotka ovat kuljetustoiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista.

31 §

Vaarallisten aineiden lähetyksen ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla, ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallista ainetta sisältävät lähetykset ja lastinkuljetusyksiköt on säilytettävä niille varatuilla alueilla ja niille varatuissa paikoissa. Sijoittelun on oltava sellainen, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tilapäisen säilytyksen käytännön toteutuksesta, vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksiköiden säilyttämisestä, sijoittelusta ja erottelusta sekä muista tilapäisen säilytyksen ainekohtaisista menettelyistä ja teknisistä yksityiskohdista.

32 §

Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa

Satama-alueella, lentopaikalla, tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa on oltava riittävät onnettomuuksien vaikutuksilta suojaavat tai niiltä ehkäisevät järjestelyt ja toimenpiteet siten, että mahdollisen onnettomuuden tai vahinkotapauksen seuraukset voidaan rajoittaa mahdollisimman vähäisiksi. Näissä paikoissa on myös huolehdittava siitä, että onnettomuus- ja vahinkotapauksissa vaaralliset aineet voidaan asianmukaisesti kerätä talteen tai tehdä vaarattomiksi.

Onnettomuuksien ennalta ehkäisemistä koskevien toimenpiteiden on oltava suunnitelmallisia, järjestelmällisiä ja perustua toiminnasta aiheutuvien vaarojen tunnistamiseen sekä vaarojen rajoittamistavoitteiden ja toimintatapojen määrittämiseen. Toimenpiteitä toteutumista ja niiden vaikutusta on jatkuvasti seurattava ja arvioitava sekä ryhdyttävä tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta.

Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö

Tilapäisen säilytyksen paikalla, lentopaikkoja lukuun ottamatta, on oltava sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman laatii:

1) satama-alueelle, jossa tilapäisesti säilytetään aluskuljetukseen liittyviä vaarallisia aineita, satamanpitäjä yhdessä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavien kanssa;

2) rataverkon alueelle, jossa kuljetukseen liittyen kuormataan tai puretaan vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja, täytetään tai tyhjenetään vaarallisten aineiden kuljetussäiliöitä vaunuissa taikka kuljetukseen liittyen muuten käsitellään tai tilapäisesti säilytetään vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja, rataverkon haltija yhdessä rautatieliikennettä harjoittavien ja muiden alueella toimintaa harjoittavien kanssa;

3) muulle kuin 1 ja 2 kohdassa mainitulle alueelle se, joka tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita.

Sisäisen pelastussuunnitelman on sisällettävä:

1) selvitys säilytettävistä aineista ja niiden vaaraominaisuuksista;

2) tunnistetut onnettomuudet ja niiden vaikutukset;

3) suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä;

4) toimenpiteet, joilla torjutaan ennalta mahdollisten onnettomuuksien vaikutuksia ja rajoitetaan seuraukset mahdollisimman vähäisiksi; ja

5) hätätilanneharjoitusten järjestämiseksi suunnitelma, jonka mukaisia harjoituksia on järjestettävä säännöllisesti sisäisen pelastussuunnitelman toimivuuden varmistamiseksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla paikalla on oltava tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö. Vastuuhenkilön on tunnettava toiminta tilapäisessä säilytyksessä, sitä koskevat vaatimukset sekä turvallisen toiminnan edellytykset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä, uusimisesta ja suunnitelman toimittamisesta viranomaisille.

Satama-alueen turvallisuusselvitys

Satama-alueella on oltava turvallisuusselvitys, jos sataman kautta aluskuljetuksena kappale-tavarana kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää myös muilta satama-alueilta turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta. Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta satama-alueella.

Satamanpitäjän on osoitettava turvallisuusselvityksessä toimintaperiaatteensa onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi sekä annettava tarvittavat tiedot niiden toteuttamiseksi tarvittavasta organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Turvallisuusselvitykseen on liitettävä 33 §:ssä tarkoitettu satama-alueen sisäinen pelastussuunnitelma.

Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavan on laadittava turvallisuusselvitys omalta osaltaan ja toimitettava se satamanpitäjälle. Satamanpitäjä voi edellyttää, että nämä turvallisuusselvitykset laaditaan tietyssä muodossa. Satamanpitäjän on laadittava turvallisuusselvitys koko satama-alueelle, pidettävä se ajan tasalla ja huolehdittava siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden koko satama-alueella. Satamanpitäjä voi tehdä yhteisen turvallisuusselvityksen koko satamalle, silloin kun satama muodostuu useammasta satama-alueesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella määrätä, miten satama-alue on varustettava lastivahinkojen varalta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä.

35 §

Satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto päättää koko sataman tai satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksymisestä.

Satamanpitäjän on toimitettava turvallisuusselvitys Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista ja kohtuullisessa ajassa vaarallisten aineiden kuljetusmäärien muutosten tai muiden muutosten yhteydessä, joiden johdosta sataman toiminnan laajuus kasvaa tai muuttuu siten, että toiminta edellyttää turvallisuusselvityksen saattamista ajan tasalle uutta toimintaa vastaavaksi.

Ennen turvallisuusselvityksen hyväksymistä Liikenne- ja viestintäviraston on varattava pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä turvallisuusselvityksestä ja hyväksymisen jälkeen pidettävä hyväksytyturvallisuusselvitys näiden saatavilla.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava satamanpitäjälle turvallisuusselvitystä koskevat johtopäätöksensä kohtuullisessa määräajassa. Satamanpitäjän on ilmoitettava hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittaville.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarvittaessa turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta.

36 §

Satama-alueen turvallisuusselvityksen uusiminen

Satamanpitäjän on tarkastettava satama-alueen turvallisuusselvitys ja saatettava se ajan tasalle seuraavissa tapauksissa:

- 1) jos satama-alueen toiminnassa on tapahtunut suuronnettomuuksien vaaraa lisäävä muutos;
- 2) jos onnettomuus- tai vaaratilanteiden selvittelyssä on ilmennyt huomioon otettavia seikkoja;
- 3) Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta.

Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavan on ilmoitettava satamanpitäjälle, jos sen toiminnassa on tapahtunut 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu muutos.

Turvallisuusselvitys on kuitenkin tarkistettava ja saatettava ajan tasalle vähintään joka viides vuosi 35 §:n mukaisesti. Siinä on otettava huomioon satama-alueen ja pelastustoimen järjestyksessä tapahtuneet muutokset sekä vaarojen arvioinnin kehitys ja tekninen kehitys onnettomuuksien torjunnassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen uusimisen käytännön toteutuksesta.

7 luku

Matkustaja, matkatavara ja lentoposti

37 §

Muun kuin matkatavaran kuljetus matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä

Muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa ja lastia saa kuljettaa aluksessa, maantiehen kuuluvalla lautalla, ilma-aluksessa ja junassa, jossa on matkustajia, jos kuljetusväline on tähän soveltuva ja tarvittavasta matkustajien turvallisuudesta huolehditaan vaarallisia aineita sisältävän kuorman ja lastin turvallisella sijoittelulla ja muin asianmukaisin erityistoimenpitein.

Muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa, joka ei aiheuta merkittävää vaaraa, saa rajoitetusti kuljettaa matkustajia kuljettavassa linja-autossa. Muuten tiekuljetuksessa vaarallisia aineita sisältävän kuorman kuljetus on kielletty kuljetusyksikössä, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, kuorman ja lastin rajoittamisesta ja sijoittelusta matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, muista erityistoimenpiteistä sekä vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon kuljetuksesta tiehen kuuluvalla lautalla.

38 §

Matkatavara

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa matkatavarana, jos kuljetuksesta aiheutuu aineen ominaisuuden vuoksi ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa, jota ei voi pakkaamista koskein tai muin erityistoimenpitein 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 vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavaraan tai muuten mukanaan ilma-alukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen vaarallisten aineiden matkatavarana kuljettamisen rajoittamisesta tai kieltämisestä ja näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

39 §

Lentoposti ja postiyritykselle myönnettävä hyväksyntä lentopostilähetysten käsittelyyn

Lentopostina saa kuljettaa vain vaarallisia aineita, joista ei ilmakuljetuksen ja siihen liittyvän käsittelyn aikana aiheudu erityistä vaaraa.

Postilain (415/2011) mukaisten postiyritysten, Maailman postiliiton yleissopimuksen (SopS 58/2009) mukaisesti Suomen nimettyjen operaattoreiden ja operaattoreiden, jotka ovat rekisteröineet sivutoimipisteen Suomeen Maailman postiliiton edellyttämällä tavalla, on hankittava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä vaarallisia aineita sisältävien lentopostilähetysten käsittelyä varten, jos ne käsittelevät lentopostilähetyksiä, joiden sisältämien vaarallisten aineiden vaaraominaisuuksista johtuen käsittelyyn tarvitaan erityistä asiantuntemusta ja osaamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti lentopostissa sallituista vaarallisista aineista ja hyväksyntää edellyttävästä vaarallisia aineita sisältävästä lentopostista sekä lentopostikuljetusten rajoittamisesta tai kieltämisestä.

40 §

Postiyrityksen hyväksynnän myöntämisen edellytykset

Edellä 39 §:ssä tarkoitetun hyväksynnän myöntämisen edellytyksenä on, että hakija kykenee koulutuksensa, henkilökunnalle ja asiakkaille suunnatun ohjeistuksensa ja käytössään olevien menetelmien avulla varmistamaan lähetyksen vastaanottamisen ja käsittelyn turvallisuuden kaikissa postitoiminnan vaiheissa. Sillä on oltava käytössään turvallisuuden varmistavat menetelmät ja työohjeet, joita noudattaen lentopostilähetyksiä vastaanottava ja käsittelevä henkilöstö kykenee hoitamaan lähetyksen vaatimustenmukaisuuden varmistavat tehtävänsä. Sen on myös esitettävä hyväksyntää hakiessaan henkilöstön koulutusohjelma ja käytössään olevat menettelyt, joilla voidaan varmistaa, että ilma-alukseen kuormataan vain sallittuja vaarallisia aineita sisältävää lentopostia.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän vaatimisen yksityiskohdista sekä hyväksynnän hakemisen ja myöntämisen teknisistä yksityiskohdista.

8 luku

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys

41 §

Yleinen koulutus ja pätevyys

Jokaisella vaarallisen aineen kuljetukseen ja kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä suorittavalla henkilöllä on oltava tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään ja riittävän usein toistuva täydennyskoulutus.

42 §

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettava koulutus

Vaarallisten aineiden tie-, rautatie-, alus- ja ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavalla on oltava suoritettuna henkilöstön vastuuseen ja tehtäviin soveltuva sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattava koulutus, joka muodostuu:

1) *yleisestä tiedostavasta koulutuksesta*, jossa henkilöstölle annetaan yleiset tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;

2) *tehtäväkohtaisesta koulutuksesta*, jossa henkilöstölle annetaan yksityiskohtaista henkilöstön tehtäviin ja vastuuseen suhteutettua koulutusta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;

3) *turvallisuuskoulutuksesta*, jossa henkilöstölle annetaan koulutusta vaarallisten aineiden vaaroista suhteutettuna mahdolliseen onnettomuuden aiheuttamaan tapaturmavaaraan ja altistukseen; koulutuksella on pyrittävä siihen, että henkilöstöllä on tiedot vaarallisten aineiden turvallisesta käsittelystä ja toimintatavasta hätätilanteessa;

4) *radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä koulutuksesta*, jossa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavalle henkilöstölle annetaan soveltuva koulutusta

radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvistä riskeistä ja varotoimenpiteistä säteilyltä suojautumista ja muiden henkilöiden suojaamista varten;

5) ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta *turvatoimia koskevasta koulutuksesta*, jossa paneudutaan turvauhkiin sekä niiden tunnistamiseen ja vähentämismenetelmiin samoin kuin turvarikkomustilanteissa tarvittaviin toimenpiteisiin; koulutuksen on sisällettävä tiedot mahdollisesta turvasuunnitelmasta suhteutettuna henkilön vastuuseen, velvollisuuksiin ja tehtäviin suunnitelmaa toteutettaessa;

6) *täydennyskoulutuksesta*, jolla määrääjain ylläpidetään koulutuksessa saatuja tietoja ajan tasalla ja jossa annetaan tietoja säännöksissä ja määräyksissä tapahtuneista muutoksista.

Tämän pykälän vaatimukset koskevat myös lentotoimintaan liittyvää lehtorahdin, lentopostin ja matkatavaran vastaanottamista ja käsittelyä sekä ilmailun maahuolintapalveluja, matkustajapalveluja ja turvatarkastuksia sekä vastaavia tehtäviä hoitavaa henkilöstä, jonka tehtävät eivät välittömästi liity vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.

Tämän pykälän vaatimukset eivät koske tiekuljetuksessa kuljettajaa tehtävässä, jossa hänellä edellytetään olevan 9 luvussa tarkoitettu ajolupa, eikä aluskuljetuksessa aluksen miehistöä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavan koulutuksen sisällöstä ja rakenteesta, käytännön toteutuksesta, täydennyskoulutuksen määrärajoista ja muista koulutuksen teknisistä yksityiskohdista.

43 §

Ilmakuljetuksen koulutusohjelma

Työnantajalla on oltava yksityiskohtainen vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvä koulutusohjelma sen palveluksessa olevan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön koulutuksesta. Koulutusohjelman on sisällettävä tiedot siitä, miten koulutettavien oppimistavoitteet ja tehtävien edellyttämät osaaminen ja pätevyys saavutetaan, sekä tiedot käytettävän kouluttajan pätevydestä.

Kuljetuksen suorittajan koulutusohjelman on oltava kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä. Suomessa kuljetuksen suorittajan koulutusohjelman hyväksymisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Edellä 39 §:ssä tarkoitetun yrityksen, jolta edellytetään hyväksyntä lentopostilähetyksien käsittelyyn, koulutusohjelman on oltava hyväksytty 39 §:n tarkoitetun lentopostilähetyksen käsittelyyn myönnettävän hyväksynnän yhteydessä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmakuljetuksen ja lentotoimintaan liittyvän koulutusohjelman sisällöstä ja rakenteesta.

44 §

Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antaja

Edellä 42 §:ssä tarkoitettua vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvää koulutusta antavalla kouluttajalla on oltava ennen koulutuksen järjestämistä osoitettavissa tai arvioitavissa olevat hyvät tiedot vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta sekä pätevyys koulutukseen ja niihin tehtäviin, joista hän antaa koulutusta.

Kouluttajan on järjestettävä koulutusta vähintään kerran kahdessa vuodessa. Jos tämä ei toteudu, hänen on osallistuttava 42 §:ssä tarkoitettuun täydennyskoulutukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä kouluttajan pätevyydestä ja ammattitaidosta sekä siihen liittyvän koulutuksen teknisistä yksityiskohdista.

9 luku

Ajolupa tiekuljetuksessa

45 §

Vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa tiekuljetuksessa

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa (*ADR-ajolupa*), jos kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo sitä edellyttävät. ADR-ajoluvan haltija saa kuljettaa ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä sellaisia vaarallisia aineita, joiden aineluokkaa ja kuljetustapaa vastaavat merkinnät hänellä on ADR-ajoluvassaan. ADR-ajolupa on oltava ajettaessa mukana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoluvan mallista sekä ainekohtaisia teknisiä määräyksiä siitä, milloin kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa.

46 §

ADR-ajolupaa varten annettava koulutus

ADR-ajolupaa varten annettava koulutus sisältää teoriaopetuksen sekä käytännön harjoittelun. Koulutus jaetaan seuraaviin kursseihin:

1) peruskurssi, joka toimii pohjana kaikelle ajolupakoulutukselle ja jossa on annettava opetusta vaarallisten aineiden tiekuljetuksesta ja sen vaatimuksista, vaaroista, turvallisuustoimenpiteistä, toimenpiteistä vaaratilanteissa sekä muista kuljettajan tehtävistä ja taidoista;

2) räjähteiden erikoiskurssi, jossa on annettava opetusta räjähteiden kuljetusten erityispiirteistä;

3) radioaktiivisten aineiden erikoiskurssi, jossa on annettava opetusta radioaktiivisten aineiden kuljetusten erityispiirteistä;

4) yhdistetty peruskurssi, jossa kohdissa 1 - 3 tarkoitettu opetus on yhdistetty;

5) säiliökuljetusten erikoiskurssi, jossa on annettava opetusta säiliökuljetusten erityispiirteistä;

6) täydennyskurssit, joissa määräajoin ylläpidetään kuljettajan tietoja ajan tasalla ja jossa annetaan opetusta säännöksissä ja määräyksissä tapahtuneista muutoksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä koulutuksen ja kurssien rakenteesta, sisällöstä ja käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

47 §

ADR-ajoluvan saamiseksi tarvittava koe

ADR-ajoluvan saamiseksi on läpäistävä koe sen osoittamiseksi, että koulutukseen osallistuneella on vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon kuljettajan ammatissa vaadittavat tiedot ja taidot niistä kuljetuksista, joita koskevaan koulutukseen hän on koetta varten osallistunut.

Ajolupakokeeseen osallistumisen edellytyksenä on sen osoittaminen, että kokeeseen osallistuja on enintään 12 kuukautta aikaisemmin osallistunut ADR-ajolupaa varten annettavaan koulutukseen. Ajolupakokeen vastaanottajan on varmistettava kokeeseen osallistujan henkilöllisyys.

Jos ADR-ajolupakoe suoritetaan Puolustusvoimissa, Puolustusvoimat vastaa kokeen järjestämisestä ja valvonnasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajolupakokeen rakenteesta, sisällöstä, suoritustavasta, valvonnasta, käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä muista teknisistä yksityiskohdista.

48 §

ADR-ajoluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää ADR-ajoluvan hakemuksesta. ADR-ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on osallistunut ajolupaa varten annettavaan koulutukseen ja suorittanut hyväksyttävästi ajoluvan saamiseksi tarvittavan kokeen.

Ajolupa myönnetään määräajaksi. Väliaikainen ajolupa voidaan myöntää erityisestä syystä enintään kuukaudeksi. Väliaikainen ajolupa on voimassa vain Manner-Suomessa.

ADR-ajoluvan voimassaoloaika voidaan sen voimassaoloaikana jatkaa määräajaksi, jos hakija täyttää ajoluvan myöntämiseksi asetetut vaatimukset ja hän on suorittanut hyväksytysti täydennyskurssia vastaavan kokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ADR-ajoluvan voimassaoloajasta, voimassaolon ja sen jatkamisen määräytymisestä, ADR-ajoluvan hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä.

49 §

ADR-ajolupakoulutuksen antaja

ADR-ajoluvan saamiseksi tarvittavaa koulutusta saa antaa vain se, jolla on koulutuslupa.

Koulutuslupaa on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Lupaa varten on esitettävä hakemus, joka sisältää koulutusta ja sen järjestämistä koskevat tiedot. Koulutuslupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi.

Koulutusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Lisäksi:

1) hakijalla on oltava:

- a) koulutuksesta vastaava asiantunteva johtaja, joka johtaa, ohjaa, valvoo ja kehittää koulutusta ja muutenkin tosiasiallisesti toimii koulutuksesta vastaavan johtajan tehtävissä;
- b) jokaista kurssia koskeva yksityiskohtainen koulutusohjelma;
- c) toiminnan laajuuteen nähden riittävä ja ammattitaitoinen opetushenkilöstö;
- d) tarkoituksenmukainen opetusaineisto ja välineistö sekä tarvittavat koulutustilat;
- e) sellaiset koulutuksen olosuhteet, että valvonta voidaan suorittaa asianmukaisesti;

2) hakijan koulutuksesta vastaavalla johtajalla on oltava:

- a) voimassa oleva, vähintään annettavaa koulutusta vastaava ADR-ajolupa ja vaarallisten aineiden tiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan pätevyys;
- b) hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä koulutusvaatimuksissa tapahtuvasta kehityksestä;

3) hakijan koulutusta antavalla henkilöllä on oltava:

- a) voimassa oleva, vähintään annettavaa koulutusta vastaava ADR-ajolupa;
- b) hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä koulutusvaatimuksissa tapahtuvasta kehityksestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutusluvan hakemisen yksityiskohdista, koulutusohjelman sisällöstä ja muista yksityiskohdista.

50 §

ADR-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien asiakirjojen säilyttäminen

ADR-ajolupakoulutuksen antajan on ylläpidettävä tietoja ADR-ajolupakoulutukseen osallistuvista henkilöistä ja heille annettusta koulutuksesta sekä koulutuksesta annetuista todistuksista. Tiedot on säilytettävä koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen tiedot on hävitettävä. Tietoja saa luovuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle ADR-ajolupaa koskevan hakemuksen käsittelemiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa ja ylläpitää ADR-ajolupakokeiden suorittamista ja myönnettyjä ADR-ajolupia koskevia tietoja liiketeen palveluista annetun lain VI osan 26-28 luvussa säädetyllä tavalla. Kuitenkin Puolustusvoimat tallentaa ja ylläpitää Puolustusvoimien järjestämien ja valvomien ADR-ajolupakokeiden suorittamista koskevia tietoja puolustusvoimien henkilötietojen käsittelystä annetussa laissa (332/2019) säädetyllä tavalla.

10 luku

Turvatoimet

51 §

Yleiset turvatoimet

Vaarallisen aineen kuljetuksen osapuolten on asianmukaisin turvatoimin varauduttava turvauhkiin. Osapuolten on toimittava tarpeen mukaan yhteistyössä keskenään ja viranomaisten kanssa tarvittavalla tavalla turvauhkia koskevien tietojen välittämisessä ja soveltuvien turvatoimien hoitamisessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ainekohtaisia tai muutoin yksityiskohtaisia määräyksiä turvatoimista ja tarkempia määräyksiä turvauhkiin varautumisen ja turvatoimien käytännön toteutuksesta sekä turvatoimien ja -velvoitteiden teknisistä yksityiskohdista.

52 §

Tie- ja rautatiekuljetusten turvatoimet

Vaarallisia aineita saa jättää tie- ja rautatiekuljetuksena kuljetettavaksi vain asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle.

Tie- ja rautatiekuljetuksessa tilapäisen säilytyksen paikan on oltava valaistu ja muutoin turvattu, sekä asiaton pääsy alueelle on mahdollisuuksien mukaan oltava estetty.

Tie- ja rautatiekuljetuksen aikana jokaisella miehistön jäsenellä on oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan tunnistamisesta, tilapäisen säilytyksen paikan turvaamisesta ja teknisiä määräyksiä henkilöllisyyden osoittavasta asiakirjasta.

53 §

Tie- ja rautatiekuljetusten turvasuunnitelma ja kuljetusvälineen turvaaminen

Kuljettaessa tie- tai rautatiekuljetuksena vaarallisia aineita, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka, kuljetuksen osapuolten on laadittava ja pidettävä ajan tasalla toiminnassaan sovellettava turvasuunnitelma, jonka on sisällettävä toimenpiteet ja menettelyt turvauhkiin varautumisesta.

Kuljettaessa 1 momentissa tarkoitettua ainetta kuljetukseen käytettävä kuljetusväline on varustettava asianmukaisilla laitteilla tai turvattava muin järjestelyin varkauksien ja muun tahallisen väärinkäytön estämiseksi. Laitteet ja järjestelyt eivät saa estää pelastustoimintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvasuunnitelman sisällöstä ja aineista, joista voi aiheutua merkittävä turvauhka.

11 luku

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset

54 §

Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite sekä kuljetuksen keskeyttäminen

Jos kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin rakenteessa tai varusteissa havaitaan turvallisuuteen vaikuttava puutteellisuus tai vika, sitä ei saa käyttää ennen kuin puutteellisuus ja vika on korjattu. Tämä kiello ei kuitenkaan koske matkalla todettua, olosuhteet huomioon ottaen vähäiseksi katsottavaa puutteellisuutta tai vikaa, joka todennäköisesti on syntynyt matkan keskeässä ja joka ei ole ollut välittömästi havaittavissa ja korjattavissa ja jonka korjausta ei voida ilman huomattavaa hankaluutta matkalla suorittaa.

Kuljetus on keskeytettävä, jos kuljetuksen aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden. Kuljetusta saa jatkaa vasta, kun kuljetuksen jatkaminen on turvallista. Kuljetusta keskeyttäessä on otettava huomioon:

- 1) keskeyttämisestä aiheuttavat vaarat;
- 2) mahdollisuus sijoittaa kuljetettava lähetys, lasti tai kuorma;
- 3) muut yleisen turvallisuuden vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen jatkamisen jäljellä olevan matkan osalle. Valvontaviranomaisen on annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittavaa hallinnollista apua, jos

- 1) valvontaviranomainen ei voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen jatkamista eikä vaatimuksia voida täyttää;
- 2) kuljetuksen suorittaja ilmoittaa, että lähettäjä ei ole ilmoittanut vaarallisen aineen ominaisuuksia ja vedoten kuljetussopimusehtoihin kuljetuksen suorittaja pyytää kuorman purkamista, hävittämistä tai vaarattomaksi tekemistä.

55 §

Alueelliset kuljetusrajoitukset tie- ja rautatiekuljetuksessa

Jos vaarallisten aineiden kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle, Liikenne- ja viestintävirasto voi:

- 1) kunnan perustellusta hakemuksesta rajoittaa vaarallisten aineiden tiekuljetusta tietyllä alueella, tiellä tai tien osalla (*reittirajoitus*). Reittirajoitushakemuksessa on esitettävä rajoituksen vaikutusten arviointi, jossa otetaan huomioon ainakin sellaiset turvallisuuteen vaikuttavat tekijät kuin kuljetettavat aineet, asutus ja haavoittuvat kohteet;

- 2) tien omistajan tai haltijan taikka rataverkon haltijan hakemuksesta rajoittaa vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta tietyssä tien omistajan tai haltijan taikka rataverkon haltijan

hallinnassa olevassa tunnelissa määrittämällä tunnelille tunneliluokan (*tunnelirajoitus*). Tunnelirajoituksen on perustuttava hakijan toimittamaan, hakijasta riippumattoman toimitelimen suorittamaan tunnelin vaarojen arviointiin, jossa otetaan huomioon ainakin sellaiset turvallisuuteen vaikuttavat tekijät kuin kuljetettavat aineet, tunnelin rakenteet ja varusteet.

Rajoitusta asetettaessa on huolehdittava siitä, ettei mahdollisuuksia kuljettaa vaarallisia aineita rajoiteta enempää kuin on tarpeen kuljetuksista aiheutuvan vaaran torjumiseksi. Lisäksi on otettava huomioon kuljetukseen käytettävissä olevat vaihtoehtoiset reitit. Liikenne- ja viestintävirasto voi liittää rajoitukseen ehtoja, joilla varmistetaan kuljetusten turvallisuus, sekä poistaa kuljetusrajoituksen, jos riittäviä perusteita rajoituksen ylläpitämiselle ei enää ole.

Kuljetusrajoituksen hakijan on rajoituksen vaikutusten ja vaarojen arvioinnissa esitettävä arvio kuljetusten vaihtoehtoisesta reitistä ja sen turvallisuudesta. Tiekuljetusrajoituksen hakijalla on oltava rajoituksen liikenteenohjaussuunnitelma, josta selviää, miten rajoitusta osoittavien merkkien asettaminen ja pystyttäminen sekä kiertotien opastaminen toteutetaan. Hakijan on tiedotettava sille myönnetystä reitti- ja tunnelirajoituksesta ja sen poistamisesta.

Reitti- tai tunnelirajoituksesta huolimatta vaarallisia aineita saa kuljettaa erityisestä syystä rajoitusalueella tai tunnelissa poliisin määräajaksi antamalla luvalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vaarojen arvioinnista, kuljetusrajoitusten alaisista aineryhmistä, rajoituksen toteuttamisesta, tunneliluokista ja muista kuljetusrajoituksiin liittyvistä teknisistä seikoista.

12 luku

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- ja hätätilanne, jonka seurauksena kuljetettavan aineen vuotamisesta tai muusta syystä aiheutuu henkilö-, ympäristö- tai omaisuusvahingon vaara, on tapahtuneesta tehtävä välittömästi ilmoitus, 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 pelastusviranomaisille;

2) edellä 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) pyynnöstä vakavaa vaaratilannetta lievemässä vaaratilanteessa viipymättä pelastusviranomaisille 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.

Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuormaan, täyttäjän, kuljetuksen suorittajan, kuorman purkajan ja vastaanottajan sekä rataverkon haltijan on kunkin toiminnassaan annettava selvitys Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, jos vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetuksen aikana tai siihen liittyvän kuormauksen, purkamisen tai säiliön taikka irtotavara-ajoneuvon, vaunun tai -kontin täytön yhteydessä tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy:

- 1) vaarallisen aineen vuoto tai välitön uhkaava vaara tuotteen vuotamisesta;
- 2) henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahinko; tai
- 3) tapahtuma, johon on pyydetty viranomaisapua.

Satamassa tie- tai rautatiekuljetuksesta vastuussa olevan kuljetuksen suorittajan ja sisäisissä siirroissa tai tilapäisessä säilytyksessä lastista vastuussa olevan on kunkin toiminnassaan annettava selvitys Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ja satamanpitäjälle, jos satamassa tapahtuu vaarallisen aineen kuljetuksessa tai siihen liittyvässä siirrossa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle onnettomuus tai vaaratilanne.

Aluksesta vastuussa olevan on annettava mahdollisimman laaja selvitys viipymättä lähimmän rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos vaarallisten aineiden aluskuljetuksessa tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy:

- 1) vaarallista ainetta sisältävän lastin katoaminen tai todennäköinen katoaminen mereen;
- 2) INF-lastin vuoto tai todennäköinen vuoto; tai
- 3) INF-lastia kuljettavan aluksen vahingoittuminen, vikaantuminen tai hajoaminen, mikä vaikuttaa aluksen turvallisuuteen tai johtaa navigointiturvallisuuden heikkenemiseen.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on annettava selvitys:

1) vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudesta ja vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteesta kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus tai vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanne tapahtui;

2) tapauksista, joissa rahdista tai lentopostista löydetään vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi jätettyjä tai kuljetettavia vaarallisia aineita, kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallinen aine löydettiin;

3) havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tapauksista, joissa matkustajalta, miehistön jäseneltä tai matkatavarasta löydetään vaatimusten vastaisia vaarallisia aineita, sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallinen aine löydettiin;

4) havaituista tapauksista, joissa vaarallisia aineita on kuljetettu noudattamatta kuormausta, kuorman erottelua tai kuorman kiinnitystä koskevia vaatimuksia taikka antamatta vaadittuja tietoja, kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto on 3 ja 4 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomaisena Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettusta selvityksen tekemisestä, selvitystä edellyttävistä tapauksista, selvityksen sisällöstä ja mallista, selvityksen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä selvityksen välitystavasta.

Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittaminen

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston on toimitettava tiedot saamistaan 57 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista selvityksistä vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle.

Kun kyse on radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä onnettomuudesta tai vaaratilanteesta,

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston on toimitettava tiedot saamistaan 57 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista selvityksistä ja Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava tiedot saamistaan 57 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista selvityksistä Säteilyturvakeskukselle.

59 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Viranomaisen oikeuteen ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittele mattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn ilmakuljetusta, aluskuljetusta tai rautatiekuljetusta koskevan selvityksen perusteella sovelletaan, mitä ilmailulain 128 §:ssä säädetään poikkeamatietojen käytöstä, merilain (674/1994) 18 luvun 15 a §:ssä säädetään onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä ja raideliikennelain 167 §:ssä säädetään onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä.

Viranomaisen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittele mattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn tiekuljetusta koskevan selvityksen tai satamassa tapahtunutta onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan selvityksen perusteella, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Työnantaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

13 luku

Kuljetuksen osapuolten velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

60 §

Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä

Valvontaviranomaisen kuljetuksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä on noudatettava.

61 §

Velvollisuus varmistaa pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin turvallisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan, käyttäjän ja muun markkinoille saattajan, haltijan ja käyttöön ottajan on varmistettava, että tällainen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä tuote on turvallinen ja vaatimustenmukainen. Tämä velvollisuus ei kuitenkaan koske vähittäismyyntipakkauksen käyttöön ottavaa yksityishenkilöä, joka käyttää tai aikoo käyttää tuotetta vapaa-ajan toiminnassaan tai urheilutoiminnassaan taikka muussa henkilökohtaisessa tarkoituksessa.

Tie- ja rautatiekuljetuksen osapuolet

62 §

Lähettäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa lähettäjä saa luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, jotka täyttävät tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset. Lähettäjän on:

- 1) varmistettava, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;
- 2) annettava kuljetuksen suorittajalle kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot;
- 3) käytettävä vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja säiliöitä;
- 4) käytettävä turvallista lähetystapaa ja noudatettava lähetysrajoituksia;
- 5) varmistettava, että tyhjä säiliö, ajoneuvo, vaunu tai irtotavarakontti, josta ei ole poistettu vaaratekijöitä, luovutetaan kuljettavaksi vastaavasti merkittynä ja suljettuna kuin täytenä ollessaan.

Jos lähettäjä käyttää muiden osapuolten palveluja, hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että lähetys täyttää tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset. Lähettäjä saa kuitenkin 1 momentin 1–3 ja 5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa luottaa muiden osapuolten antamiin tietoihin.

Jos lähettäjä toimii kolmannen osapuolen puolesta, kolmannen osapuolen on ilmoitettava lähettäjäille kirjallisesti lähetyksen sisältämistä vaarallisista aineista ja annettava kaikki tiedot ja asiakirjat, joita lähettäjä tarvitsee täyttääkseen velvollisuutensa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

63 §

Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on:

- 1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa ja vaunua voidaan käyttää tähän tehtävään ja että tiekuljetuksessa ajoneuvo on asianmukaisesti miehitetty;
- 2) varmistettava, että vaarallisen aineen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;
- 3) varmistettava, että ennen kuljetusta lähettäjältä on saatu kuljetettavista vaarallisista aineista tarvittavat tiedot ja että vaaditut asiakirjat ovat mukana kuljetuksessa tai saatavilla kuljetuksen aikana;
- 4) varmistettava riittävällä tavalla, että ajoneuvossa, vaunussa ja kuormassa ei ole ilmeisiä vikoja tai vuotoja ja että niistä ei puutu varusteita;
- 5) varmistettava, että määräaika säiliöiden seuraavalle tarkastukselle ei ole umpeutunut siten, ettei säiliöitä voi enää käyttää kyseiseen kuljetukseen;
- 6) varmistettava, että ajoneuvoa ja vaunua ei ole ylikuormattu;
- 7) varmistettava, että ajoneuvoon ja vaunuun on kiinnitetty vaarallisia aineita sisältävää kuormaa osoittavat merkinnät;
- 8) huolehdittava, että kuljettajalle ja muille miehistön jäsenille on toimitettu onnettomuuden ja hätätilanteen varalta ohjeet, ja varmistettava, että he ymmärtävät ohjeet ja osaavat toimia ohjeiden mukaisesti ja että kuljetuksessa ovat mukana tarvittavat ohjeet, henkilönsuojaimet ja varusteet, joiden avulla voidaan ryhtyä vaaratilanteen edellyttämiin toimenpiteisiin.

Jos kuljetuksen suorittaja havaitsee 1 momentin 1 – 7 kohdissa tarkoitetuissa asioissa laiminlyönnin tai tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisen menettelyn, kuljetuksen suorittaja ei saa ennen asian korjaamista toimittaa lähetystä eteenpäin.

Edellä 1 momentin 1 – 7 kohdissa tarkoitettut velvollisuudet on täytettävä kuljetusta varten saatujen asiakirjojen ja tietojen perusteella tarkastamalla riittävällä tavalla lastinkuljetusyksikkö ja tarvittaessa kuorma. Kuljetuksen suorittaja saa tiekuljetuksissa 1 momentin 2, 3, 4 ja 7 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa sekä rautatiekuljetuksissa 1 momentin 2, 3, 5 - 7 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten antamiin tietoihin. Kuljetuksen suorittaja saa

luottaa 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa siihen, mitä kuljetuksen merikuljetusosuutta varten laaditussa pakkaustodistuksessa vakuutetaan.

Rautatiekuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on lisäksi:

1) ilmoitettava liikkuvan kaluston kuljettajalle tiedot kuljetettavista vaarallisista aineista ja niiden sijainnista liikennöivässä yksikössä;

2) huolehdittava, että kyseiseen kuljetukseen käytettävän rataverkon haltijalla on kuljetuksen aikana nopea ja esteetön pääsy kuljetuksen aikana riittäviin tietoihin junan kokoonpanosta, vaunujen sijainnista junassa ja vaunuissa kuljetettavista vaarallisista aineista;

3) huolehdittava siitä, että kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on riittävät tiedot säiliövauunun säiliöistä sekä sen laitteista ja varusteista niissä kalustoyksiköissä, joiden kunnossapidosta se vastaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

64 §

Vastaanottajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa vastaanottaja ei saa kieltäytyä ottamasta lähetystä vastaan muutoin kuin pakottavista syistä. Vastaanottajan on varmistettava kuorman purkamisen jälkeen, että hänen tehtäviinsä liittyvät vaatimukset on täytetty. Vaunun ja kontin saa palauttaa kuljetuksen suorittajalle tai ottaa uudelleen käyttöön vasta, kun varmistamisessa havaitut laiminlyönnit on korjattu.

Jos vastaanottaja käyttää muiden osapuolten palveluja, hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että tässä pykälässä säädetyt vaatimukset on täytetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vastaanottajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

65 §

Kuormaaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuormaaaja saa luovuttaa kuljettavaksi vain vaarallisia aineita, joiden kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa.

Kuormaaajan on:

1) tarkastettava luovuttaessaan kuljetettavaksi pakattuja vaarallisia aineita tai tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia, että pakkaukset eivät ole vahingoittuneita, ja että kuljetettavaksi ei luovuteta lähetystä, jonka vahingoittunut pakkaus voi vaarantaa kuljetusturvallisuuden;

2) kuormattava ja käsiteltävä vaarallisia aineita sisältäviä lähetyksiä ja kuormaa kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden;

3) merkittävä vaunu ja kontti kuljetettavien aineiden vaaraominaisuuksien mukaan kuormattuaan vaarallisia aineita vaunuun tai konttiin ja luovuttaessaan ne kuljetuksen suorittajalle välittömästi kuljetettaviksi;

4) kuormattava yhteen vain kolleja, jotka vaaraominaisuuksien mukaan voidaan kuormata samaan kuormatilaan, ja eroteltava ne toisistaan ja muista tavaroista kuormatilassa vaaraominaisuuksien mukaan tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kuormaaaja saa 1 momentissa ja 2 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten hänelle antamiin tietoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuormaaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

66 §

Pakkaajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa pakkaajan on:

1) pakattava vaaralliset aineet kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden;

2) valmistellessaan pakattua lähetystä kuljetusta varten varmistettava, että kuljetusvalmiissa pakkauksessa on sen sisällön vaaraominaisuuksia koskevat merkinnät.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pakkaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

67 §

Täyttäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa säiliön, sekä irtotavara-ajoneuvon, -vaunun ja -kontin täyttäjän on:

1) ennen säiliön täyttämistä varmistettava, että säiliö ja sen laitteet ja varusteet ovat teknisesti moitteettomassa kunnossa;

2) varmistettava, että säiliöt on tarkastettu ajallaan;

3) täytettävä säiliötä vain sellaisilla vaarallisilla aineilla, joiden kuljetukseen säiliö soveltuu;

4) varmistettava, että säiliön säiliöosastojen täyttäminen suoritetaan siten, että vierekkäisten osastojen sisältämien aineiden kanssa ei aiheudu kuljetuksen aikana vaarallisia reaktioita;

5) huolehdittava, että säiliöön täytetään vain säiliön ja vaarallisen aineen vaaraominaisuuksien sallima turvallinen määrä vaarallista ainetta;

6) varmistettava säiliön täyttämisen jälkeen, että sulkimet ovat kiinni ja vuotamattomat;

7) varmistettava, ettei täyttämänsä säiliön ulkopinnalle jää täytettävästä aineesta vaarallisia jäänteitä;

8) varmistettava valmistellessaan vaarallisia aineita kuljetusta varten, että säiliöön sekä irtotavaralla kuormattuun ajoneuvoon, vaunuun ja konttiin kiinnitetään vaaraominaisuuksia koskevat merkinnät;

9) täytettävä irtotavaraa ajoneuvoon, vaunuun tai konttiin kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä täyttäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

68 §

Säiliökontin haltijan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa säiliökontin haltijan on:

1) varmistettava, että säiliökontin rakennetta, laitteita ja varusteita, tarkastuksia, testauksia ja merkintöjä koskevia vaatimuksia on noudatettu;

2) varmistettava, että säiliökontin sekä niiden laitteiden ja varusteiden kunnossapitotoimenpiteet on suoritettu siten, että ne ovat vaatimustenmukaisia tavanomaisissa käyttöolosuhteissa seuraavaan vaadittuun tarkastukseen saakka;

3) on teetettävä ylimääräinen tarkastus säiliökontille, jos sen säiliön, laitteiden tai varusteiden kunto on korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voinut heiketä.

Mitä tässä pykälässä säädetään säiliökontista ja säiliökontin haltijasta, sovelletaan myös eri kuljetusmuodoissa käytettävään säiliökonttia vastaavaan kehikolliseen säiliöön ja sen haltijaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säiliökontin haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

69 §

Säiliövaunun haltijan velvollisuudet rautatiekuljetuksessa

Rautatiekuljetuksessa säiliövaunun haltijan on:

- 1) varmistettava, että säiliövaunun rakennetta, laitteita, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä koskevia vaatimuksia on noudatettu;
- 2) teetettävä ylimääräinen tarkastus säiliövaunulle, jos sen säiliön, laitteiden tai varusteiden kunto on korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voinut heiketä;
- 3) varmistettava, että edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tehtävien tulokset kirjataan tekniset tiedot sisältävään säiliöasiakirjaan;
- 4) varmistettava, että säiliövaunun kunnossapidosta vastaavaksi yksiköksi nimetyllä on voimassa oleva pätevyyttä osoittava todistus, joka kattaa vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettut säiliövaunut;
- 5) huolehdittava siitä, että kunnossapidosta vastaavalle yksikölle on annettu tarvittavat tiedot säiliövaunun säiliöistä, laitteista ja varusteista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säiliövaunun haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

70 §

Kuorman purkajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuorman purkajan on:

- 1) varmistettava tarkastamalla kuorman aineita koskevat merkinnät, että vain kuormaa koskevissa asiakirjoissa mainitut aineet puretaan;
- 2) tarkastettava, ettei pakkauksessa, säiliössä, ajoneuvossa, vaunussa tai kontissa ole purkamista vaarantavia vikoja, ja tarvittaessa korjattava viat ennen purkamisen aloittamista;
- 3) purettava ja käsiteltävä vaarallisia aineita kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden;
- 4) heti purkamisen jälkeen puhdistettava säiliön, ajoneuvon, vaunun tai kontin ulkopinnalle purkamisen yhteydessä tulleet vaaralliset jäänteet ja varmistettava, että venttiilit ja tarkastusaukot ovat kiinni;
- 5) huolehdittava ajoneuvon, vaunun ja kontin vaaditusta puhdistuksesta ja vaaratekijöiden poistamisesta;
- 6) varmistettava, ettei täysin tyhjennetyssä vaunussa ja kontissa, josta kuljetetun aineen vaaratekijät on poistettu, ole enää näkyvillä vaarallista ainetta tai kuormaa osoittavia merkintöjä.

Jos kuorman purkaja käyttää muiden osapuolten palveluja, on riittävästi varmistuttava siitä, että säädetyt vaatimukset on täytetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuorman purkajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

71 §

Rataverkon haltijan velvollisuudet

Rataverkon haltijan on hallinnoimansa rataverkon osalta:

- 1) varmistettava, että 33 §:ssä tarkoitettulle rataverkon alueelle laaditaan sisäinen pelastussuunnitelma;

2) varmistettava nopea ja esteetön pääsy kuljetuksen aikana riittäviin tietoihin junan kokoonpanosta, vaunujen sijainnista junassa ja vaunuissa kuljetettavista vaarallisista aineista.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetut tiedot saa luovuttaa vain sille, joka tarvitsee niitä kuljetuksen turvallisuuteen tai turvauhkiin liittyvien tehtävien hoitamista tai pelastustoimintaa varten ja vain tehtävien edellyttämässä laajuudessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rataverkon haltijan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

72 §

Kunnossapidosta vastaava yksikön velvollisuudet rautatiekuljetuksessa

Rautatiekuljetuksessa kunnossapidosta vastaavan yksikön on:

1) varmistettava, että säiliöiden sekä niiden laitteiden ja varusteiden kunnossapitotoimenpiteet on suoritettu siten, että säiliövaunu on vaatimustenmukainen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa;

2) varmistettava, että kunnossapitotehtävien hoitamiseen annetut tiedot kalustoyksiköistä kattavat tiedot myös säiliöistä sekä niiden laitteista ja varusteista;

3) varmistettava, että säiliöihin sekä niiden laitteisiin ja varusteisiin liittyvät kunnossapitotoimenpiteet tallennetaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kunnossapidosta vastaavan yksikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

Aluskuljetuksen osapuolet

73 §

Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja saa luovuttaa kuljettavaksi vain lastia, joka täyttää tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset. Laivaajan tai lastinantajan on:

1) varmistettava, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen aluskuljetus on sallittu;

2) varmistettava, että kuljetukseen käytetään vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja lastinkuljetusyksiköitä;

3) huolehdittava, että kuljetusvalmis pakkaus ja lastinkuljetusyksikkö on merkitty kuljetettavien aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;

4) huolehdittava, että kuljetuksen suorittajalle on toimitettu kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot;

5) huolehdittava, että kirjallisesti vakuutetaan, että vaarallisen aineen lähetys on kuljetusvalmis ja aine on pakattu, merkitty sekä luovutettu kuljettavaksi vaatimusten mukaisesti asianmukaisessa kunnossa;

6) on annettava tavarankäsittelyyn tarvittavat tiedot vaarallisesta aineesta satamanpitäjälle ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle ennen vaarallisen aineen satama-alueelle toimitamista hyvissä ajoin ja mahdollisuuksien mukaan vähintään 24 tuntia ennen satamaan tuloa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä laivaajan ja lastinantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

74 §

Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa kuljetuksen suorittajan tai aluksen päällikön on:
1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;

2) varmistettava, että vaarallisen aineen aluskuljetus on sallittu;
3) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lastia ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman kuljetusta varten tarvittavia tietoja;

4) huolehdittava, että vaarallista ainetta sisältävät lastinkuljetusyksiköt on lastattu, ahdettu, sijoitettu ja tarvittaessa kiinnitetty turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti ja että ne on eroteltu toisistaan ja muusta lastista kuormatilassa sisältämiensä aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;

5) huolehdittava, että ennen lastin purkamista Suomessa tiedot vaarallisista aineista on toimitettu satamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle tai tämän edustajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

75 §

Kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa sen, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tie- tai rautatiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon tai vaunuun, on vakuutettava pakkaustodistuksella, että:

1) kontti, ajoneuvo tai vaunu on sopiva kuljetettavalle kuormalle;
2) kontti, ajoneuvo tai vaunu ei sisällä keskenään sopimatonta kuormaa;
3) konttiin, ajoneuvoon tai vaunuun on kuormattu vain käyttökelpoisessa kunnossa olevia lähetysvalmiita pakkauksia ja ne on kuormattu ja kiinnitetty aiottuun kuljetukseen soveltuvin menetelmin;

4) irrallisena kuljetettava aine on tasaisesti jakautuneena;
5) kontti, ajoneuvo tai vaunu on kuljetukseen tarkoituksenmukaisella tavalla rakenteellisesti käyttökelpoisessa kunnossa;

6) kontissa, ajoneuvossa tai vaunussa on kuljetusta varten vaadittavat merkinnät;
7) kuormalla on vaaditut kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot sisältävät kuljetusasiakirjat.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

Ilmakuljetuksen osapuolet

76 §

Lähtäjän velvollisuudet ilmakuljetuksessa

Ilmakuljetuksessa lähettäjä saa luovuttaa kuljettavaksi vain lähetyksiä, jotka täyttävät tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset. Lähettäjän on:

1) varmistettava, että aine on luokiteltu oikein ja sen ilmakuljetus on sallittu;
2) huolehdittava ja vakuutettava kirjallisesti, että vaarallisen aineen lähetys on kuljetusvalmis ja aine pakattu, merkitty sekä luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti asianmukaisessa kunnossa;

3) varmistettava, että kuljetuksen suorittajalle on toimitettu kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot ja ilmoitukset.

4) huolehdittava, että henkilökunnalla on riittävät ohjeet, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

77 §

Kuljetuksen suorittajan ja maahuolintapalvelujen tarjoajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on:

- 1) huolehdittava siitä, että sillä on vaadittu vaarallisen aineen kuljetukseen tarkoitettu lupa;
- 2) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ilma-alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;
- 3) varmistettava, että vaarallisen aineen ilmakuljetus on sallittu;
- 4) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lähetystä ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman lähettäjältä saatuja kuljetusta varten tarvittavia tietoja;
- 5) tarkistettava ennen vaarallisia aineita sisältävän lähetyksen hyväksymistä kuljetettavaksi, että lähetys on luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti;
- 6) varmistettava, että vaaralliset aineet kuormataan ja kuljetetaan ilma-aluksessa siten, että niistä ei aiheudu vaaraa;
- 7) tarkistettava ennen kuormaamista ja kuorman purkamisen yhteydessä, että lähetyksessä ei ole vikoja tai vuotoja, ryhdyttävä vikojen ja vuotojen ilmetessä tarvittaviin turvallisuutta edistäviin toimenpiteisiin sekä huolehdittava tarvittavista tarkistuksista ja toimenpiteistä vikojen ja vuotojen seuraamusten ennaltaehkäisemiseksi;
- 8) varmistettava, että hyvissä ajoin ennen lentoa ilma-aluksen päällikölle sekä lennon valmisteluun ja lentoon liittyviä muita tehtäviä hoitavalle henkilöstölle annetaan luotettavalla tavalla ilma-aluksessa rahtina kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot;
- 9) huolehdittava, että henkilökunnalla on riittävät ohjeet, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa turvallisesti;
- 10) varmistettava, että paikoissa, joissa lentorahtia vastaanotetaan kuljetettavaksi, tiedotetaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;
- 11) varmistettava, että matkustajille tiedotetaan vaarallisista aineista, jotka ovat kiellettyjä matkatavarassa tai muuten matkustajan mukana.

Edellä 1 momentin velvollisuudet koskevat myös näitä tehtäviä suorittavaa maahuolintapalvelujen tarjoajaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

14 luku

Erityiset velvollisuudet radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa

78 §

Johtamisjärjestelmä ja säteilysuojeluohjelma

Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sisältyviä ja siihen liittyviä tehtäviä ja toimenpiteitä suorittavalla on oltava:

1) toiminnassa sovellettava johtamisjärjestelmä tehtävien ja toimenpiteiden vaatimuksenmukaisuuden varmistamiseksi;

2) säteilysuojeluohjelma työntekijöiden ja väestön säteilyturvallisuuden varmistamiseksi.

Johtamisjärjestelmän on perustuttava sellaisiin vaatimuksiin tai ohjeisiin, joita Säteilyturvakeskus pitää hyväksyttävänä.

Säteilysuojeluohjelmassa on esitettävä toteutettavat toimenpiteet radioaktiivisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvan säteilyaltistuksen estämiseksi ja rajoittamiseksi. Toimenpiteet on suhteutettava säteilyaltistuksen määrään ja todennäköisyyteen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä johtamisjärjestelmän ja säteily-suojeluohjelman sisällöstä ja niihin liittyvästä säteilysuojelusta ja muista toimenpiteistä.

79 §

Radioaktiivisen aineen kuljetuksen hyväksyntä ja ennakoilmoitus

Lähettäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan ja lastinantajan on varmistettava ennen kuljetusta, että:

1) radioaktiivisen aineen kuljetusta varten on hankittu hyväksyntä Säteilyturvakeskukselta erityisehdoin tapahtuvalle kuljetukselle, kun kuljetuksessa ei voida soveltaa tavanomaisia kuljetusvaatimuksia, tai kun lähetys sisältää aineita, joissa aktiivisuus tai radioaktiivisen saasteen määrä on suuri;

2) radioaktiivisen aineen kuljetuksesta tehdään ennakoilmoitus Säteilyturvakeskukselle, jos lähetyksestä voi kuljetuksen aikana aiheutua erityistä vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua hyväksyntää varten hakemuksen on sisällettävä tiedot kuljetuksesta, kuljetettavasta aineesta, kuljetuksessa tarvittavien toimenpiteiden ja erityisten varotoimien toteuttamisesta sekä tiedot ja selvitykset, joilla osoitetaan kuljetuksen turvallisuus. Säteilyturvakeskus varmentaa hyväksymistodistuksessa, että kuljetukseen soveltuvat turvallisuusvaatimukset täyttyvät. Säteilyturvakeskus voi liittää kuljetuksen hyväksyntää koskevaan päätökseen turvallisuuden varmistamiseksi kuljetusta ja kuljetettavaa ainetta koskevia ehtoja.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen on sisällettävä riittävät tiedot lähetysten tunnistamiseksi sekä tiedot kuljetuksesta ja kuljetettavasta aineesta. Erillistä ilmoitusta ei edellytetä, jos kuljetukseen vaadittavat tiedot on annettu 2 momentissa tarkoitetussa hakemuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen hyväksyntää ja ennakoilmoitusta edellyttävistä radioaktiivisten aineiden lähetyksistä, hyväksymishakemuksen, hyväksymistodistuksen ja ilmoituksen sisällöstä sekä muista hakemisen, hyväksynnän myöntämisen sekä ilmoituksen tekemisen teknisistä yksityiskohdista.

80 §

Säteilyraja-arvojen ylityksestä annettavat ilmoitukset ja toimenpiteet

Kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan on ilmoitettava radioaktiivisten aineiden kuljetuksen yhteydessä huomaamastaan säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisen raja-arvon ylityksestä niille kuljetuksen osapuolille, jotka ovat voineen altistua säteilylle tai kontaminaatiolle kuljetuksen aikana. Ilmoitus on tehtävä myös Säteilyturvakeskukselle.

Edellä 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa asianosaisen lähettäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan ja lastinantajan, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan on ryhdyttävä välittömästi tarpeellisiin toimenpiteisiin säteilystä tai saastumisesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi. Sen on myös tutkittava tapaus, korjattava sopivin toimenpitein syyt ja olosuhteet samanlaisten tapausten toistumisen ehkäisemiseksi sekä ilmoitettava Säteilyturvakeskukselle tapauksen syistä ja korjaavista toimenpiteistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisista raja-arvoista.

15 luku

Velvollisuudet huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta

81 §

Kuljetettavan painelaitteen valmistajan velvollisuudet

Valmistajan on:

- 1) varmistettava, että markkinoille saatettava kuljetettava painelaite on suunniteltu, valmistettu ja dokumentoitu 5 luvun mukaisesti;
- 2) varmistettava, että kuljetettava painelaite varustetaan pii-merkillä, kun painelaitteen vaatimustenmukaisuus on osoitettu;
- 3) säilytettävä kuljetettavan painelaitteen tekniset asiakirjat 5 luvun mukaisesti.

82 §

Valmistajan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos valmistajalla on syytä epäillä, että sen markkinoille saattama kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, valmistajan on:

- 1) viipymättä ryhdyttävä toimenpiteisiin kuljetettavan painelaitteen saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi, poistamiseksi markkinoilta tai palautusmenettelyn järjestämiseksi;
- 2) välittömästi tiedotettava asiasta markkinavalvontaviranomaiselle ja kaikille toimivaltaisille kansallisille viranomaisille niissä Euroopan unionin jäsenvaltioissa, joissa se on asettanut kuljetettavan painelaitteen saataville, jos painelaite aiheuttaa riskin, sekä ilmoitettava yksityiskohdaiset tiedot vaatimustenvastaisuudesta ja toteutetuista korjaavista toimenpiteistä;
- 3) dokumentoitava kaikki tässä pykälässä tarkoitetut vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Valmistajan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille valmistajan markkinoille saattamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

83 §

Kuljetettavan painelaitteen valtuutettu edustaja

Valmistaja voi kirjallisesti valtuuttaa itselleen edustajan. Valtuutetun edustajan on suoritettava valmistajalta toimeksiannossa valtuutetut tehtävät.

Valtuutetulle edustajalle voidaan toimeksiannossa valtuuttaa ainakin seuraavat tehtävät:

- 1) teknisten asiakirjojen säilyttäminen markkinavalvontaviranomaisen saatavilla;
- 2) kaikkien vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi tarvittavien tietojen ja asiakirjojen toimittaminen markkinavalvontaviranomaisen pyynnöstä;
- 3) yhteistyö markkinavalvontaviranomaisen kanssa valtuutetun edustajan toimeksiannon piiriin kuuluvien kuljetettavien aiheuttamien riskien poistamiseksi.

Valtuutetun edustajan tehtäväksi ei kuitenkaan saa antaa 81 §:n 1 ja 2 kohdassa säädettyjä tehtäviä eikä teknisten asiakirjojen laatimista.

Valtuutetun edustajan nimi ja osoite on ilmoitettava kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuustodistuksessa.

84 §

Kuljetettavan painelaitteen maahantuojan velvollisuudet

Maahantuojan on:

- 1) saatettava markkinoille ainoastaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;
- 2) varmistettava ennen kuljetettavan painelaitteen saattamista markkinoille, että:
 - a) valmistaja on suorittanut asianmukaisen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn ja laatinut tarvittavat tekniset asiakirjat;
 - b) kuljetettava painelaite on varustettu pii-merkillä ja sillä on vaatimustenmukaisuustodistus;
- 3) varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun painelaite on sen vastuulla;
- 4) ilmoitettava nimensä ja yhteystietonsa vaatimustenmukaisuustodistuksessa tai sen liitteenä;
- 5) säilytettävä jäljennös kuljetettavan painelaitteen teknisistä asiakirjoista markkinavalvontaviranomaisen saatavilla.

Jos maahantuojalla on syytä epäillä, että kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, maahantuojan on:

- 1) pidättäydyttävä kuljetettavan painelaitteen saattamisesta markkinoille ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi;
- 2) ilmoitettava siitä valmistajalle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin.

Maahantuojaa pidetään valmistajana ja sitä koskevat 81 ja 82 §:n velvollisuudet silloin, kun maahantuoja saattaa kuljetettavan painelaitteen markkinoille omalla nimellään tai tavaramerkillään tai muuttaa jo markkinoille saatettua kuljetettavaa painelaitetta tavalla, joka voi vaikuttaa sovellettavien vaatimusten täyttymiseen.

85 §

Maahantuojan velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos maahantuojalla on syytä epäillä, että sen markkinoille saattama kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, maahantuojan on:

- 1) viipymättä ryhdyttävä toimenpiteisiin kuljetettavan painelaitteen saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi, poistamiseksi markkinoilta tai palautusmenettelyn järjestämiseksi;
- 2) välittömästi tiedotettava asiasta valmistajalle, markkinavalvontaviranomaiselle ja kaikille toimivaltaisille kansallisille viranomaisille niissä Euroopan unionin jäsenvaltioissa, joissa se on asettanut kuljetettavan painelaitteen saatavalle, jos painelaite aiheuttaa riskin, sekä ilmoitettava yksityiskohtaiset tiedot vaatimustenvastaisuudesta ja toteutetuista korjaavista toimenpiteistä;
- 3) dokumentoitava kaikki tällaiset vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Maahantuojan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille maahantuojan markkinoilla saataville asettamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

86 §

Kuljetettavan painelaitteen jälleenmyyjän velvollisuudet

Jälleenmyyjän on:

1) asetettava markkinoilla saataville ainoastaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;

2) varmistettava ennen kuljetettavan painelaitteen asettamista saataville markkinoilla, että painelaite on varustettu pii-merkillä ja siihen on liitetty vaatimustenmukaisuustodistus sekä maahantuojan yhteystiedot;

3) varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun painelaite on jälleenmyyjän vastuulla.

Jälleenmyyjää pidetään valmistajana ja sitä koskevat 81 ja 82 §:n velvollisuudet silloin, kun jälleenmyyjä saattaa kuljetettavan painelaitteen markkinoille omalla nimellään tai tavaramerkillään tai muuttaa jo markkinoille saatettua kuljetettavaa painelaitetta tavalla, joka voi vaikuttaa sovellettavien vaatimusten täyttymiseen.

87 §

Jälleenmyyjän velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos jälleenmyyjän on syytä epäillä, että kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, jälleenmyyjän:

1) on pidättäydyttävä asettamasta markkinoilla saataville kyseistä kuljetettavaa painelaitetta ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi;

2) tiedotettava siitä valmistajalle tai maahantuojalle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin.

3) dokumentoitava kaikki tällaiset vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Jälleenmyyjän on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille jälleenmyyjän markkinoilla saataville asettamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

88 §

Kuljetettavan painelaitteen omistajan velvollisuudet

Omistajan varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun painelaite on omistajan vastuulla.

Jos omistajalla on syytä epäillä, että kuljetettava painelaite ei täytä 5 luvun vaatimuksia, omistajan on:

1) pidättäydyttävä asettamasta kuljetettavaa painelaitetta saataville tai sen käytöstä ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi;

2) tiedotettava siitä valmistajalle, maahantuojalle tai jälleenmyyjälle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin;

3) dokumentoitava kaikki tällaiset vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut omistajan velvollisuudet eivät koske sitä, joka aikoo käyttää tai käyttää kuljetettavaa painelaitetta vapaa-ajan- tai urheilutoiminnassaan taikka muussa henkilökohtaisessa tarkoituksessa.

Omistajan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille omistajan saataville asettamille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

89 §

Kuljetettavan painelaitteen käyttäjän velvollisuudet

Käyttäjän on:

- 1) käytettävä kuljetukseen ainoastaan vaatimustenmukaisia kuljetettavia painelaitteita, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;
- 2) tiedotettava omistajalle ja markkinavalvontaviranomaiselle, jos kuljetettava painelaite aiheuttaa riskin.

Käyttäjän on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille sen käyttämille vaatimustenmukaisille kuljetettaville painelaitteille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

90 §

Tietojen antaminen ja velvollisuus tehdä yhteistyötä viranomaisen kanssa

Kuljetettavan painelaitteen valmistajan, maahantuojan ja jälleenmyyjän on:

- 1) annettava pyynnöstä markkinavalvontaviranomaiselle kaikki tiedot ja asiakirjat, jotka ovat tarpeen kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi. Tiedot on annettava kielellä, jonka markkinavalvontaviranomainen hyväksyy;
- 2) markkinavalvontaviranomaisen pyynnöstä tehtävä tämän kanssa yhteistyötä markkinoille saattamiensa tai markkinoilla saataville asettamiensa kuljetettavien painelaitteiden aiheuttamien riskien poistamiseksi.

Kuljetettavan painelaitteen valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan ja käyttäjän on vähintään 10 vuoden ajalta toimitettava markkinavalvontaviranomaiselle sen pyynnöstä tiedot valmistajista, valtuutetuista edustajista, maahantuojista, jälleenmyyjistä, omistajista ja käyttäjistä:

- 1) jotka ovat toimittaneet sille kuljetettavia painelaitteita;
- 2) joille se on toimittanut kuljetettavia painelaitteita.

Valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuoja, jälleenmyyjä ja omistaja saavat antaa käyttäjälle vain kuljetettavien painelaitteiden turvallisen käytön kannalta merkityksellisiä tietoja.

16 luku

Velvollisuudet huolehtia ammattitaidosta henkilöstöstä

91 §

Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta

Työnantajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään. Työnantajalla on oltava tiedot tästä koulutuksesta ja pätevyydestä.

Työnantajan on säilytettävä sen palveluksessa olevan työntekijän tässä laissa säädettyä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot kolme vuotta viimeisimmän hyväksytyt koulutuksen suorittamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

92 §

Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuus tie- ja rautatiekuljetuksissa

Vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta sekä näihin kuljetuksiin liittyvää pakkaamista, lähettämistä tai muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittavan on nimettävä yksi tai tarvittaessa useampi turvallisuusneuvonantaja. Turvallisuusneuvonantajaa ei kuitenkaan tarvitse nimetä, jos

- 1) kuljetetaan vain pieniä määriä vaarallista ainetta; tai
- 2) kuljetukset tapahtuvat vain satama-alueella tai lentopaikalla.

Nimetyllä turvallisuusneuvonantajalla on oltava voimassa oleva todistus turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta ja tosiasialliset mahdollisuudet hoitaa tehtäväänsä. Lisäksi turvallisuusneuvonantajaksi nimettävältä on oltava kirjallinen suostumus tehtävään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisista pienistä määristä, joiden kuljetus ei edellytä turvallisuusneuvonantajan nimeämistä.

93 §

Velvollisuus ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja

Suomeen sijoittuneen vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen on ilmoitettava nimeämänsä turvallisuusneuvonantajat Liikenne- ja viestintävirastolle. Myös tietojen muutoksista on ilmoitettava.

Tietojen ilmoittamiseen, tallentamiseen, ylläpitoon ja luovuttamiseen sovelletaan liikenneasioiden rekisteriä koskevia liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26-28 luvun säännöksiä.

17 luku

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe

94 §

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät

Vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan tehtävänä on:

- 1) antaa neuvoja, joiden avulla vaarallisten aineiden kuljetukset suoritetaan säännöksiä ja määräyksiä noudattaen mahdollisimman turvallisesti;
- 2) seurata ja ohjata vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää toimintaa;
- 3) edistää turvallisten menettelyjen käyttöönottoa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvässä toiminnassa;
- 4) laatia vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvästä toiminnasta toiminnanharjoittajalle vuosittainen kertomus, jota on säilytettävä viisi vuotta;
- 5) laatia vaarallisten aineiden kuljetuksessa tapahtuneesta ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa aiheuttaneesta tapahtumasta toiminnanharjoittajalle onnettomuusselostus.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toiminnasta, jota turvallisuusneuvonantajan on seurattava, sekä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä.

95 §

Turvallisuusneuvonantajan koe ja todistus kokeesta

Vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajalla on oltava voimassa oleva todistus turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta. Turvallisuusneuvonantajan kokeella osoitetaan henkilöllä olevan riittävä asiantuntemus vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja turvallisuusneuvonantajalle säädetystä tehtävistä.

Turvallisuusneuvonantajan koe koskee vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta. Kokeen voi suorittaa myös erikoistumalla vain yhteen tai useampaan aineryhmään.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemuksesta. Todistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on suorittanut hyväksyttävästi turvallisuusneuvonantajan kokeen. Todistus on voimassa määräajan.

Turvallisuusneuvonantajan kokeiden suorittamista ja myönnettyjä todistuksia koskevia tietoja tallennetaan ja ylläpidetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26 – 28 luvussa säädetyllä tavalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeesta ja sen sisällöstä sekä turvallisuusneuvonantajan todistuksen mallista, muuttamisesta, voimassaolosta ja voimassaoloajan jatkamisesta sekä todistuksen hakemisen ja myöntämisen käytännön toimenpiteistä.

96 §

Turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaanottaa ja valvoo turvallisuusneuvonantajan kokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestämiseen liittyvänä avustavana tehtävänä koetehtävien laadinnan, kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen julkiselle tai yksityiselle palveluntarjoajalle. Näihin yleisiin julkisen hallintotehtävän siirtämiseen, palveluntarjoajaan kohdistuviin vaatimuksiin, palveluntarjoajan kanssa tehtävään sopimukseen ja valvontaan sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 210, 212-213 ja 215 §:n säännöksiä.

Turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestäjän on varmistettava kokeeseen osallistujan henkilöllisyys.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittavasta, käytännön järjestelyistä ja valvonnasta sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

18 luku

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys

97 §

Valtuus VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa hakemuksesta ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013) tarkoitetun katsastusluvan haltijan katsastustoimipaikan suorittamaan Suomessa rekisteröidyille ajoneuvoille VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksynnän, jos katsastusluvan haltijalla on palveluksessaan kyseisiin tehtäviin säädetty vaatimukset täyttävä henkilöstö. Valtuus voidaan myöntää vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, joiden katsastuksia katsastustoimipaikalla on oikeus suorittaa. Katsastustoimipaikan oikeus päättyy samalla, kun sen oikeus suorittaa katsastuksia päättyy.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myös valtuuttaa hakemuksesta ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä annetussa laissa (958/2013) tarkoitetun ajoneuvon yksittäishyväksynnän myöntäjän toimipaikan suorittamaan Suomessa rekisteröidyille ajoneuvoille VAK-ADR-hyväksynnän, jos yksittäishyväksynnän myöntäjällä on palveluksessaan kyseisiin tehtäviin säädetyt vaatimukset täyttävä henkilöstö. Valtuus voidaan myöntää vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään, joiden yksittäishyväksyntöjä toimipaikalla on oikeus suorittaa. Toimipaikan oikeus VAK-ADR-hyväksyntään päättyy samalla, kun sen oikeus suorittaa yksittäishyväksyntöjä päättyy.

98 §

VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys

Sen lisäksi mitä katsastajan ja yksittäishyväksyjän pätevyydestä erikseen säädetään, VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytetään jatkokoulutuksena VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen tarvittavaa erikoiskoulutusta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävästä erikoiskoulutuksesta sekä pääsyaatimuksista erikoiskoulutukseen, erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niistä annettavasta todistuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä VAK-ADR-hyväksynnän myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta edellytettävään erikoiskoulutukseen liittyvistä kokeista ja niiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista sekä erikoiskoulutuksen teknisistä yksityiskohdista.

99 §

Lupa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan erikoiskoulutuksen antamiseen

VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan henkilön jatkokoulutuksena tarvittavaa erikoiskoulutusta antavalla on oltava lupa erikoiskoulutuksen antamiseen (*erikoiskoulutuslupa*).

Erikoiskoulutusluvan myöntämisestä päättää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa erikoiskoulutusta.

100 §

Erikoiskoulutusluvan hakeminen ja myöntämisen edellytykset

Erikoiskoulutuslupa myönnetään hakijalle, joka täyttää ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 30 §:ssä säädetyt edellytykset jatkokoulutusluvan myöntämiselle ja jolla on käytettävissään riittävä ja hyväksyntätoimintaan sekä VAK-ADR-hyväksyntöihin ja VAK-ADR-katsastuksiin perehtynyt ammattitaitoinen opetushenkilöstö.

Erikoiskoulutusluvan myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että hakemukseen on liitetty ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 31 §:ssä säädetyt tiedot ja selvitykset sekä tieto toiminnasta vastaavan henkilön hyväksyntätoimintaan liittyvästä koulutuksesta ja kokemuksesta. Muilta osin koulutusluvan hakemiseen sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa säädetään.

Erikoiskoulutuslupa on myönnettävä hakijalle, joka täyttää 1 momentissa säädetty edellytykset ja esittää 2 momentissa tarkoitetut selvitykset.

101 §

Katsastustoiminnasta annetun lain soveltaminen muissa erikoiskoulutukseen liittyvissä asioissa

Erikoiskoulutusluvan peruuttamiseen, erikoiskoulutukseen liittyviin kokeisiin ja niitä koskevien asiakirjojen säilyttämiseen, erikoiskoulutuksen antamisessa noudatettavaan tasapuolisuuteen, poikkeamiseen hallintolain (434/2003) esteellisyysvaatimuksista erikoiskoulutuksessa sekä erikoiskoulutusluvan haltijaan kohdistuvaan valvontaan sovelletaan, mitä niistä säädetään jatkokoulutusluvan osalta ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa.

19 luku

Tarkastuslaitokset

102 §

Tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät

Tässä laissa tarkoitettuja tarkastuslaitoksia ovat:

- 1) VAK-tarkastuslaitos;
- 2) VAK-määräaikaistarkastusten laitos;
- 3) Säteilyturvakokeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos;
- 4) A-tyypin ilmoitettu laitos;
- 5) B-tyypin ilmoitettu laitos.

Tarkastuslaitoksella on oikeus:

- 1) hyväksyä, tarkastaa ja testata pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja;
- 2) suorittaa muut pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi edellytettävät tehtävät sekä niihin liittyvät toimenpiteet;
- 3) suorittaa kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitetuissa vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyissä ja tarkastuksia koskevista menettelyissä tarkastuslaitokselle kuuluvat tehtävät;
- 4) suorittaa paineastioiden määräaikaistarkastukseen liittyvät laatujärjestelmän arvioinnit ja hyväksynnit sekä niihin liittyvän valvonnan.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastuslaitosten yhteistyöstä ja siihen liittyvistä tehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tehtävissä noudatettavista menettelyistä, laatujärjestelmän arvioinnista, hyväksynnästä, niihin kuuluvasta valvonnasta sekä muusta tehtävien käytännön toteutuksesta.

103 §

VAK-tarkastuslaitoksen tehtävät

Kuljetettaviin painelaitteisiin, muihin paineastioihin ja paineellisiin säiliöihin sekä radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin ja säiliöihin liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta VAK-tarkastuslaitos voi suorittaa pakkausten, säiliöiden ja niiden venttiilien sekä muiden irtotavarakonttien kuin turvallisista konteista tehdyn yleissopimuksen (SopS 111/1999) mukaisten irtotavarakonttien hyväksynnit, valmistuksen valvonnan, tarkastukset, testaukset ja

vaatimustenmukaisuuden arvioinnit sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

104 §

VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen tehtävät

Kuljetettaviin painelaitteisiin, muihin paineastioihin ja radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta VAK-määräaikaistarkastusten laitos voi suorittaa pakkausten tarkastukset ja testaukset sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuksen ja testauksen teknisestä suorittamisesta.

105 §

Säteilyturvakeskuksen ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen tehtävät

Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos voi suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden tarkastukset, testaukset ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnit.

Säteilyturvakeskus voi suorittaa itse edellä 1 momentissa mainitut tehtävät. Lisäksi Säteilyturvakeskus voi suorittaa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksynnät. Näihin Säteilyturvakeskuksen tehtäviin sovelletaan mitä tässä laissa säädetään tarkastuslaitostehtävistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän, tarkastuksen, testauksen ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

106 §

A-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävät

A-tyyppin ilmoitettu laitos voi suorittaa kuljetettavien painelaitteiden, muiden paineastioiden ja paineellisten säiliöiden sekä niiden venttiilien hyväksynnät, valmistuksen valvonnan, tarkastukset, testaukset, vaatimustenmukaisuuden arvioinnit ja uudelleenarvioinnit sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän, valmistuksen valvonnan, tarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ja uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

107 §

B-tyyppin ilmoitetun laitoksen tehtävät

B-tyyppin ilmoitettu laitos voi suorittaa kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvien paineastioiden ja muiden paineastioiden sekä niiden venttiilien määräaikaistarkastukset, testaukset ja, jos A-tyyppin ilmoitettu laitos on suorittanut paineastian tyyppin vaatimustenmukaisuuden uudelleenar-

vioinnit, vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnit sen mukaan kuin laitoksen hyväksymistä koskevassa päätöksessä sen tehtäväksi hyväksytään. B-tyypin ilmoitettu laitos voi suorittaa tehtäviä vain yritykselle, jonka osa se on.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä määräaikaistarkastuksen, testauksen, vaatimustenmukaisuuden uudelleen arvioinnin teknisestä suorittamisesta.

108 §

Tarkastuspalvelu

A-tyypin ilmoitettu laitos voi hyväksyä tarkastuspalvelun suorittamaan osan tehtävistään, jotka liittyvät valmistuksen valvontaan, käyttöönottotarkastuksiin ja määräajoin suoritettaviin tarkastuksiin. Tarkastuspalvelu ei saa antaa tehtäviään hoidettavaksi alihankintana. A-tyypin ilmoitettu laitos vastaa hyväksymänsä tarkastuspalvelun valvonnasta.

Tarkastuspalvelun on ilmoitettava hyväksymisen edellytyksiä koskevista muutoksista sen hyväksyneelle A-tyypin ilmoitetulle laitokselle.

Tarkastuspalvelun on oltava riippumaton tarkastettavien tuotteiden suunnittelusta, valmistuksesta, kunnossapito- ja huoltotoiminnasta. Tarkastuspalvelun henkilöstöllä on oltava tehtäviinsä riittävä ammattitaito. Tarkastuspalvelulla on oltava toimintaansa liittyvä laatujärjestelmä tehtävien hoitamiseksi asianmukaisesti.

Jos tarkastuspalvelu ei enää täytä asetettuja vaatimuksia tai toimii muuten olennaisesti vaatimusten vastaisesti, tarkastuspalvelun hyväksyneen A-tyypin ilmoitetun laitoksen on asetettava tarkastuspalvelulle riittävä määräaika asian korjaamiseksi. A-tyypin ilmoitetun laitoksen on peruutettava antamansa hyväksyminen, jos tarkastuspalvelu ei ole korjannut epäkohtaa annetussa määräajassa.

Tarkastuspalvelun hyväksymisestä ja hyväksymisen peruuttamisesta on ilmoitettava A-tyypin ilmoitetun laitoksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuspalvelun tehtävistä, niiden suorittamisesta ja valvonnasta, hyväksymisestä, hyväksymisen hakemisesta, edellytyksistä, peruuttamisesta ja voimassaoloajasta.

109 §

Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen alihankintana

Tarkastuslaitos voi antaa osia vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen, määräaikaiseen ja muuhun tarkastukseen liittyvistä tehtävistä hoidettavaksi alihankintana edellyttäen, että asiasta on sovittu toimeksiantajan kanssa.

Alihankkijan on sisällyttävä tarkastuslaitoksen akkreditointiin tai sen on oltava erikseen akkreditoitu, jos se hoitaa tehtäviä tarkastuslaitokselle, jolta edellytetään akkreditointi. Jos alihankkija on akkreditoitu erikseen, akkreditoinnin on oltava joko testaus- ja kalibrointilaboratorioiden pätevyyttä koskevan standardin SFS-EN ISO/IEC 17025 mukainen ja tarkastuslaitoksen on todettava sen olevan riippumaton ja puolueeton testauslaboratorio, jotta se voi suorittaa akkreditointinsa mukaista testausta, tai akkreditoinnin on oltava alihankintatehtävän antaneen tarkastuslaitoksen akkreditointia vastaava.

Tarkastuslaitoksen on varmistettava, että alihankkija täyttää tarkastuslaitokselle säädetyt vaatimukset. Alihankkijan ei tarvitse kuitenkaan olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö. Tarkastuslaitos vastaa alihankkijan suorittamista tehtävistä riippumatta tämän sijoittautumisvaltiosta. Tarkastuslaitoksen on myös valvottava alihankkijaa, ja sen on ilmoitettava tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle alihankintaa koskevista järjestelyistään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä alihankintana suoritettavista tehtävistä ja standardin SFS-EN ISO/IEC 17025 soveltamisesta.

110 §

Tarkastuslaitokseksi hyväksymistä koskeva hakemus

Tarkastuslaitokseksi hyväksymistä on haettava toimivaltaiselta viranomaiselta.

Hakemuksessa on yksilöitävä, mitä tarkastuslaitostehtäviä hakemus koskee. Hakemukseen on liitettävä tiedot vastuuhenkilöstä sekä tiedot tarvittavine asiakirjoineen tarkastuslaitokselta edellytettävien vaatimusten täyttymisestä, vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja uudelleen arvioinnista, tarkastuksista, testauksista, hyväksynnöistä, valmistuksen valvonnasta, laatujärjestelmän arvioinnista ja sen hyväksynnästä ja näihin liittyvistä menettelyistä sekä tuotteista, jonka osalta laitos katsoo olevansa pätevä.

Tarkastuslaitostehtävien suorittamiseen hyväksyntää hakevan on liitettävä hakemukseensa akkreditointipäätös, ei kuitenkaan VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen hyväksyntää hakevan.

111 §

Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset

Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytyksenä on, että:

- 1) laitos on Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
 - 2) laitos on arvioimastaan tuotteesta riippumaton ulkopuolinen asiantuntijataho;
 - 3) tarkastuslaitostehtäviä suorittava henkilöstö ei ole arvioimiensa tuotteiden suunnittelija, valmistaja, toimittaja, asentaja, ostaja, omistaja, käyttäjä tai kunnossapitäjä eikä minkään tällaisen osapuolen valtuutettu edustaja;
 - 4) laitoksella ja sen henkilöstöllä on tarkastuslaitostoimintaan riittävä ammattitaito ja soveltuva tekninen pätevyys;
 - 5) laitos kykenee suorittamaan tarkastuslaitostoiminnassa edellytettävät tehtävät säännösten ja määräysten mukaisesti;
 - 6) laitos esittää kuvaukset menettelyistä, joiden mukaisesti tarkastustoiminnassa edellytetyt tehtävät suoritetaan;
 - 7) laitoksen toiminta on järjestetty siten, että toiminta on kohtuullisesti valvottavissa;
 - 8) laitoksella on tarkastuslaitostehtäviin liittyvien asiakirjojen luotettava ja tarkoituksenmukainen ylläpito- ja tallennusjärjestelmä;
 - 9) laitoksella on asianmukainen menettely, jota sovelletaan oikaisuvaatimuksia käsiteltäessä.
- VAK-määräaikaistarkastusten laitosta lukuun ottamatta 1 momentin edellytysten täyttymisen osoittamiseksi tarkastuslaitoksen on oltava Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön (FINAS-akkreditointipalvelu) akkreditoima SFS-EN ISO/IEC 17020 standardin mukaiseksi A tai B tyyppin tarkastuslaitokseksi seuraavasti:

1) VAK-tarkastuslaitoksen, Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen ja A-tyypin ilmoitetun laitoksen on täytettävä standardissa tarkoitettua A tyyppin tarkastuslaitosta koskevat vaatimukset.

2) B-tyypin ilmoitetun laitoksen on täytettävä standardissa tarkoitettua B tyyppin tarkastuslaitosta koskevat vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytysten täyttämisen käytännön toteutuksesta sekä standardin SFS-EN ISO/IEC 17020 soveltamisesta.

112 §

Tarkastuslaitoksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy A- tai B-tyypin ilmoitetut laitokset, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto VAK-tarkastuslaitokset ja VAK-määräaikaistarkastusten laitokset sekä Säteilyturvakeskus Säteilyturvakeskuksen hyväksymät tarkastuslaitokset, jos laitos täyttää tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset.

Hyväksymistä koskevassa päätöksessä määritellään tarkastuslaitoksen pätevyysalue, tehtävät sekä vahvistetaan tarkastuslaitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt. Päätöksessä voidaan asettaa laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan tehtävien asianmukainen suorittaminen. Päätös voidaan antaa määräajaksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä.

113 §

Tarkastuslaitoksen väliaikainen hyväksyminen

VAK-määräaikaistarkastusten laitosta lukuun ottamatta toimintaansa aloittava tarkastuslaitos voidaan hyväksyä väliaikaisesti. Ennen väliaikaista hyväksymistä 112 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että hyväksymistä hakeva täyttää tarkastuslaitoksen hyväksymistä koskevat edellytykset.

Väliaikaisesti hyväksytty laitos on akkreditoitava ensimmäisen toimintavuotensa aikana. Jos laitosta ei akkreditoida ensimmäisen toimintavuoden aikana, väliaikaisen hyväksymisen voimassaolo päättyy vuoden kuluttua väliaikaisesta hyväksymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä väliaikaisen hyväksymisen käytännön toteutuksesta sekä voimassaoloajasta ja sen määräytymisestä.

114 §

Tarkastuslaitostehtävien suorittaminen

Tarkastuslaitoksella on julkista hallintotehtävää hoitaessaan velvollisuus tarjota tarkastuspalveluja toimialansa rajoissa tasapuolisesti kaikille palveluja haluaville. Tarkastuslaitoksen on suoritettava julkinen hallintotehtävä oikeasuhtaisesti, välttämällä tarpeettoman rasituksen aiheuttamista ja omaisuuden vahingoittamista. Tarkastuslaitoksen on otettava huomioon asianomaisen yrityksen koko, toimiala, rakenne, käytetty teknologia sekä se, onko kyse massa- tai sarjatuotannosta.

Tarkastuslaitoksen ja sen henkilöstön on suoritettava arvioinnit ja muut tarkastuslaitostehtävät parasta mahdollista ammatillista luotettavuutta ja teknistä pätevyyttä osoittaen.

Tarkastuslaitoksen on ilmoitettava vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin tyyppihyväksynnästä tai muusta vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnetystä hyväksynnästä markkinavalvontaviranomaiselle.

Tarkastuslaitoksen on säilytettävä myöntämänsä pakkausten ja säiliöiden vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyvät asiakirjat vähintään kymmenen vuotta sekä pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin hyväksymistä koskevat asiakirjat koko tuotteen valmistuksen ajan asiakirjojen käytettävyyden ja tietojen säilymisen varmistamiseksi. Lisäksi tarkastuslaitoksen on säilytettävä nämä asiakirjat riittävän kauan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän tarkastamisen, arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi. Jos tarkastuslaitos aikoo lakkauttaa toimintansa, sen on toimitettava asiakirjat tarkastuslaitoksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Tarkastuslaitoksen on osoitettava täyttävänsä hyväksymiselle säädetyt edellytykset ja ilmoitettava hyväksymisen edellytyksiä koskevista muutoksista sille viranomaiselle, jonka tehtävänä on hyväksyä tarkastuslaitos. Lisäksi tarkastuslaitoksen on toimitettava toiminnastaan vuosittainen kertomus sille viranomaiselle, jonka tehtävänä on hyväksyä kyseinen tarkastuslaitos.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastuslaitoksen vuosittaisen kertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä.

20 luku

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät

Valvontaviranomaiset ja valvontatehtävät

115 §

Liikenne- ja viestintävirasto yleisenä valvontaviranomaisena

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo vaarallisten aineiden kuljetusta, ja tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa toisin säädetä. Virasto valvoo myös Euroopan unionin asetusten noudattamista.

Valvonnan on:

- 1) kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen osapuoliin;
- 2) kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen vaiheisiin;
- 3) kohdistuttava kuljetuksen asiakirjoihin, kuljetustapahtumaan, kuljetuspaikkoihin, kuljetusvälineeseen, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja muihin tarkastuskohteisiin;
- 4) oltava suunnitelmallista, järjestelmällistä ja tasapuolista;
- 5) sisällettävä määräajoin tapahtuvia tarkastuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto yhteensovittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää valvontaa, jota suoritetaan yhteistyössä tässä laissa mainittujen valvontaviranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastusten määräajoista, kuljetuksen tarkastuskohteista sekä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteutuksesta.

116 §

Liikenne- ja viestintävirasto ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvojana

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoitettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä.

117 §

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina

Tämän lain noudattamista valvoo poliisi. Suomesta lähteviä ja Suomeen tulevia kuljetuksia valvovat lisäksi Tulli ja Rajavartiolaitos omilla tehtäväalueillaan. Valvontaa tehdään yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

118 §

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittama VAK-tienvarsitarkastus

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksia (VAK-tienvarsitarkastus) sen valvomiseksi, että tiekuljetuksissa noudatetaan tämän lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. VAK-tienvarsitarkastukset on suoritettava tasapuolisesti ja siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa muulle liikenteelle taikka tarpeetonta viivytystä tai muuta kohtuutonta haittaa tarkastettavalle. VAK-tienvarsitarkastuksessa on käytettävä tarkastusluetteloa, jossa on eriteltyinä kuljetuksen asiakirjoja, kuljetustapahumaa ja ajoneuvon varusteita koskevat tarkastuskohteet.

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on toimitettava selvitys suorittamistaan VAK-tienvarsitarkastuksista vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä VAK-tienvarsitarkastusten tarkastusluettelosta ja sen mallista, tarkastuskohteista sekä tarkastusten annettavan selvityksen sisällöstä ja sen mallista.

119 §

Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisena

Säteilyturvakeskus valvoo radioaktiivisten aineiden kuljetuksia ja siihen liittyviä tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista yhteistyössä muiden valvontaviranomaisten kanssa.

120 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valvontaviranomaiset

Säteilyturvakeskus valvoo radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta. Säteilyturvakeskus on myös näiden pakkausten ja säiliöiden markkinavalvontaviranomainen.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvoo muiden vaarallisten aineiden kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten ja säiliöiden sekä irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuutta. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1020, jäljempänä markkinavalvonta-asetus, tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvien kuljettavien painelaitteiden osalta. Lisäksi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on muiden vaarallisten aineiden kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinavalvontaviranomainen.

121 §

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävän tuotteen markkinavalvonta

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa ja markkinavalvonta-asetuksen 25–28 artiklan mukaisessa ulkorajavalvonnassa noudatetaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettua lakia (1137/2016) sen 26 §:ää lukuun ottamatta. Mainitussa laissa tarkoitettuna talouden toimijana pidetään sitä, jolla on 61 §:ssä säädetty varmistamisvelvollisuus tai 15 luvussa säädetty velvollisuus huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta. Markkinavalvonnan puitteista säädetään markkinavalvonta-asetuksessa.

Eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuus Euroopan komissiolle koskee tässä laissa tarkoitetuista vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä tuotteista ainoastaan kuljetettavia painelaitteita.

Markkinavalvontaviranomaisen on ilmoitettava asianomaiselle tarkastuslaitokselle 61 §:ssä ja 15 luvussa tarkoitettuun toimijaan kohdistetuista markkinavalvonnan toimenpiteistä, jotka koskevat vaatimustenvastaista vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää tuotetta.

Säteilyturvakeskuksella ja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on markkinavalvontatoimenpiteiden lisäksi oikeus määrätä valvomansa yksittäisen vaatimustenvastaisen tai vaarallisen pakauksen, säiliön tai irtotavarakontin:

- 1) käyttökielto vaarallisten aineiden kuljetukseen;
- 2) muutosten tekemistä siten, että vaatimukset täyttyvät, sekä vaatia vaatimustenmukaisuuden osoittamista;
- 3) hävittämisestä tai siitä, miten sen suhteen on muuten meneteltävä, jos 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja toimia ei voida pitää turvallisuuden kannalta riittävinä.

122 §

Säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitäminen ja valvonta

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston on ylläpidettävä tässä laissa säädettyjä tehtäviään varten 28 §:ssä tarkoitettuja tietoja säiliöistä ja paineastioista sekä valvottava tietojen ilmoittamista.

123 §

Tarkastuslaitosten valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä Säteilyturvakeskus valvovat hyväksymiään tarkastuslaitoksia.

124 §

Valvontasuunnitelma

Valvontaviranomaisen on laadittava valvontaansa varten valvontasuunnitelma. Suunnitelmassa on oltava tiedot ainakin valvonnan järjestämisen perusteista, valvontakohteista- ja paikoista sekä viranomaisten välisestä yhteistyöstä valvonnassa.

Suunnitelma on tarkistettava säännöllisin väliajoin. Viranomaisen on myös vuosittain arvioitava valvontasuunnitelman toteutuminen.

Muut viranomaiset ja viranomaistehtävät

125 §

Muut viranomaistehtävät

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos voi päättää sairauksien ehkäisyyn, hoitoon tai diagnosointiin tai näihin liittyviin kehitys-, koe- tai tutkimustarkoituksiin käytettävien tartuntavaarallisten biologisten tuotteiden vaatimuksista ja rajoituksista.

Ruokavirasto voi päättää tartuntavaarallisia aineita sisältävän eläinperäisen materiaalin irtotavarakuljetuksen ehdoista.

Aluehallintovirasto voi päättää tartuntavaarallisen aineen kuljetuksesta elävässä kantaja-eläimessä ja tällaisen kuljetuksen ehdoista, jos aineen kuljetusta ei voida suorittaa millään muulla tavalla.

Säteilyturvakeskus voi päättää seuraavat asiat:

- 1) radioaktiivisten aineiden luokitus, luokituskriteerit ja niiden määrittäminen, luokitukseen ja kuljetukseen soveltuvuuteen liittyvät merkinnät, testaukset, kokeet ja kuljetusehdot;
- 2) radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja konttien käytön, rakenteen ja merkinnät siltä osin kuin tehtävä ei kuulu tarkastuslaitokselle;
- 3) radioaktiivisten aineiden kuljetusjärjestelyt.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voi päättää seuraavat asiat:

- 1) radioaktiivisia aineita lukuun ottamatta vaarallisten aineiden luokitus, luokituskriteerit ja niiden määrittäminen, luokitukseen ja kuljetukseen soveltuvuuteen liittyvät merkinnät, testaukset, kokeet ja kuljetusehdot;
- 2) muiden vaarallisten aineiden kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja konttien käyttö, rakenne ja merkinnät siltä osin kuin tehtävä ei kuulu tarkastuslaitokselle.

Jos tässä laissa ei muuta säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää seuraavat asiat:

- 1) kuljetusväline, kuljetusvälineen rahti- ja lastitilat, vaarallisten aineiden sijoittelu ja erottelu niissä sekä tiloihin, sijoitteluun ja erotteluun liittyvät kuljetusehdot;
- 2) kuormaaminen, lastaaminen ja ahtaaminen sekä niihin liittyvä vaarallisten aineiden, kuorman ja lastin käsittely;
- 3) radioaktiivisia aineita lukuun ottamatta vaarallisten aineiden kuljetusjärjestelyt;
- 4) muut asiat, joissa toimivaltaista viranomaista ei ole erikseen säädetty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä siitä, milloin vaatimustenmukaisen kuljetuksen mahdollistamiseksi ja riittävän kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi edellytetään toimivaltaisen viranomaisen päätöstä tai muuta vastaavaa asiakirjaa.

126 §

Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Euroopan unionin säädöksissä, joissa säädetään tämän lain soveltamisalaan kuuluvasta vaarallisten aineiden kuljetuksesta, ja seuraavissa Suomea sitovissa kansainvälisissä määräyksissä tarkoitettuina toimivaltaisina kansallisina viranomaisina toimivat tässä laissa säädetty viranomaiset tai julkista hallintotehtävää suorittavat:

- 1) ADR-sopimuksen määräykset;
- 2) RID-määräykset;
- 3) ICAO-TI:n määräykset;
- 4) IMDG-säännösten määräykset;
- 5) vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta Suomen liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän liikenneministeriön välillä tehdyn sopimuksen (SopS 96/2014) määräykset.

127 §

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus toimittaa ja antaa tietoja

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava tietoja tai muuten huolehdittava tietojen toimitamisesta kansainvälisille järjestöille, Euroopan unionille ja ulkomaan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos Suomea sitovissa kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevista määräyksissä ja Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään tietojen toimittamista.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tietoja tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä ja määräyksissä mainituista standardeista suomen ja ruotsin kielellä.

128 §

Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä

Jos Euroopan unionin lainsäädäntö tai kansainvälisen sopimuksen velvoitteet edellyttävät ilmoittamista, valvontaviranomaisen on ilmoitettava:

1) valvonnassaan havaitsemistaan vaarallisten aineiden kuljetuksen vaarantavista toistuvista ja vakavista rikkomuksista ulkomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle siinä valtiossa, jossa rikkomukseen osallistuneen yrityksen kotipaikka sijaitsee;

2) ulkomailla tapahtuneiden, vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuden vaarantavien toistuvien ja vakavien rikkomusten seurauksena suomalaiseen yritykseen nähden Suomessa toteuttamistaan toimenpiteistä ulkomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle.

129 §

Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta hyväksyä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä sopimuksia

Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä teknisluonteisen sopimuksen Suomea sitovassa ADR-sopimuksen A liitteen 1.5 luvussa, RID-määräysten liitteen 1.5 luvussa ja IMDG-säännösten 7.9.1 kohdassa tarkoitetun määräaikaisen poikkeuksen hyväksymisestä enintään viideksi vuodeksi. Sopimuksen tekemisen edellytyksenä on, että sillä sallitaan poikkeava tekninen ratkaisu tai muu järjestely, jolla säilytetään vastaava turvallisuustaso kuin ADR-sopimuksen määräyksiä, RID-määräyksiä ja IMDG-säännöstöä noudattamalla.

Kopio sopimuksesta on oltava mukana kuljetusvälineessä, jos Suomea sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa niin määrätään.

Hyväksytyä sopimusta saa soveltaa myös kotimaan vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Sopimukset saatetaan voimaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tietoja sopimuksista.

130 §

Viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen voi viranomaisen tai sen valtuuttaman muun toimijan suorittaman vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan siinä laajuudessa kuin Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisen sopimuksen velvoitteessa edellytetään, jos tämän lain ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimukset täyttyvät.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

21 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

131 §

Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi oikeus tehtävälueellaan 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 (434/2003) 39 §:ää.

Tarkastusta ei saa suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, ja kuljetusvälineen tarkastusta ei saa ulottaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Valvontaviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Valvontaa varten saatu näyte on toimintaa harjoittavan sitä vaatiessa korvattava käyvän hinnan mukaan, jollei tutkimuksessa havaita, että se on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastainen. Viranomainen voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

132 §

Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi

Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tehtävälueellaan kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos se ei täytä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia, sekä määrätä vaarallinen aine ensimmäisessä sopivassa paikassa ja tilaisuudessa purettavaksi, jollei kuljetusta voida saattaa määräysten mukaiseksi.

Jos valvontaviranomainen on ryhtynyt 1 momentissa tarkoitettuun toimenpiteeseen, sen on ilmoitettava toimenpiteestä lähettäjälle tai lähettäjän edustajalle, jonka on viipymättä otettava tavara haltuunsa.

Jos lähettäjää tai hänen edustajaansa ei tavoiteta taikka jos lähettäjä tai hänen edustajansa ei ole valvontaviranomaisen määräämässä ajassa ottanut tavaraa haltuunsa tai luovuttanut sitä sellaiselle, jolla on oikeus pitää tavaraa hallussaan, taikka jos tavaran hoidosta aiheutuvat kustannukset eivät ole kohtuullisissa suhteissa sen arvoon, valtio voi lunastaa tavaran. Jollei valtio lunasta tavaraa, valvontaviranomaisella on oikeus olosuhteista riippuen myydä tai hävittää tavara.

Tavaran myynti on järjestettävä julkisella huutokaupalla tai, jollei se vaikeuksitta käy päinsä, muulla luotettavalla tavalla. Valvontaviranomaisen on mahdollisuuksien mukaan hyvissä ajoin ilmoitettava myynnin ajasta ja paikasta tavaraan oikeutetulle. Myyntihinta, vähennettynä tavaraa rasittavilla maksuilla ja myyntikuluilla, on pidätettävä tavaraan oikeutetun saatavana yhden vuoden ajan myyntipäivästä. Sen jälkeen se kuuluu valvontaviranomaiselle.

Tavaran hävittäminen on järjestettävä asianmukaisella tavalla. Hävittämisestä aiheutuneista kustannuksista vastaa lähettäjä. Valvontaviranomaisen asiasta laatima tilitys on täytäntöönpanokelpoinen ilman tuomiota tai päätöstä.

133 §

Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Tässä laissa tarkoitetulla viranomaisella on laissa säädetyn salassapitosäännöksen estämättä tai liike- tai ammattisalaisuuden estämättä oikeus *saada* tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvontaa varten ja muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi tarpeelliset tiedot lähettäjältä, kuljetuksen suorittajalta, pakkauksen tai säiliön omistajalta, haltijalta, valmistajalta, asennus- tai korjaustoimintaa harjoittavalta, maahan- tuojalta, myyjältä, varastojalta, sataman-, lentopaikan- tai terminaalipitäjältä, lastinkäsittely- palveluja satamassa suorittavalta, tarkastuslaitokselta ja muulta, jota tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten velvoitteet koskevat. Tietojensaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuu vain valvonnan kannalta välttämättömiin tietoihin.

Tässä laissa tarkoitetulla viranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus *luovuttaa* vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tietoja toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Samoin perustein tietoja voidaan luovuttaa myös vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle ja tarkastuslaitokselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan unionin lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada vaarallisia aineita lähettäviltä, kuljettavilta ja vastaanottavilta tiedot lähetetyistä, kuljetetuista ja vastaanotetuista vaarallisista aineista sekä niiden kuljetusreiteistä riskienhallintaan liittyvää tutkimusta, kehittämistä ja tilastointia varten. Tietoja voidaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä viranomaiselle pelastustoimintaa ja väylänpitoa varten.

134 §

Virka-apu

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on annettava virka-apua tässä laissa tarkoitetuille valvontaviranomaisille tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi ja täytäntöönpanemiseksi.

Valvontaviranomaisten on annettava vaarallisten aineiden kuljetusten valvomiseksi virka-apua ulkomaisille valvontaviranomaisille, jos sen antaminen perustuu Euroopan unionin säännöksiin tai Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteisiin.

135 §

Asiantuntijan apu

Valvontaviranomainen voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista.

22 luku

Poikkeusluvut ja -säännökset

136 §

Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä poikkeuksista tässä laissa säädettyistä kuljetusturvallisuutta, kuljetuksen valmistelua ja turvaamista, ainetta, kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä ja konttia koskevista vaatimuksista, jos poikkeus perustuu Euroopan unionin lainsäädäntöön tai kansainvälisiin sopimuksiin ja poikkeus:

- 1) on ainekohtainen;
- 2) koskee pieniä määriä vaarallista ainetta; tai
- 3) ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ovat:

- 1) luokitus ja merkinnät;
- 2) tiedon antaminen ja ylläpitäminen sekä ilmoittaminen;
- 3) lähettäminen, kuormaaminen, lastaaminen, ahtaaminen, käyttäminen ja säilyttäminen;
- 4) kuljetustapahtuma ja kuljetusehdot;
- 5) suunnitteleminen, valmistaminen ja varustaminen;
- 6) varmistaminen ja varautuminen;
- 7) pätevyudet, koulutus ja nimeäminen;
- 8) luvat ja ilmoitukset;
- 9) tarkastaminen, testaaminen, merkitseminen ja hyväksyminen.

137 §

Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten

Erityisestä syystä hakemuksesta voidaan myöntää lupa olla noudattamatta tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä yksittäistapauksessa pakottavan tarpeen johdosta. Poikkeus voidaan myöntää edellyttäen, että:

- 1) säännösten tai määräysten noudattaminen aiheuttaa huomattavaa haittaa;
- 2) muulle liikenteelle ei aiheudu tarpeetonta vaaraa; ja
- 3) vaadittava turvallisuus voidaan saavuttaa muilla tavoin.

Lupa olla noudattamatta ajoneuvoa, pakkausta, säiliötä ja konttia sekä niiden varusteita ja laitteita koskevia, tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä voidaan myöntää myös muuten kuin yksittäistapauksessa, jos se on tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi. Edellytyksenä on, että turvallisuudelle, terveydelle ja ympäristölle aiheutuva vaara ei lisäännä eikä kilpailu vääristy. Lupa voidaan myöntää määrääkäsena ja siihen voidaan liittää ehtoja.

Poikkeusluvan myöntää:

- 1) muun pakkauksen, säiliön ja kontin kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja kontin osalta Turvallisuus- ja kemikaalivirasto;
- 2) radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa Säteilyturvakeskus;
- 3) muissa kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirasto.

138 §

Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset

Erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä tämän lain ja sen nojalla annettuja säännöksistä ja määräyksistä voi poiketa edellyttäen, että on tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti:

1) pelastus-, poliisi-, rajavaltvonta- ja tullitoiminnassa, jota suorittaa tähän tehtävään toimivaltainen viranomainen tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä kyseisen toimivaltaisen viranomaisen valvonnassa ja vastuulla taikka kyseisen viranomaisen antaman määräyksen perusteella;

2) vaarallisia aineita kuljettavien, rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetuksessa hinausautolla.

Ajoneuvon katsastuksia suorittavalta tai hyväksyntöjä myöntävältä henkilöltä ei edellytetä ADR-ajolupaa, kun hän katsastuksessa tai hyväksynnässä toimipaikan alueella siirtää vaarallista ainetta sisältänyttä tyhjää puhdistamatonta ajoneuvoa tai kuljetusyksikköä katsastus- tai hyväksyntätoimintaan liittyen edellyttäen, että hän on saanut tehtäviin soveltuvan koulutuksen.

23 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

139 §

Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen

Tässä laissa tarkoitetun luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen antanut viranomainen voi antaa kirjallisen huomautuksen luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltijalle, jos se ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytyksiä tai hoida tehtäväänsä asianmukaisesti. Jos epäkohtaa ei huomautuksesta huolimatta korjata, viranomainen voi peruuttaa luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi tai kokonaan.

Viranomainen voi kiireellisessä tapauksessa peruuttaa myöntämänsä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi ilman erillistä kirjallista huomautusta, jos sillä on perusteltua aihetta epäillä, että luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltija ei pysty suorittamaan tehtäviään vaatimusten mukaisesti tai vaarallisten aineiden kuljetus voi vaarantua. Lupa, hyväksyntä tai valtuutus voidaan peruuttaa kokonaan vain, jos luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytykset eivät olennaisilta osin täyty taikka jos tehtävien hoidossa on ilmennyt olennaisia puutteita tai laiminlyöntejä.

140 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Valvontaviranomainen voi määrätä sen, jota tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten velvoitteet koskevat, korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisesti. Viranomainen voi asettaa tehosteeksi uhkasakon, teettämisen tai keskeyttämisen, joista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990). Valvontaviranomainen voi päätöksessään määrätä, että sitä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta.

Valvontaviranomainen voi 1 momentissa mainittujen pakkokeinojen sijasta antaa kirjallisen huomautuksen, jos pakkokeinon käyttäminen olisi kohtuutonta.

24 luku

Seuraamukset

141 §

Luokitusta, merkitymistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) jättää tunnistamatta 8 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla vaarallisen aineen ominaisuudet kuljetusta varten,

2) antaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta 8 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti, vaikka aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi,

3) jättää luokittelematta aineen 8 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla,

4) käyttää 8 §:n 3 momentissa säädetyn vastaisesti aineen luokitukseen perustumatonta nimeä tai muita tunnistetietoja,

5) antaa kuljetettavaksi tai kuljettaa erityisen vakavaa vaaraa aiheuttavaa vaarallista ainetta 8 §:n 4 momentissa säädetyn vastaisesti ilman toimivaltaisen viranomaisen varmistusta,

6) laiminlyö 9 §:ssä säädetyn velvollisuuden vaaratiedon merkitsemisestä, tai

7) laiminlyö 10 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää kuljetuksessa mukana tietoja,

on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös lähettäjä, aluskuljetuksissa laivaaja tai lastinantaja, taikka kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot.

142 §

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) antaa kuljetettavaksi tai kuljettaa 12 §:ssä säädetyn vastaisesti vaarallista ainetta,

2) kuormaa, lastaa, ahtaa, kiinnittää tai purkaa 13 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti kuorman tai lastin,

3) jättää erottelematta 13 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla pakkaukset, säiliöt ja kontit toisistaan ja muusta kuormasta ja lastista,

4) jättää huolehtimatta 13 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla riittävästä suojaetäisyydestä, tuuletuksesta, lämpötilan valvonnasta, palovaarojen ehkäisystä ja muista kuljetettavan kuorman ja lastin vaatimista erityistoimenpiteistä,

5) tupakoi tai tekee avotulen 13 §:n 3 momentissa säädetyn vastaisesti kuorman käsittelyn yhteydessä,

6) jättää valvomatta tai pysäköimättä ajoneuvon 14 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla,

7) kuormaa tai purkaa räjähteitä 14 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti ilman lupaa tai ilmoitusta,

8) laiminlyö 15 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää turvallisuusohjeet saatavilla kuljetuksessa,

9) laiminlyö 15 §:n 2 momentissa säädetyn INF-lastia kuljettavan aluksen valmiussuunnitelmasta,

10) laiminlyö 15 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden henkilösuojaamista, riittävästä sammuttimista ja muista varusteista kuljetuksessa,

11) käyttää kuljetukseen 16 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti alusta, ilma-alusta, kuljetusyksikköä, ajoneuvoa tai vaunua, joka on sitä koskevien säännösten ja määräysten vastainen sekä kyseiseen kuljetukseen soveltumaton,

12) kuljettaa 16 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla,

13) käyttää kuljetukseen ajoneuvoa ilman 17 §:ssä tarkoitettua ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää tai VAK-ADR-katsastusta, tai

14) antaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta ilman 20 §:n 1 momentissa tai 21 §:n 1 momentissa tarkoitettua hyväksyntää tai lupaa,

on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

143 §

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) rikkoo 29 §:ssä säädettyä tilapäisen säilytyksen edellytystä,
- 2) järjestää tai suunnittelee 30 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti kuljetuksen tai kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman taikka lastin edellyttämät tehtävät,
- 3) jättää huolehtimatta 30 §:n 2 momentissa säädetystä järjestyksestä,
- 4) kuljettaa tai säilyttää 30 §:n 3 momentissa säädetyn vastaisesti vaarallista ainetta,
- 5) säilyttää 31 §:ssä säädetyn vastaisesti vaarallista ainetta sisältävää lähetystä tai lastinkuljetusyksikköä,
- 6) laiminlyö 32 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla onnettomuuksien vaikutuksilta suojaavat tai niitä ehkäisevät järjestelyt tai toimenpiteet,
- 7) jättää laatimatta 33 §:n 1 momentissa tarkoitetun sisäisen pelastussuunnitelman, tai
- 8) jättää nimeämättä 33 §:n 3 momentissa tarkoitetun vastuuhenkilön,

on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös satamanpitäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) jättää laatimatta 34 §:n 1 momentissa ja 34 §:n 3 momentissa tarkoitetun satama-alueen turvallisuusselvityksen,
- 2) jättää toimittamatta 35 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti turvallisuusselvityksen Liikenne- ja viestintävirastolle,
- 3) jättää ilmoittamatta 35 §:n 4 momentissa säädetyn vastaisesti hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypaleluja satamassa suorittavalle, tai
- 4) jättää tarkastamatta taikka saattamatta ajan tasalle 36 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti turvallisuusselvityksen.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) jättää laatimatta osaltaan 34 §:n 3 momentissa tarkoitetun satama-alueen turvallisuusselvityksen, tai
- 2) jättää ilmoittamatta 36 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti toiminnassa tapahtuneesta muutoksesta satamanpitäjälle.

144 §

Matkatavaraa ja lentopostia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) kuljettaa 37 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa tai lastia,
- 2) kuljettaa 37 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa linja-autossa,
- 3) kuljettaa 37 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti vaarallista ainetta tiekuljetuksessa, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä,
- 4) kuljettaa 38 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden vastaisesti vaarallista ainetta matkatavarana,
- 5) laiminlyö 38 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden kuljetettaessa vaarallista ainetta matkatavarana,

6) kuljettaa 39 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden vastaisesti vaarallista ainetta lentopostina, tai

7) jättää hankkimatta 39 §:n 2 momentissa tarkoitetun luvan Liikenne- ja viestintävirastolta lentopostilähetysten käsittelyä varten,

on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös ilmakuljetuksen suorittaja, lentopaikan pitäjä tai muu ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää varmistamatta 38 §:n 3 momentissa säädetyllä tavalla, että matkustajille annetaan tietoja vaarallisista aineista, joita matkusta ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukaan ilma-alukseen.

145 §

Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkominen

Vaarallisen aineen kuljetukseen ja kuljetuksen varmistamiseen liittyviä tehtäviä hoitava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää hankkimatta 41, 42 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn koulutuksen tai pätevyyden,

on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös

1) työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta 43 §:n 1 momentissa tai 43 §:n 3 momentissa §:ssä tarkoitetun ilmakuljetuksen koulutusohjelman,

2) kuljetuksen suorittaja tai yritys, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää hakematta 43 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn vastaisesti koulutusohjelman hyväksynnän,

4) koulutuksen antaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 44 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn kouluttajaa koskevan velvollisuuden.

146 §

ADR-ajolupaa tai ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa tiellä vaarallisia aineita ilman 45 §:ssä säädettyä ADR-ajolupaa, on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös

1) se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kouluttaa ilman 49 §:ssä tarkoitettua koulutuslupaa, tai

2) ADR-ajolupakoulutuksen antaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 50 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot.

147 §

Turvatoimia koskevien säännösten rikkominen

Kuljetuksen osapuoli, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö

1) 51 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden varautua turvauhkiin, tai

2) 53 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden laatia ja pitää ajan tasalla turvasuunnitelma tie- tai rautatiekuljetuksessa,

on tuomittava *vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) jättää kuljetettavaksi 52 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden vastaisesti vaarallisen aineen tie- ja rautatiekuljetuksena muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle,

2) jättää turvaamatta 52 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla tie- ja rautatiekuljetuksessa tilapäisen säilytyksen paikan sekä jättää estämättä asiaton pääsy alueelle, tai

3) jättää varustamatta taikka turvaamatta 53 §:n 2 momentissa tarkoitettun kuljetusvälineen tie- tai rautatiekuljetuksessa asianmukaisilla laitteilla taikka muilla järjestelyillä varkauksien taikka muun tahallisen väärinkäytön estämiseksi.

148 §

Kuljetuskieltoja ja -rajoituksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) rikkoo 54 §:n 1 momentissa tarkoitettua kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa,

2) laiminlyö 54 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden keskeyttää kuljetus, jos kuljetuksen aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden, tai

3) rikkoo 54 §:n 2 momentissa tarkoitettua kuljetuskieltoa,
on tuomittava *vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

149 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) jättää ilmoittamatta 56 §:n 1 momentissa tarkoitettua onnettomuudesta,

2) jättää antamatta 56 §:n 1 momentissa tarkoitettuja tietoja pelastusviranomaiselle, tai

3) jättää ryhtymättä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin onnettomuuden edellyttämiin suoja-toimenpiteisiin,

on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös

1) ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 56 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista,

2) tie- tai rautatiekuljetuksessa kuormaaaja, täyttäjää, kuljetuksen suorittaja, kuorman purkaja, kuljetuksen vastaanottaja tai rataverkon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 57 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden antaa selvitys toimivaltaiselle viranomaiselle,

3) tie- tai rautatiekuljetuksesta vastuussa oleva kuljetuksen suorittaja tai sisäisissä siirroissa tai tilapäisestä säilytyksessä lastista vastuussa oleva, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 57 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden antaa selvitys toimivaltaiselle viranomaiselle,

4) aluksesta vastuussa oleva, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 57 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden antaa viipymättä selvitys toimivaltaiselle viranomaiselle,

5) ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 57 §:n 4 momentissa säädetyn velvollisuuden antaa selvitys toimivaltaiselle viranomaiselle, tai

6) työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta syrjii 59 §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla työntekijää tai muuta työntekijää, joka tekee ilmoituksen tiedossaan olevasta mahdollisesta vaaratilanteesta.

150 §

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 60 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen kuljetuksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tie- tai rautatiekuljetuksessa tuomittava myös

- 1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 62 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 2) kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 3) vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 64 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 4) kuormaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 65 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 5) pakkaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 6) täyttäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 7) säiliökontin haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 8) säiliövaunun haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 9) kuorman purkaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 10) rataverkon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 11) kunnossapidosta vastaava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:ssä säädetyn velvollisuuden.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on ilmakuljetuksessa tuomittava myös

- 1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 76 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 2) kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 77 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 3) maahuolintapalvelun tarjoaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 77 §:ssä säädetyn velvollisuuden.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta aluskuljetuksessa on tuomittava myös

- 1) laivaaja tai lastinantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 73 §:ssä säädetyn velvollisuuden,
- 2) kuljetuksen suorittaja tai aluksen päällikkö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 74 §:ssä säädetyn velvollisuuden, tai
- 3) kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaaja, täyttäjä tai kuormaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 75 §:ssä säädettyjä säädetyn velvollisuuden.

151 §

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa jättää laatimatta 78:ssä tarkoitetun johtamisjärjestelmän tai säteilysuojeluohjelman, on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös

- 1) lähettäjä, aluskuljetuksessa laivaaja tai lastinantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

jättää hankkimatta 79 §:n 1 momentissa tarkoitetun hyväksynnän Säteilyturvakeskukselta tai jättää tekemättä ilmoituksen Säteilyturvakeskukselle, tai

2) kuljetuksen suorittaja tai vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 80 §:n 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta on tuomittava myös lähettäjä, aluskuljetuksessa laivaaja tai lastinantaja, kuljetuksen suorittaja taikka vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) jättää ryhtymättä 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuun toimenpiteeseen säteilystä tai saastumisesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi,

5) jättää tutkimatta 80 §:n 2 momentissa säädetyn vastaisesti raja-arvon ylityksen,

6) jättää korjaamatta 80 §:n 2 momentissa tarkoitetut olosuhteet samanlaisten tapauksen toistumisen ehkäisemiseksi, tai

7) jättää ilmoittamatta 80 §:n 2 momentissa tarkoitettua syystä ja korjaavista toimenpiteistä Säteilyturvakeskukselle.

152 §

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen

Työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 91 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden varmistaa, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään, tai

2) laiminlyö 91 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden säilyttää sen palveluksessa olevan työntekijän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot, on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta 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 92 §:ssä tarkoitetun turvallisuusneuvonantajan, tai

2) Suomeen sijoittunut vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollinen, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ilmoittamatta 93 §:ssä säädetyn vastaisesti turvallisuusneuvonantajan.

153 §

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 98 §:n 1 momentissa tarkoitetun velvollisuuden hankkia jatkokoulutuksena erikoiskoulusta, tai

2) antaa erikoiskoulutusta 99 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti, on tuomittava *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta* sakkoon.

154 §

Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu saadaan määrätä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen seuraamukseksi

1) kuljetuksen suorittajalle tiekuljetuksessa määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää ADR-VAK-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä,

2) vaarallisten ainetta kuljettavan ajoneuvon kuljettajalle määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 45 §:n 1 momentissa säädetyn ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden, tai

3) ajoneuvon miehistön jäsenelle määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden.

Liikennevirhemaksun määrää poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos. Liikennevirhemaksun määräämiseen sekä sitä koskevan päätöksen sisältöön, tiedoksiantoon, maksuaikaan ja täytäntöönpanoon sovelletaan tieliikennelain (729/2018) 6 luvun säännöksiä.

155 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuojat, jälleenmyyjä, omistaja, käyttäjä tai muun markkinoille saattaja, haltija tai käyttöönottaja voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 23 – 28 tai 61 §:ssä säädetyn valmistusta, käyttöä, kunnossapitoa, kunnostusta tai vaatimustenmukaisuuden varmistamista koskevan velvollisuuden.

Kuljetettavan painelaitteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuojat, jälleenmyyjä, omistaja tai käyttäjä voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 81 tai 82 §:ssä taikka 84 – 90 §:ssä säädetyn kuljetettavan painelaitteen valmistusta, maahantuontia, markkinoille saattamista, käyttöä tai korjaaviin toimenpiteisiin ryhtymistä koskevan velvollisuuden.

156 §

Tarkastuslaitostehtävien valvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Hyväksytty tarkastuslaitos voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 114 §:ssä säädettyjä tarkastuslaitostehtäviä. Seuraamusmaksu voidaan määrätä maksettavaksi myös sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää hankkimatta 112 tai 113 §:ssä tarkoitetun luvan harjoittaa tarkastuslaitostoimintaa.

157 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät 155 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrää 155 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Liikenne- ja viestintävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät toimialallaan 156 §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun.

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

toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

158 §

Määräaikainen kielto osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

Jos ADR-ajolupakokeeseen tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, 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.

159 §

Viittaus rikoslakiin

Rangaistus vastoin tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tehdystä vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §:ssä.

Rangaistus vastoin tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

25 luku

Erinäiset säännökset

160 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään

hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

ADR-ajolupakoetta, turvallisuusneuvonantajan koetta sekä ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

161 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

Vaarallisen aineen kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan, mitä ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ssä ja 176 §:n 2 momentissa säädetään.

162 §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Edellä 45 §:ssä tarkoitettu ADR-ajolupa ja 95 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Tällaisesta asiakirjasta voidaan antaa pyynnöstä kaksoiskappale, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi taikka asiakirjan sisältämät tiedot ovat muuttuneet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

163 §

Virkavastuu

Edellä 100 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, 102 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaan, 135 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaan sekä 96 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

164 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan [1 päivänä tammikuuta 2022].

Tällä lailla kumotaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994), jäljempänä kumottu laki.

Jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun lakiin, sen asemesta sovelletaan tätä lakia.

165 §

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 ja määräyksiä.

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 93 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja sovelletaan [1 päivästä tammikuuta 2023].

Tämän lain 95 §:n 3 momentissa tarkoitettua turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemista sovelletaan [1 päivästä heinäkuuta 2022].

Tämän lain 33 §:ssä säädetty sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ja vastuhenkilö nimettävä viimeistään [31 päivänä joulukuuta 2022].

Tämän lain voimaan tullessa 49 §:ssä tarkoitettu koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö on edelleen kelpoinen tehtäväänsä tämän lain voimaan tullessa voimassa olevan koulutusluvan voimassaoloajan.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditointia, on edelleen kelpoinen tehtäväänsä täyttämättä tämän lain 111 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta [31 päivään joulukuuta 2022].

Tämän lain 124 §:ssä säädetty valvontasuunnitelma on laadittava viimeistään [31 päivänä joulukuuta 2022].

Kumotun lain nojalla myönnetyt voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetusrajoituksia koskevat päätökset ovat voimassa [31 päivään joulukuuta 2022].

Kumotun lain 6 §:n 2 momentin säännös sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentin säännös puolustusvoimien autontarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentin säännös Pääesikunnan tunnustaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäävät voimaan, kunnes niistä toisin säädetään.

Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa [31 päivään joulukuuta 2023].

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta seuraavasti:

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ampuma-aselain (1/1998) 106 b §, sellaisena kuin se on laissa 724/2019, seuraavasti:

106 b §

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain (383/2009) 2 § seuraavasti:

2 §

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geotekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitettun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

5.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 21 §:n 13 kohta seuraavasti:

21 §

Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kasvinsuojeluaineista annetun lain (1563/2011) 3 §:n 1 momentti seuraavasti:
3 §

Suhde eräisiin säädöksiin

Sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, sovelletaan kasvinsuojeluaineisiin mitä kemikaalilaissa (744/1989) ja Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä kemikaaleista säädetään. Vaaralliseksi kemikaaliksi luokitellun kasvinsuojeluaineen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin, siirtoon sekä säilytykseen sovelletaan, mitä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005) säädetään. Kasvinsuojeluaineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kemikaalilain (599/2013) 5 §:n 1 momentin 8 kohta seuraavasti:

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fyysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:

8) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (/);

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

konttilain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan konttilain (762/1998) 1 § seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.
Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.
Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) ja sen perusteella annetuissa säädöksissä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 1 ja 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 1 §:n 1momentti ja 2 § sellaisena kuin ne ovat 1 §:n 1 momentti laissa 706/2011 ja 2 § laissa 970/2018, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tämä laki koskee ajokorttilaissa (386/2011) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) ja niiden nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettujen kuljettajantutkintojen ja ajolupakokeiden järjestämistä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *kuljettajantutkintotoiminnalla* kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista;
- 2) *kuljettajaopetustoiminnalla* moottorikäyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta tai vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupaa varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa;
- 3) *kuljettajantutkinnon vastaanottajalla* julkista tai yksityistä palvelun tuottajaa, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen; ajokokeen vastaanottajalla sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;
- 4) *ADR-ajoluvalla* vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettua ajolupaa, *ADR-ajolupakokeen vastaanottajalla* sitä, joka valvoo ajoluvan saamiseksi pidettäviä ajolupakoetilaisuuksia, tarkastaa ajolupakokeet ja tekee päätöksen todistuksen antamisesta ja *ADR-ajolupapäätöksellä* päätöstä ajoluvan myöntämisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan lannoitevalmistelain (539/2006) 2 §:n 4 momentin 4 kohta seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia ei sovelleta:

4) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

Laki

painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista ja kuljetettavan painelaitteen kaltaisista laitteista säädetään 12 luvussa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

12.

Laki

pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015) 4 §:n
4 momentti seuraavasti:

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Vaarallisten aineiden vaarallisuusluokituksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta
annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetuslain (1119/2000) 9 § seuraavasti:

9 §

Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin

Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavarain katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).

Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

14.

Laki

rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §, sellaisena kuin se on laissa 400/2002, seuraavasti

44 luku

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

13 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

15.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 1, 2 ja 8 kohta, sellaisena kuin osaksi on laissa 467/2011, seuraavasti:

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

- 1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

16.

Laki

säteilylain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan säteilylain (859/2018) 37 §:n 3 momentti, 41 §:n 7 momentti ja 179 §:n 3 momentti,
seuraavasti:

37 §

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) y §:n y momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

41 §

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain y §:n y momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

179 §

Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäännösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitetuille viranomaisille.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

17.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tieliikennelain (729/2018) liitteen 3.8 kohta H14 ja H15, sekä
muutetaan 114 §:n 7 momentti ja liitteen 3.3 kohta C8, seuraavasti:

114 §

Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa

Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Liite 3.3
Kielto- ja rajoitusmerkit

C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty



C8

Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun lain 55 §:n 5 momentin nojalla annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukainen vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. Tunnelirajoituksen yhteydessä käytetään lisäkilpeä H16.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Liitteen 3.8 kohta H14 ja H15 tulee kuitenkin voimaan vasta [1 päivänä tammikuuta 2023].

18.

Laki

vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 358/2015, seuraavasti:

4 §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin;
- 2) vaarallisten kemikaalien käyttöön ja varastointiin aluksessa;
- 3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

19.

Laki

eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 1 §:n 1 momentti ja 4 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa -/-, seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018) ja säteilylain (859/2018) ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021), huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015), sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014), laivavarustelain (1503/2011), vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (-/-), tuotteiden ekologiselle suunnittelulle ja energiamerkinnälle asetettavista vaatimuksista annetun lain (1005/2008), vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta sähkö- ja elektroniikkalaitteissa annetun lain (387/2013), kemikaalilain (599/2013), kosmeettisista valmisteista annetun lain (492/2013) sekä tupakkalain (549/2016) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.

4 §

Valvontaviranomaiset

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, Säteilyturvakeskus on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen säteilylaissa tarkoitettujen tuotteiden ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

(Tässä luonnoksessa on otettu huomioon työ- ja elinkeinoministeriössä valmisteilla oleva hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.)

20.

Laki

turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään turvallisuusselvityslain (726/2014) 21 §:n 1 momentin 11 kohta seuraavasti:

21 §

Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät

Suppea henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia sellaiseen palvelussuhteeseen tai toimeksiantotehtävää suorittamaan valittavasta taikka palvelussuhdetta tai toimeksiantotehtävää hoitavasta, joka:

11) työskentelee vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvissä tehtävissä taikka muutoin voi saada kuljetuksen aikana haltuunsa merkittäviä määriä vaarallisia aineita, joiden asiattomalla käsittelyllä voidaan aiheuttaa vahinkoa laajalla alueella tai suurelle määrälle ihmisiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

21.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain 219 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 219 §:n 2 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1255/2020, seuraavasti:

219 §

Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot

Oikeushenkilöstä rekisteriin saa tallentaa:

5) tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä, vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajasta sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

22.

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 merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 154 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 155 ja 156 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu sekä 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

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

65 §

65 §

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikko-
musten perusteella*

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikko-
musten perusteella*

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..

3.

Laki

ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ampuma-aselain (1/1998) 106 b §, sellaisena kuin se on laissa 724/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

106 b §

106 b §

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

4.

Laki

eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain (383/2009) 2 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

5.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 21 §:n 13 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

21 §

21 §

Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille

Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten

13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

6.

Laki

kasvinsuojeluaineista annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kasvinsuojeluaineista annetun lain (1563/2011) 3 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Suhde eräisiin säädöksiin

Suhde eräisiin säädöksiin

Sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, sovelletaan kasvinsuojeluaineisiin mitä kemikaalilaissa (744/1989) ja Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä kemikaaleista säädetään. Vaaralliseksi kemikaaliksi luokitellun kasvinsuojeluaineen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin, siirtoon sekä säilytykseen sovelletaan, mitä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005) säädetään. Kasvinsuojeluaineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) säädetään.

Sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, sovelletaan kasvinsuojeluaineisiin mitä kemikaalilaissa (744/1989) ja Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä kemikaaleista säädetään. Vaaralliseksi kemikaaliksi luokitellun kasvinsuojeluaineen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin, siirtoon sekä säilytykseen sovelletaan, mitä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005) säädetään. Kasvinsuojeluaineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

7.

Laki

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kemikaalilain (599/2013) 5 §:n 1 momentin 8 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:

8) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994);

8) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (/);

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

8.

Laki

konttilain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan konttilain (762/1998) 1 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen perusteella annetuissa säädöksissä.

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) ja sen perusteella annetuissa säädöksissä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

9.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 1 ja 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 1 §:n 1 momentti ja 2 § sellaisena kuin ne ovat 1 §:n 1 momentti laissa 706/2011 ja 2 § laissa 970/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tämä laki koskee ajokorttilaissa (386/2011) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja niiden nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettujen kuljettajantutkintojen ja ajolupakokeiden järjestämistä.

Tämä laki koskee ajokorttilaissa (386/2011) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) ja niiden nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettujen kuljettajantutkintojen ja ajolupakokeiden järjestämistä.

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) kuljettajantutkintotoiminnalla kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista;

2) kuljettajaopetustoiminnalla moottori-käyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta tai vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupaa varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa;

3) kuljettajantutkinnon vastaanottajalla julkista tai yksityistä palvelun tuottajaa, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen; ajokokeen vastaanottajalla sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

4) ADR-ajoluvalla vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 b §:ssä tarkoitett-

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) kuljettajantutkintotoiminnalla kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista;

2) kuljettajaopetustoiminnalla moottori-käyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta tai vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupaa varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa;

3) kuljettajantutkinnon vastaanottajalla julkista tai yksityistä palvelun tuottajaa, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen; ajokokeen vastaanottajalla sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita;

4) ADR-ajoluvalla vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain y §:ssä tarkoitettua

Voimassa oleva laki

tua ajolupaa, ADR-ajolupakokeen vastaanottajalla sitä, joka valvoo ajoluvan saamiseksi pidettäviä ajolupakoetilaisuuksia, tarkastaa ajolupakokeet ja tekee päätöksen todistuksen antamisesta ja ADR-ajolupapäätöksellä päätöstä ajoluvan myöntämisestä.

Ehdotus

ajolupaa, ADR-ajolupakokeen vastaanottajalla sitä, joka valvoo ajoluvan saamiseksi pidettäviä ajolupa-koetilaisuuksia, tarkastaa ajolupakokeet ja tekee päätöksen todistuksen antamisesta ja ADR-ajolupapäätöksellä päätöstä ajoluvan myöntämisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. . .

10.

Laki

lannoitevalmistelain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan lannoitevalmistelain (539/2006) 2 §:n 4 momentin 4 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tätä lakia ei sovelleta:

Tätä lakia ei sovelleta:

4) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) tarkoitettuun kuljetukseen

4) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

Click or tap here to enter text.

11.

Laki

painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista ja kuljetettavan painelaitteen kaltaisista laitteista säädetään 12 luvussa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/) tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista ja kuljetettavan painelaitteen kaltaisista laitteista säädetään 12 luvussa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

12.

Laki

pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015) 4 §:n
4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Vaarallisten aineiden vaarallisuusluokituksista säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Vaarallisten aineiden vaarallisuusluokituksista säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

13.

Laki

rautatiekuljetuslain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetuslain (1119/2000) 9 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 §

9 §

Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin

Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin

Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).

Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994).

Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).

Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

14.

Laki

rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §, sellaisena kuin se on laissa 400/2002, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

44 luku

44 luku

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

13 §

13 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

15.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 1, 2 ja 8 kohta, sellaisena kuin osaksi on laissa 467/2011, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo: (13.5.2011/467)

1) tieliikennelakia (267/1981) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

2) ajoneuvolakia (1090/2002) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä

8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

16.

Laki

säteilylain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan säteilylain (859/2018) 37 §:n 3 momentti, 41 §:n 7 momentti ja 179 §:n 3 momentti,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

37 §

37 §

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 10 c §:n 2 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 95 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

41 §

41 §

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 c §:n 2 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 95 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

179 §

179 §

Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Voimassa oleva laki

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäännösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 §:ssä tarkoitetuille viranomaisille sekä ministeriöille.

Ehdotus

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäännösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille sekä *vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitetuille viranomaisille.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. . .

17.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tieliikennelain (729/2018) liitteen 3.8 kohta H14 ja H15, sekä
muutetaan 114 §:n 7 momentti ja liitteen 3.3 kohta C8, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

114 §

114 §

Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisisissa kuljetuksissa

Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisisissa kuljetuksissa

Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (-/-).

Liite 3.3

Liite 3.3

Kielto- ja rajoitusmerkit

Kielto- ja rajoitusmerkit

C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty

C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty



C8



C8

Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisten vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. Merkin yhteydessä käytetään aina lisäkilpeä H14, H15 tai H16.

Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun lain 55 §:n 5 momentin nojalla annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukainen vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. Tunnelirajoituksen yhteydessä käytetään lisäkilpeä H16.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liite 3.8

Lisäkilvet

(kumotaan)

H14 Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle



H14 Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetuksia.

H15 Läpiajokielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle



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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liitteen 3.8 kohta H14 ja H15 tulee kuitenkin voimaan vasta [1 päivänä tammikuuta 2023].

18.

Laki

vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 358/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan kiinteästi liittyvään tilapäiseen varastointiin;
- 2) räjähteiden valmistukseen, käyttöön ja varastointiin kaivoksessa, siltä osin kuin siitä säädetään kaivoslaissa (503/1965);
- 3) vaarallisten kemikaalien käyttöön ja varastointiin aluksessa;
- 4) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (-/-) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan kiinteästi liittyvään tilapäiseen varastointiin;
- 2) vaarallisten kemikaalien käyttöön ja varastointiin aluksessa;
- 3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

19.

Laki

eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

(Tässä on otettu huomioon työ- ja elinkeinoministeriössä valmisteilla oleva hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi)

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 1 §:n 1 momentti ja 4 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa -/-, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018), säteilylain (859/2018), ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020) ja ajoneuvolain (82/2021) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.

Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018) ja säteilylain (859/2018) ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021), huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015), sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014), laivavarustelain (1503/2011), vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (-/-), tuotteiden ekologiselle suunnittelulle ja energiamerkinnälle asetettavista vaatimuksista annetun lain (1005/2008), vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta sähkö- ja elektroniikkalaitteissa annetun lain (387/2013), kemikaalilain (599/2013), kosmeettisista valmisteista annetun lain (492/2013) sekä tupakkalain

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(549/2016) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.

4 §

4 §

Valvontaviranomaiset

Valvontaviranomaiset

Säteilyturvakeskus on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen säteilylaissa tarkoitettujen tuotteiden osalta.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, Säteilyturvakeskus on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen säteilylaissa tarkoitettujen tuotteiden ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden osalta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

...

20.

Laki

turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään turvallisuusselvityslain (726/2014) 21 §:n 1 momentin 11 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Esite

21 §

Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät

Suppea henkilöturvallisuusselvitys voidaan laatia sellaiseen palvelussuhteeseen tai toimeksianto-tehtävää suorittamaan valittavasta taikka palvelussuhdetta tai toimeksiantotehtävää hoitavasta, joka:

11) työskentelee vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvissä tehtävissä taikka muutoin voi saada kuljetuksen aikana haltuunsa merkittäviä määriä vaarallisia aineita, joiden asiattomalla käsittelyllä voidaan aiheuttaa vahinkoa laajalla alueella tai suurelle määrälle ihmisiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

21.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain 219 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 219 §:n 2 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1255/2020, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

219 §

219 §

Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot

Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot

Oikeushenkilöstä rekisteriin saa tallentaa:

Oikeushenkilöstä rekisteriin saa tallentaa:

5) tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

5) tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä, *vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajasta sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

22.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 298/2021, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvin-terveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,

Voimassa oleva laki

rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu sekä elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.

Ehdotus

vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 154 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 155 ja 156 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu sekä elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..

Valtioneuvoston asetus

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) nojalla:

1 Luku

Yleiset säännökset

1 §

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) *VAK-lailla* vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/);
- 2) *VAK-direktiivillä* vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/68/EY;
- 3) *suuronnettomuudella* huomattavaa päästöä, tulipaloa, räjähdystä tai muuta ilmiötä, joka seuraa vaarallisten aineiden tilapäisessä säilytyksessä esiintyneistä hallitsemattomista tapahtumista, jotka voivat aiheuttaa ihmisen terveyteen, ympäristöön tai omaisuuteen kohdistuvaa vakavaa välitöntä tai myöhemmin ilmenevää vaaraa tilapäisen säilytyksen paikassa ja sen ulkopuolella;
- 4) *lähiopetuksella* VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksen opetusta, joka annetaan yhdessä luokassa opettajan ja oppilaan ollessa paikalla;
- 5) *etäopetuksella* VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksen ohjattua tai ohjeistettua opetusta, joka järjestetään koulutusjakson aikana vuorovaikutteisesti ja todennetusti muuten kuin yhdessä luokassa;
- 6) *oppitunnilla* VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksen opetusjaksoa, jonka pituus on 45 minuuttia.

2 Luku

Pakkaukset, säiliöt ja kontit

2 §

Pakkauksen, pienkontin ja säiliön yleiset materiaalin käyttölämpötilaan perustuvat vaatimukset kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa

Vaarallisten aineiden kotimaan tie- ja rautatiekuljetukseen käytettävän muovipakkauksen, paineastian ja säiliön sekä niiden varusteiden materiaalin yleiset käyttölämpötilaan perustuvat vaatimukset ovat seuraavat:

- 1) Nestemäisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen koekappale on pudotuskoetta varten tehtävässä vakioinnissa jäähdytettävä -40 °C lämpötilaan, kun kyseessä on muusta kuin polyeteenistä valmistettu
 - a) muovitynnyri ja -kanisteri;
 - b) yhdistetyn pakkauksen muovinen ulkopakkaus;

- c) muovinen IBC-pakkaus;
- d) muovinen suurpakkaus.

Pudotuskokeessa IBC-pakkauksen ja suurpakkauksen vakioinnista voidaan luopua, jos kyseessä olevan materiaalilla on todennettu riittävä sitkeys ja murtolujuus $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ lämpötilassa.

2) Sellaisen muusta muovista kuin polyeteenistä valmistetun muovisen pienkontin, jolle VAK-lain 23 §:n nojalla on määrätty suoritettavaksi pudotuskoe, pudotuskokeen suorituslämpötila on $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$.

3) Paineastian, joka on kuljetettava painelaite, kiinteän säiliön, irrotettavan säiliön, monisäiliöajoneuvon ja -vaunun säiliön, säiliökontin, säiliövaihtokorin, monisäiliökontin säiliön, UN-säiliön, UN-MEG-kontin säiliön valmistuksessa käytettävän metallin valinnassa, hitsattavuuden ja hitsauksen kestävyuden varmistamisessa on käytettävä alimpana käyttölämpötilana $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$:n lämpötilaa, jollei eri luokkiin kuuluville aineille, kyseiselle metallille tai säiliötyypille ole VAK-lain 23 §:n nojalla määrätty tätä alemmaa lämpötilaa.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa muovipakkauksessa on oltava merkintä pudotuskokeen lämpötilasta taikka rahtikirjaan tai vastaavaan lähetyskirjaan on tehtävä merkintä: ”Pakkaus ADR/RID-määräysten mukainen, koestettu $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ”.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetussa paineastiassa ja säiliössä, joka on kuljetettava painelaite, on oltava materiaalin kestävyttä osoittava merkintä ” $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ”, joka merkitään tarkastuslaitoksen tunnusnumeron jälkeen, tai muu Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymä merkintä.

3 §

Ulkomaisen säiliön käyttöönotto

Ulkomailla valmistetun ja maahantuodun säiliön, kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvaa säiliötä lukuun ottamatta, valmistaja tai maahantuoja ei saa luovuttaa säiliötä Suomessa käytettäväksi ennen kuin VAK-tarkastuslaitos on hyväksynyt säiliön rakennetyypin ja tarkastuksessaan todennut, että säiliö on Suomessa voimassa olevien säännösten mukainen. Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun säiliön hyväksyy käyttöön Säteilyturvakeskus.

Ulkomailla valmistetun ja maahantuodun kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvan säiliön valmistaja tai maahantuoja ei saa luovuttaa säiliötä Suomessa käytettäväksi ennen kuin A-tyypin ilmoitettu laitos on tarkastuksessaan todennut, että säiliö on Suomessa voimassa olevien säännösten mukainen.

Jos 1 ja 2 momentissa tarkoitetun säiliön on tarkastanut ja testannut ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä, VAK-direktiivissä tai kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen tai sen valtuuttama yhteisö Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisesti ja tästä esitetään asianmukainen todistus selvityksineen, tarkastusta ei tarvitse uusia, ellei siihen ilmene erityistä syytä.

4 §

Kansainvälistä kuljetusta koskevissa määräyksissä tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien käyttö kotimaan kuljetuksessa

Vaarallisten aineiden kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa

1) saa käyttää ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä ja VAK-direktiivissä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on kyseeseen tulevassa kansainvälisessä velvoitteessa tarkoitettun ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä, jos se täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset, jotka koskevat materiaalin käyttölämpötilaa ja säiliön käyttöönottoa Suomessa;

2) ulkomailla täytetyn, muualla kuin Suomessa ADR-sopimuksen määräysten tai RID-määräysten mukaisesti hyväksytyyn paineastian, joka ei ole kuljetettava painelaite, saa ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisen kuljetuksen päätyttyä Suomessa kuljettaa tyhjennettäväksi ja kuljettaa tyhjänä palautettavaksi ulkomaille ilman 2 §:n 3 momentissa tarkoitettua merkintää, jos lähettäjä vakuuttaa rahtikirjassa tai vastaavassa lähetyskirjassa, että paineastia ja sen varusteet ovat kestäviä -40 °C lämpötilaan saakka, seuraavasti: "*Paineastia ja sen varusteet ovat kestäviä -40 °C:ssa*".

Vaarallisten aineiden kotimaan aluskuljetuksessa saa käyttää IMDG-säännöstyössä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on IMDG-säännöstyössä tarkoitettuna ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä.

Vaarallisten aineiden kotimaan ilmakuljetuksessa saa käyttää ICAO-TI:ssä tarkoitettua pakkausta ja säiliötä, joka on ICAO-TI:ssä tarkoitettuna ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä.

5 §

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavat säiliöiden ja paineastioiden tyypit

VAK-lain 28 §:n mukaisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavat säiliöiden ja paineastioiden tyypit ovat:

1) säiliöt: kiinteä säiliö, irrotettava säiliö, monisäiliöajoneuvon tai -vaunun säiliö, säiliökontti, monisäiliökontti, UN-säiliö, UN-MEG-kontti;

2) paineastiat: putkiastia, kaasuaastia, suljettu kryoaastia, metallihydridiaastia, pullopaketti sekä vastaavat pelastuspaineastiat.

6 §

Kuljetettavaa painelaitetta osoittava merkki

Kuljetettavaa painelaitetta osoittava pii-merkki on kiinnitettävä paineastiaan, kaasupatruunaan ja paineelliseen säiliöön, joka täyttää tie- tai rautatiekuljetusten säännöksissä ja määräyksissä asetetut turvallisuusvaatimukset ja jolle on tehty:

1) valmistuksen yhteydessä vaatimustenmukaisuudenarviointi siihen liittyvine tarkastuksineen; tai

2) uudelleenarviointi siihen liittyvine tarkastuksineen, jos kyse on ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 markkinoille saatetusta laitteesta.

Uusissa venttiileissä ja muissa lisälaitteissa, joilla on turvallisuuden kannalta välitön merkitys, tulee olla sellainen kuljetettava painelaitetta osoittava pii-merkki, johon voidaan liittää A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero.

Pii-merkin saa kiinnittää vain sellaisiin laitteisiin, jotka täyttävät 1 momentin vaatimukset. Pii-merkkiin liitetään vaatimustenmukaisuudenarvioinnin, uudelleenarvioinnin tai tarkastuksen suorittaneen A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero. Kiinnittämällä tai kiinnityttämällä pii-merkin kuljetettavaan painelaitteeseen:

1) valmistaja osoittaa ottavansa vastuun siitä, että sen valmistama, markkinoille saatettava kuljetettava painelaite on vaatimustenmukainen;

2) valmistaja tai käyttäjä osoittaa ottavansa vastuun siitä, että uudelleenarvioitu kuljetettava painelaite täyttää vaatimukset sellaisina kuin niitä sovelletaan uudelleenarvioinnin ajankohtana.

Tunnusnumeron kiinnittää kuljetettavaan painelaitteeseen tarkastuslaitos tai sen ohjeen mukaisesti valmistaja. Kuljetettavan painelaitteen jatkuvan vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi laitteessa tulee olla määräaikaistarkastuksen suorittaneen tarkastuslaitoksen tunnusnumero.

7 §

Paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettely

Jos ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 markkinoille saatetulle paineastialle tai paineelliselle säiliölle ei ole tehty vaatimustenmukaisuuden arviointia tämän asetuksen voimaantullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti, paineastian tai paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuus arvioidaan vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyssä.

Vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointia varten omistajan tai käyttäjän on annettava A-tyypin ilmoitetun laitoksen käyttöön paineastiaa tai paineellista säiliötä koskevat tiedot, joiden avulla kyseinen laitos voi tunnistaa paineastian tai paineellisen säiliön täsmällisesti. Näitä tietoja ovat paineastian tai paineellisen säiliön alkuperä, suunnittelua koskevat säännökset ja määräykset ja asetyleenipullojen osalta myös huokoista materiaalia koskevat tiedot. Tarvittaessa on ilmoitettava mahdolliset käyttörajoitukset sekä vahinkoja ja suoritettuja korjauksia koskevat tiedot.

8 §

Paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyyn liittyvät toimenpiteet

Edellä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettussa uudelleenarviointimenettelyssä A-tyypin ilmoitetun laitoksen on arvioitava, täytyvätkö tie- tai rautatiekuljetusten säännöksissä ja määräyksissä asetetut turvallisuusvaatimukset. Arviointi on suoritettava 7 §:n 2 momentin mukaisesti toimitettavien tietojen perusteella ja tarvittaessa on tehtävä lisätarkastuksia.

Jos 1 momentissa vaadittujen arviointien tulokset ovat tyydyttäviä, määräaikaistarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on tehtävä paineastialle tai paineelliselle säiliölle määräaikaistarkastus. Jos määräaikaistarkastusta koskevat vaatimukset täyttyvät, määräaikaistarkastuksesta vastaavan A-tyypin ilmoitetun laitoksen on kiinnitettävä pii-merkki tai valvottava sen.

Jos paineastiat ovat sarjavalmistettuja, yksittäisen paineastian, mukaan luettuna venttiilit ja muut kuljetuksessa käytettävät lisälaitteet, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittaa kyseisen paineastian määräaikaistarkastuksesta vastaava ilmoitettu laitos edellyttäen, että tyypin vaatimustenmukaisuuden arvioinnin on suorittanut vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnista vastaava A-tyypin ilmoitettu laitos 1 momentin mukaisesti ja että tyypin uudelleenarvioinnista on annettu todistus. Pii-merkin yhteyteen on liitettävä määräaikaistarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen tunnusnumero.

9 §

Paineastian ja paineellisen säiliön uudelleenarviointitodistus ja tyypin uudelleenarviointitodistus

Määräaikaistarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on annettava paineastian ja paineellisen säiliön uudelleenarvioinnista todistus. Uudelleenarviointitodistuksessa on oltava vähintään:

1) todistuksen antaneen ilmoitetun laitoksen tunnusnumero sekä siinä tapauksessa, että kyseessä on eri laitos, vaatimustenmukaisuuden uudelleenarvioinnista 8 §:n 1 momentin mukaisesti vastaavan A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero;

2) edellä 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun omistajan tai käyttäjän nimi ja osoite;

3) tyyppin uudelleenarviointitodistuksen tunnistetiedot, jos sovelletaan 8 §:n 3 momentissa säädettyä menettelyä;

4) pii-merkinnällä varustettujen kuljetettavien painelaitteiden tunnistetiedot, mukaan lukien vähintään sarjanumero tai -numerot;

5) myöntämispäivä.

Jos sovelletaan 8 §:n 3 momentin mukaista menettelyä, A-tyypin ilmoitettu laitoksen on annettava paineastian ja paineellisen säiliön tyyppin uudelleenarvioinnista todistus. Tyyppin uudelleenarviointitodistuksessa on oltava vähintään:

1) todistuksen antavan A-tyypin ilmoitetun laitoksen tunnusnumero;

2) uudelleenarvioitavan kuljetettavan painelaitteen valmistajan nimi ja osoite sekä alkuperäisen tyyppihyväksynnän haltijan nimi ja osoite, jos sen haltija ei ole sama kuin valmistaja;

3) kyseiseen sarjaan kuuluvien kuljetettavien painelaitteiden tunnistetiedot;

4) myöntämispäivä;

5) seuraava ilmaisu: "Tämä todistus ei valtuuta kuljetettavien painelaitteiden tai niiden osien valmistamiseen".

3 Luku

Tilapäinen säilytys

10 §

Vaaralliset aineet ja lastinkuljetusyksiköt tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisessä säilytyksessä rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa lastinkuljetusyksiköt on eroteltava toisistaan turvallisesti, ja pelastusviranomaisten esteetön pääsy vaarallisten aineiden ja niitä sisältävien lastinkuljetusyksiköiden luokse on varmistettava. Sijoittelussa on otettava huomioon muu liikenne tilapäisen säilytyksen paikassa ja pyrittävä siihen, että lastinkuljetusyksiköiden siirtely säilytyksen aikana on mahdollisimman vähäistä.

Vaarallisia aineita sisältäviä lastinkuljetusyksiköitä ei saa tilapäisen säilytyksen aikana pinota päällekkäin. Kuitenkin enintään kaksi lastinkuljetusyksikköä saa pinota päällekkäin, jos ne sisältävät ainoastaan luokan 9 ympäristövaarallisia aineita.

Kollit on tilapäisessä säilytyksessä lastinkuljetusyksikön tai kuormatilan ulkopuolella säilytettävä noudattaen vähintään samaa erottelua kuin yhteenkuormaamisessa lastinkuljetusyksiköön tai kuormatilaan.

11 §

Lastinkuljetusyksiköt satama-alueella

Satama-alueella on noudatettava liitteessä 1 esitettyjä erotteluäisyyksiä. Pieniä määriä vaarallista ainetta sisältävien lastinkuljetusyksiköiden erottelussa ei kuitenkaan tarvitse soveltaa liitteen säännöksiä, jos turvallisuudesta muuten huolehditaan.

Seuraavat aineet on viipymättä toimitettava pois satama-alueelta:

1) luokan 1 räjähteet, lukuun ottamatta 1.4 S räjähteitä;

- 2) luokan 6.2 tartuntavaaralliset aineet;
- 3) luokan 7 radioaktiiviset aineet, lukuun ottamatta UN 2908–2911 nimikkeisiin kuuluvia aineita.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuja aineita voidaan kuitenkin tilapäisesti säilyttää satama-alueella, jos se on turvallista, siitä ei aiheudu vaaraa ja satamanpitäjä on antanut siihen suostumuksen.

12 §

Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisen säilytyksen paikassa on onnettomuuksien torjuntaan oltava alkusammutuskalustoa ja vuotojen torjuntaa varten imeytys- ja neutralointiaineita tai muuta välineistöä säilytettävien aineiden, arvioitujen riskien ja onnettomuusvaikutusten edellyttämällä tavalla. Paikan suunnittelussa on otettava huomioon, että vaarallisten aineiden vuodot ja saastuneet vedet voidaan kerätä talteen.

Vahingoittuneille kuormille ja lasteille sekä näiden sisältämistä vaarallisista aineista saastuneille jätteille on varattava paikka, jossa niitä voidaan säilyttää sekä uudelleen pakata tai kuormata ja jossa saastuneet jätteet voidaan kerätä talteen niiden hävittämistä varten. Näitä järjestelyjä suunniteltaessa on otettava huomioon säilytettävien vaarallisten aineiden määrä ja laatu.

13 §

Sisäisen pelastussuunnitelman laatiminen

VAK-lain 33 §:ssä tarkoitettu tilapäisen säilytyksen paikan sisäinen pelastussuunnitelma on toimitettava riittävän ajoissa Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista, kun sisäinen pelastussuunnitelma laaditaan ensimmäisen kerran.

Sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ottaen huomioon seuraavat tavoitteet:

- 1) onnettomuudet rajataan ja hallitaan niiden seurauksien minimoimiseksi sekä ihmisten terveydelle, ympäristölle ja omaisuudelle aiheutuvien vahinkojen rajoittamiseksi;
- 2) toteutetaan tarvittavat toimenpiteet ihmisten terveyden ja ympäristön suojaamiseksi onnettomuuksien seurauksilta;
- 3) annetaan tarpeelliset tiedot asiasta vastaaville alueen viranomaisille ja tarvittaessa väestölle ja muille alueen yrityksille ja laitoksille;
- 4) varaudutaan onnettomuuden jälkien korjaamiseen ja ympäristön puhdistamiseen.

Sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava kuullen alueella työskentelevää henkilökuntaa ja ottaen huomioon alueen pelastustoimen järjestelyt.

Liikenne- ja viestintäviraston on ennen pelastussuunnitelmaa koskevien johtopäätösten ilmoittamista pyydettävä lausunto pelastusviranomaiselta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta sekä aluehallintovirastolta.

Jos tilapäisen säilytyksen paikkaa varten on sovellettavan muun lain kuin VAK-lain tai Euroopan unionin lainsäädännön nojalla laadittava sisäinen pelastussuunnitelma, turvallisuus- tai valmiussuunnitelma tai muu vastaava suunnitelma, erillistä sisäistä pelastussuunnitelmaa ei tarvitse laatia, vaan vastaavat asiat voidaan koota mainittuun muuhun suunnitelmaan. Tästä on mainittava suunnitelmassa.

13 §

Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö

Sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava kuvaus, selvitys tai raja-alueesta, jota sisäinen pelastussuunnitelma koskee.

Sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava arvio onnettomuuksista alueen ulkopuolelle aiheutuvista vaikutuksista ja tiedot alueella kuljetettavista ja säilytettävistä aineista, niiden määristä ja sijainnista sekä seuraavat tiedot:

1) Niiden henkilöiden nimet ja tehtävät, joilla on valtuudet käynnistää pelastustoimet ja jotka ovat vastuussa alueen sisäisistä pelastustoimista. Sen henkilön nimi ja tehtävät, joka vastaa yhteyksistä pelastusviranomaisiin.

2) Kuvaus toimista, joihin on ryhdyttävä tilanteen tai tapahtuman hallitsemiseksi ja sen seurausten rajoittamiseksi, jokaisen ennakoitavissa olevan tilanteen tai tapahtuman osalta, joka voisi merkittävästi vaikuttaa suuronnettomuuden syntymiseen; kuvauksessa on selostettava myös turvallisuuslaitteet ja käytettävissä olevat voimavarat.

3) Alueella oleviin ihmisiin kohdistuvien vaarojen rajoittamiseen tähtäävät toimet, mukaan lukien hälytysjärjestelmä ja ohjeet käyttäytymisestä hälytyksen sattuessa.

4) Millä tavalla onnettomuuden sattuessa ilmoitetaan nopeasti pelastusviranomaisille, millaisia tietoja annetaan välittömästi ja miten yksityiskohtaisempia tietoja toimitetaan tarvittaville tahoille sitä mukaa kuin niitä saadaan.

5) Millä tavalla henkilökuntaa koulutetaan tehtäviin, jotka heidän edellytetään suorittavan, ja tarpeen vaatiessa tämän toiminnan yhteensovittaminen pelastusviranomaisen suorittamien toimien kanssa.

6) Millä tavalla alueen ulkopuolella tehtäviä pelastustoimia tuetaan.

Sellaisen tilapäisen säilytyksen paikan, jossa on suuronnettomuuden riski, sisäisessä pelastussuunnitelmassa on esitettävä yksityiskohtaiset onnettomuuskuvaukset sekä arvio kuvattujen suuronnettomuuksien seurausten laajuudesta ja vakavuudesta sekä sanallisesti että kartta-kuvin.

15 §

Sisäisen pelastussuunnitelman tarkistaminen ja päivittäminen

Sisäisen pelastussuunnitelman laatijan on korjattava ja ajanmukaistettava laatimansa sisäinen pelastussuunnitelma aina tarpeen vaatiessa. Tarkistamisessa on otettava huomioon tilapäisen säilytyksen paikassa ja sen ympäristössä sekä pelastustoimen järjestelyissä tapahtuneet muutokset, teknisen tietämyksen lisääntyminen ja tiedon lisääntyminen toimenpiteistä, jotka onnettomuuksien torjumisessa on toteutettava.

16 §

Sisäisen pelastussuunnitelman toimittaminen viranomaisille

Sisäisen pelastussuunnitelman laatijan on toimitettava pelastusviranomaiselle sisäinen pelastussuunnitelma heti, kun ne on laadittu tai päivitetty. Sisäisen pelastussuunnitelman on oltava tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä aluehallintoviraston saatavilla.

17 §

Satama-alueen turvallisuusselvitys

VAK-lain 34 §:ssä tarkoitettu satama-alueen turvallisuusselvityksessä on osoitettava:

- 1) tarpeelliset tiedot toimintaperiaatteiden toteuttamiseksi satamanpitäjän ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavan organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä;
 - 2) että satama-alueella on tunnistettu kuljetuksesta aiheutuvat vaarat sekä ryhdytty tarpeellisiin toimenpiteisiin onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja onnettomuuksien ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle aiheuttamien seurauksien rajoittamiseksi;
 - 3) että VAK-laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimukset on otettu huomioon;
 - 4) että satama-alueella ja sen ulkopuolella esiintyvät muut vaarat ja mahdolliset haavoittuvat kohteet, kuten koulut, sairaalat ja pohjavesialueet, on otettu huomioon;
 - 5) että sisäinen pelastussuunnitelma on laadittu;
 - 6) miten vaarallisten aineiden kuljetusyksikköjen valvonta on järjestetty satama-alueella;
 - 7) turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimintaperiaatteet.
- VAK-lain 34 §:ssä tarkoitetussa turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kuvattava satamanpitäjän ja toiminnanharjoittajien organisaatio, johto ja henkilöstö, joka osallistuu onnettomuusvaarojen hallintaan, henkilöstön tehtävät ja vastuualueet sekä satamassa tapahtuva toiminnanohjaus. Lisäksi on varmistettava riittävä tiedonsiirto eri organisaatioiden välillä ja niiden sisällä.

4 Luku

Ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutus

18 §

Erikoiskoulutuksen tarkoitus ja rakenne

VAK-lain 98 §:ssä tarkoitetun erikoiskoulutuksen tarkoituksena on antaa valmiudet VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen. Erikoiskoulutus muodostuu VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten jaksosta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun erikoiskoulutuksen suorittaminen oikeuttaa yksittäishyväksyjän ja katsastajan myöntämään VAK-ADR-hyväksyntöjä ja katsastajan suorittamaan VAK-ADR-katsastuksia.

Ammattitaidon ylläpitäminen varmistetaan erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksessa ja kokeessa. Täydennyskoulutuksen tarkoituksena on antaa yksittäishyväksyjälle ja katsastajalle tiedot VAK-ADR-hyväksyntöjä ja VAK-ADR-katsastuksia koskevista uusista säännöksistä, ohjeista ja työmenetelmistä. Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeessa tarkastetaan, että yksittäishyväksyjä ja katsastaja hallitsee edelleen VAK-ADR-hyväksyntä- ja VAK-ADR-katsastustoimenpiteet.

19 §

Pääsyyvaatimukset erikoiskoulutukseen

VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutukseen pääsy edellyttää kahden- tai kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksista tai kuuden kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoskatsastuksista tai yksittäishyväksynnöistä.

20 §

Erikoiskoulutuksen kesto ja sisältö

VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutus sisältää 21 oppituntia lähiopetusta. Koulutuksen opetusaiheita ovat ainakin:

- 1) yleiset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat säännökset, määräykset ja ohjeet;
 - 2) ajoneuvon teknisten varusteiden tarkoitus ja toiminta;
 - 3) toimenpiteet VAK-ADR-hyväksynnässä ja VAK-ADR-katsastuksessa;
 - 4) ajoneuvojen hyväksyntämenettely.
- Koulutus sisältää käytännön harjoittelua.

21 §

Pääsyaatimukset erikoiskoulutuksen kokeeseen

Erikoiskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä on, että 18 §:n 1 momentissa tarkoitettu koulutus on suoritettu.

22 §

Erikoiskoulutuksen koe

Erikoiskoulutuksen suorittamiseksi on läpäistävä koulutuksen antajan järjestämä VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutuksen kirjallinen koe.

Liikenne- ja viestintävirasto laatii luettelot kokeissa esitettävien kysymysten aiheista. Liikenne- ja viestintäviraston edustajalla on oikeus olla valvomassa koetta.

23 §

Pääsyaatimukset erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeeseen

Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä on, että 18 §:n 3 momentissa tarkoitettu erikoiskoulutuksen täydennyskoulutus on suoritettu.

24 §

Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutus ja koe

Ammattitaidon ylläpitämiseksi ja säilyttääkseen oikeuden VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen 18 §:n 2 momentin mukaisesti on yksittäishyväksyjän ja katsastajan osallistuttava erikoiskoulutuksen täydennyskoulutukseen ja läpäistävä koe sen vuoden loppuun mennessä, jona on kulunut kolme vuotta siitä, kun hän on viimeksi suorittanut hyväksytysti kyseisen kokeen.

Täydennyskoulutuksessa käsitellään uusia säännöksiä, määräyksiä ja ohjeita, uutta tekniikkaa ja työmenetelmiä sekä muita VAK-ADR-hyväksyntöihin ja VAK-ADR-katsastuksiin liittyviä ajankohtaisia aiheita.

Jokaiseen täydennyskoulutukseen on kuuluttava yhteensä vähintään neljä oppituntia lähi- ja etäopetusta sekä koe.

Yksittäishyväksyjä ja katsastaja voivat Liikenne- ja viestintävirastolle ennakoon ilmoituksesta, erityisestä syystä lykätä erikoiskoulutuksen täydennyskoulutukseen osallistumista ja kokeen suorittamista hyväksyntä ja katsastusoikeuden päättymistä seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun asti menettämättä 18 §:n 2 momentin mukaista oikeuttaan VAK-ADR-hy-

väksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen. Seuraavalle vuodelle lykätty täydenniskoulutus ja kokeen suorittaminen vastaavat edellisen vuoden täydenniskoulutusta ja koetta.

25 §

Täydenniskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuuden lykkääminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä lykätä täydenniskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuutta määräajaksi. Seuraavalle vuodelle lykätty täydenniskoulutus tai kokeen suorittaminen vastaavat edellisen vuoden täydenniskoulutusta ja koetta.

26 §

Koulutuksen järjestäminen

Koulutusta saa antaa enintään kahdeksan oppituntia koulutuspäivän aikana.

Liikenne- ja viestintäviraston edustajalla on oikeus olla läsnä seuraamassa koulutusta. Koulutuksen antajan on ilmoitettava jokaisen koulutuksen ajasta ja paikasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään kaksi viikkoa ennen koulutuksen alkua.

27 §

Kokeiden järjestäminen ja hyväksyminen

Koulutuksen antaja voi järjestää erikoiskoulutukseen liittyvät kokeet yksin tai yhdessä toisen koulutuksen antajan kanssa.

Kokeet on järjestettävä siten, että niissä voidaan selvittää, hallitsevatko kokeeseen osallistujat koulutuksen opetusaiheet. Koulutuksen antajan on ilmoitettava jokaisen kokeen ajasta ja paikasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään kaksi viikkoa ennen koetta.

Erikoiskoulutuksen kokeeseen voivat osallistua myös ne, jotka suorittavat kokeen täydenniskoulutukseen liittyvänä kokeena.

28 §

Kokeista ja koulutuksesta annettavat todistukset

Erikoiskoulutuksen ja erikoiskoulutuksen täydenniskoulutuksen kokeen järjestäjän on pyydettäessä annettava kokeeseen osallistuneelle todistus hyväksytysti suoritetusta kokeesta.

Koulutuksen antajan on pyydettäessä annettava täydenniskoulutukseen osallistuneelle todistus koulutukseen osallistumisesta.

5 Luku

Tarkastuslaitokset

29 §

Tarkastuslaitosten yhteistyö

A-tyypin ilmoitetun laitoksen ja B-tyypin ilmoitetun laitoksen on osallistuttava asiaankuuluviin standardointitoimiin ja Euroopan komission järjestämään ilmoitettujen laitosten väliseen

koordinointityöhön tai sen on muuten varmistettava, että sen avainhenkilöstö saa koordinointityöstä tiedon.

30 §

Tarkastuslaitoksen vuosikertomus

Tarkastuslaitoksen on toimitettava VAK-lain 114 §:ssä tarkoitettu kertomus vuosittain seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä.

A-tyypin ilmoitetun laitoksen, B-tyypin ilmoitetun laitoksen, VAK-tarkastuslaitoksen ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen kertomukseen on sisällytettävä seuraavat tiedot:

1) yleiskuvaus tarkastustoiminnasta, josta selviää myös VAK-lain 111 §:ssä mainitun standardin vaatimusten täytyminen sekä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön arvioinneissa havaitut poikkeamat ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet;

2) yhteenveto tehtyjen tarkastusten lukumäärästä ja tyypeistä;

3) tarkastuksessa hylättyjen laitteiden osuus tarkastetuista laitteista laitetyypeittäin sekä yhteenveto tarkastuksissa havaituista puutteista;

4) tehtyjen oikaisuvaatimusten lukumäärä ja selvitys siitä, mitä ne ovat koskeneet, sekä tarkastuslaitoksen toimenpiteet oikaisuvaatimusten johdosta;

5) tehtyjen asiakasvalitusten lukumäärä ja selvitys siitä, mitä ne ovat koskeneet, sekä tarkastuslaitoksen toimenpiteet valitusten johdosta;

6) kuvaus ulkopuolisten tarkastus- ja alihankintapalvelujen käytöstä;

7) näkemys toimialan tilanteesta, toimialaa koskevien säännösten sovellettavuudesta ja mahdollisista muutostarpeista;

8) säädösmuutoksista aiheutuneet muutokset toiminnassa;

9) A- ja B-tyypin ilmoitettujen laitoksien kuvaus tarkastuslaitosten välisen yhteistyön toteutumisesta.

10) A-tyypin ilmoitetun laitoksen listaus hyväksytyistä tarkastuspalveluista ja suoritetuista laatujärjestelmäarvioinneista.

VAK-määräaikaistarkastusten laitoksen kertomukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat tiedot:

1) yleiskuvaus tarkastustoiminnasta;

2) selvitys tehtyjen tarkastusten määrästä;

3) yhteenveto tarkastuksessa havaituista puutteista;

4) mahdolliset muut tarkastukseen liittyvät oleelliset asiat.

6 Luku

VAK-tienvarsitarkastus

31 §

VAK-tienvarsitarkastuksen tarkastusluettelo ja -kohteet

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on VAK-tienvarsitarkastuksia suorittaessaan käytettävä yhteisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksista annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY liitteen I, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna yhteisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY muuttamisesta tekniikan kehitykseen annetulla komission direktiivillä 2004/112/EY, mallin mukaista tarkastusluettelo, joka sisältää kuljetuksen tarkastuskohteet.

Tarkastuksissa on myös valvottava, että vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa edellytetyt turvatoimet ovat säännösten ja määräysten mukaiset.

32 §

Selvitykset VAK-tienvarsitarkastuksista

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen on käytettävä vuosittaisen VAK-tienvarsitarkastuksia koskevan selvityksen laatimisessa 31 §:ssä mainitun direktiivin III liitteen mallin mukaista lomaketta. Selvitys on toimitettava kunkin kalenterivuoden aikana suoritetuista tarkastuksista viimeistään tarkastusvuotta seuraavan tammikuun loppuun mennessä. Todettujen rikkomusten määrä ilmoitetaan direktiivin II liitteen mukaisesti eriteltynä.

7 Luku

Toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

33 §

Vaarallisen aineen luokituksen tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen tunnustaa toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti myöntämät aineen luokitusta tai luokituksen vahvistamista koskevat asiakirjat edellyttäen, että asiakirjan on myöntänyt seuraavissa määräyksissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen tai sen valtuuttama yhteisö:

- 1) ADR-sopimuksen määräykset;
- 2) RID-määräykset;
- 3) ICAO-TI-määräykset;
- 4) IMDG-säännösten määräykset;
- 5) vaarallisten aineiden kuljetuksista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta Suomen liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän liikenneministeriön välillä tehdyn sopimuksen (SopS 96/2014) määräykset.

34 §

Turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen tunnustaminen

Voimassa oleva vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan todistus, joka on asianmukaisesti myönnetty valtiossa, joka on ADR-sopimuksen osapuoli tai RID-määräyksiä soveltava kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (SopS 52/2006; COTIF) osapuoli, oikeuttaa toimimaan turvallisuusneuvonantajana todistuksen osoittamassa laajuudessa ADR-sopimuksen määräyksissä tai RID-määräyksissä tarkoitetuissa tehtävissä.

VAK-direktiivin vaatimusten perusteella asianmukaisesti myönnetty, voimassa oleva vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan todistus oikeuttaa toimimaan turvallisuusneuvonantajana todistuksen osoittamassa laajuudessa direktiivissä tarkoitetuissa tehtävissä.

35 §

ADR-ajoluvan tunnustaminen

Voimassa oleva ADR-ajolupa, joka on asianmukaisesti myönnetty valtiossa, joka on ADR-sopimuksen osapuoli, oikeuttaa kuljettamaan vaarallisia aineita tiellä ADR-ajoluvan osoittamassa laajuudessa.

36 §

Paineastioiden ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen tunnustaa tarkastuslaitoksen tai viranomaisen asianmukaisesti myöntämät vaatimustenmukaisuuden arviointiin ja vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointiin perustuvat todistukset, määräaikaistarkastuksia, välitarkastuksia ja ylimääräisiä tarkastuksia koskevat raportit sekä muut vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi suoritettujen toimenpiteiden asiakirjat, jotka koskevat:

1) kuljetettavaa painelaitetta edellyttäen, että:

a) todistus, raportti tai muu asiakirja on asianmukaisesti myönnetty VAK-direktiivissä tarkoitettulla tavalla;

b) todistusta, raporttia tai muuta asiakirjaa koskevat toimenpiteet on asianmukaisesti suoritettu kuljettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettulla tavalla;

c) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos tai viranomainen on kuljettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettu ilmoitettu laitos.

2) sellaista paineastiaa, joka ei ole kuljetettava painelaite ja jota ei ole pii-merkitty, edellyttäen, että:

a) todistus, raportti tai muu asiakirja on asianmukaisesti myönnetty VAK-direktiivissä tarkoitettulla tavalla;

b) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos tai viranomainen on kuljettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettu ilmoitettu laitos.

3) säiliötä ja säilökonttia, joka ei ole kuljetettava painelaite, edellyttäen, että:

a) todistus, raportti tai muu asiakirja on asianmukaisesti myönnetty VAK-direktiivissä tarkoitettulla tavalla;

b) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos tai viranomainen on ADR-sopimuksessa tarkoitettu tarkastuslaitos, jonka ADR-sopimuksen osapuoli on ilmoittanut Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sihteeristön ylläpitämään luetteloon, tai RID-määräyksissä tarkoitettu tarkastuslaitos, jonka RID-määräyksiä soveltava COTIF-yleissopimuksen osapuoli on ilmoittanut kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön OTIF:n sihteeristön ylläpitämään luetteloon;

c) todistuksen, raportin tai muun asiakirjan myöntänyt tarkastuslaitos täyttää VAK-direktiivissä asetetut vaatimukset ja tarkastuslaitos on kansallisen akkreditointielimen akkreditoima SFS-EN ISO/IEC 17020 standardin mukaiseksi A tyyppin tarkastuslaitokseksi.

37 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan [1 päivänä tammikuuta 2022].

38 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän asetuksen voimaan tuloa käyttöönotettuja tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olevat käyttölämpötilaan perustuvat vaatimukset täyttäviä UN-säiliöitä ja UN-MEG-kontteja, jotka eivät täytä 2 §:ssä säädettyjä käyttölämpötilaan perustuvia vaatimuksia, saa käyttää edelleen kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.

LIITE 1

VAARALLISTEN LASTIEN EROTTELUTAULUKKO SATAMA-ALUEILLE

Useamman kuin yhden luokan vaarallisia lasteja sisältävälle lastinkuljetusyksikölle tulee soveltaa tiukinta erotteluvaatimusta.

Luokka	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	8	9	
Palavat kaasut	2.1	0	0	0	s	a	s	0	s	s	0	a	0
Myrkyttömät, palamattomat kaasut	2.2	0	0	0	a	0	a	0	0	a	0	0	0
Myrkylliset kaasut	2.3	0	0	0	s	0	s	0	0	s	0	0	0
Palavat nesteet	3	s	a	s	0	0	s	a	s	s	0	0	0
Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet, polymeroituvat aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet	4.1	a	0	0	0	0	a	0	a	s	0	a	0
Helposti itsestään syttyvät aineet	4.2	s	a	s	s	a	0	a	s	s	a	a	0
Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja	4.3	0	0	0	a	0	a	0	s	s	0	a	0
Syövyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet	5.1	s	0	0	s	a	s	s	0	s	a	s	0
Orgaaniset peroksidit	5.2	s	a	s	s	s	s	s	s	0	a	s	0
Myrkylliset aineet	6.1	0	0	0	0	0	a	0	a	a	0	0	0
Syövyttävät aineet	8	a	0	0	0	a	a	a	s	s	0	0	0
Muut vaaralliset aineet ja esineet	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Huom. Luokkien 1 (lukuun ottamatta 1.4S), 6.2 ja 7 lasteja saa säilyttää satama-alueella ainoastaan välitöntä laivausta tai toimitusta varten. Näitä luokkia ei ole taulukossa. Kuitenkin, jos näitä lasteja joudutaan tilapäisesti säilyttämään ennalta arvaamattomista olosuhteista johtuen, niiden tulee olla säilytystä varten osoitetuilla alueilla. Satamanpitäjän tulee ottaa lisäksi huomioon aluskuljetuksia koskevien määräysten yksittäisten luokkien erotteluvaatimukset.

TAULUKON SELITTEET

Vaarallisten lastien erottelu:

Kollit/ IBC-pakkaukset/ lauttavaunut/ suurlavat

- 0 = erottelua ei vaadita
- a = pidettävä erillään (away from) - vähintään 3 m etäisyys
- s = erotettava (separated from) - avoimilla alueilla vähintään 6 m etäisyys, katoksissa tai rakennuksissa vähintään 12 m etäisyys, jollei erotettu palomuurilla

Umpinaiset kontit/ säiliökontit/ UN-säiliöt/ umpinaiset ajoneuvot

- 0 = erottelua ei vaadita
- a = pidettävä erillään (away from) - erottelua ei vaadita
- s = erotettava (separated from) - avoimilla alueilla pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 3 m etäisyys, katoksissa tai rakennuksissa pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 6 m etäisyys, jollei erotettu palomuurilla

Avonaiset ajoneuvot/ rautatietavaravaunut / avoimet kontit

- 0 = erottelua ei vaadita
- a = pidettävä erillään (away from) - vähintään 3 m etäisyys
- s = erotettava (separated from) - avoimilla alueilla pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 6 m etäisyys, katoksissa tai rakennuksissa pitkittäis- ja poikittaissuunnassa vähintään 12 m etäisyys, jollei erotettu palomuurilla

Tavarakonteille, säiliökonteille, UN-säiliöille, ajoneuvoille, lauttavaunuille tai konttilavaperävaunuille tai rautatievaunuille 3 metrin etäisyys vastaa leveydeltään 20 jalkaista (20 foot) standardimitoitettua konttia tai yhtä vapaata raidetta tai perävaunukaistaa tai rautatievaunujen kyseessä ollessa pitkittäissuunnassa olevaa puskuritilaa.

Erottelutaulukossa "0":lla tarkoitetaan, että erotteluetäisyyttä ei vaadita, mutta aluskuljetuksia koskevien määräysten ainekohtaiset erityissäännökset on huomioitava.

Tyypiltään umpinainen yksikkö tarkoittaa yksikköä, jossa vaaralliset tavarat on täysin suljettu tarpeeksi vahvoilla seinillä, kuten tavarakontissa, säiliössä tai ajoneuvossa. Yksiköt, joissa on kankaiset sivut tai päällysrakenne, eivät ole tyypiltään umpinaisia yksiköitä.