24.1.2023

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

***Lausuntovastine*:**

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

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä vastinetta otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä annettujen lausuntojen johdosta. Vastinetta on pyydetty seuraavien tahojen lausunnoista:

- oikeusministeriö (lausunnot 9.12.2021, 10.1.2023)
- puolustusministeriö (lausunto 8.12.2021)
- sisäministeriö (lausunnot 8.12.2021,5.1.2023)
- työ- ja elinkeinoministeriö (lausunto 9.12.2021)
- ympäristöministeriö (lausunto 10.12.2021)
- Liikenne- ja viestintävirasto (lausunnot 29.11.2021, 17.2.2022, 10.1.2023)
- Poliisihallitus (lausunnot 3.12.2021, 17.1.2023)
- Pääesikunta (lausunto 7.12.2021)
- Rajavartiolaitos (lausunnot 3.12.2021, 16.1.2023)
- Suomen ympäristökeskus (lausunto 29.11.2021)
- Tulli (lausunnot 1.12.2021, 10.1.2023)
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (lausunto 3.12.2021)
- Väylävirasto (lausunto 1.12.2021)
- Etelä-Suomen aluehallintovirasto (lausunto 3.2.2021)
- Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto (lausunto 2.2.2022)
- Säteilyturvakeskus (lausunto 2.2.2022)
- Suomen Transitoliikenneyhdistys ry (lausunto 2.2.2022)
- Kemianteollisuus (lausunnot 3.2.2022, 9.1.2023)
- Kuntaliitto (lausunto 3.2.2022)
- Neot Oy (lausunto 7.2.2022)
- Neste (lausunto 8.2.2022)
- Teboil (lausunto 8.2.2022)
- Koneyrittäjät (lausunto 10.2.2022)
- Logistiikkayritysten Liitto (lausunnot 9.2.2022, 17.1.2023)
- Suomen Satamaliitto (lausunnot 10.2.2022, 11.1.2023)
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto (lausunnot 9.2.2022, 10.1.2023)
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL (lausunnot 9.2.2022, 15.1.2023)
- VR-Yhtymä (lausunnot 9.2.2022, 17.1.2023)

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

- Fortum (lausunto 16.1.2023)

Sekä alkuperäinen hallituksen esitys (HE 220/2021 vp) että täydentävä hallituksen esitys (HE 231/2022 vp) on käsitelty ehdotettavan seuraamusjärjestelmän (1. lakiehdotuksen 23 luku) kannalta kattavasti eduskunnan lakivaliokunnassa. Lakivaliokunta on antanut esityksistä lausunnon (LaVL 31/2022 vp) liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Ministeriöllä ei ole sinällään huomautettavaa lakivaliokunnan lausunnon johdosta. Ministeriö ei tämän vuoksi lausu seuraamusjärjestelmään liittyvistä seikoista uudelleen liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan seuraamusjärjestelmäuudistuksen lisäksi joitain muutoksia, joissa on ilmennyt korjaamisen tai täydentämisen tarve alkuperäisen hallituksen esityksen eduskuntakäsittelyn aikana. Muutoksia ehdotetaan 1. lakiehdotuksen 14, 30, 38, 56, 130 ja 138 §:iin.

Liikenne- ja viestintäministeriön nimeämänä asiantuntijana lausun asiassa muilta osin seuraavaa:

Oikeusministeriö

Oikeusministeriön lausunnon (9.12.2021) mukaan 138 §:n 1 momenttia tulisi täydentää olennaisuusvaatimuksella, vaikka sinänsä selvää on, että viranomaisen on noudatettava mm. hallintolain 6 §:n mukaisia periaatteita. Ilmeisesti 2 momentin toinen virke on tarkoitettu luettavaksi yhdessä ensimmäisen virkkeen kanssa, jolloin ko. olennaisuusvaatimus kohdistuu vain kiireellisiin tilanteisiin. Jos näin ei kuitenkaan ole, olisi syytä varmistua siitä, onko 2 momentin toisen virkkeen paikka pikemminkin 1 momentissa, jolloin olennaisuusvaatimus koskisi sekä 1 momentissa tarkoitettua tilannetta että kiiretilanteita.

> Liikenne- ja viestintäministeriö on pitänyt oikeusministeriön huomiota perusteltuna. Esityksen 1. lakiehdotuksen 138 §:n 1 momenttia on esitetty muutettavaksi oikeusministeriön ehdottamalla tavalla täydentävässä hallituksen esityksessä.

Oikeusministeriö lausuu, että esityksen säätämisjärjestysperusteluissa on arvioitu PL 124 §:n kannalta pääasiassa ehdotettua tarkastuslaitoksia koskevaa sääntelyä (18 luku). Esityksen säätämisjärjestysperustelut ovat oikeusministeriön mukaan sinänsä myös haastavat ymmärtää PL 124 §:n osalta, sillä niissä ei ole erityisemmin tehty selkoa siitä, missä kaikissa viranomaiskoneiston ulkopuolelle siirrettävissä tehtävissä ja mihin säännöksiin nojautuen kyse on julkisesta hallintotehtävästä ja miksi. Näiltä osin oikeusministeriö on nostanut esille 95 §:n (turvallisuusneuvonantajan kokeen vastaanottaminen), 96 §:n (VAK-ADR-hyväksyntä ja –katsastus), 99 §:n (erikoiskuljetusluvan hakeminen), 101 §:n (tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät), 115 §:n (ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvonta) ja 134 §:ssä (asiantuntijan apu) säädetyt tehtävät.

Oikeusministeriö lausuu, että kysymystä käsitellään virkavastuusäännöksen kautta, mutta vaikuttaa siltä, että VAK-lain virkavastuusäännös ei kata kaikkia julkisiksi hallintotehtäviksi katsottavia yksityisten hoitamia tehtäviä (ks. jäljempänä osio virkavastuusta). Oikeusministeriö on valmisteluvaiheessa antamassaan lausunnossa kiinnittänyt huomiota siihen, että säätämisjärjestysperustelut olivat PL 124 §:n osalta puutteelliset. Vaikka tehtävät eivät sinänsä olisi kaikilta osin uusia, on PL 124 §:ää koskeva arviointi ja ehdotetun sääntelyn suhde perustuslakiin kuvattava asianmukaisesti säädettäessä kokonaan uusi laki. Tarkoituksenmukaisuusarviointi on tehty ainoastaan tarkastuslaitosten

osalta, vaikka se on oikeudellinen edellytys siinä missä oikeusturvan vaarantumattomuuskin.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että hallituksen esityksen säätämisjärjestysperusteluja on täydennetty oikeusministeriön esitysluonnoksesta antaman lausunnon vuoksi ja 1. lakiesityksen virkavastuusäännös kattaa asianmukaisesti julkiseksi hallintotehtäväksi katsottavat yksityisten toimijoiden suorittamat tehtävät. Esityksen 165 §:n 1 momentin mukaan 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittaviin sekä 134 §:ssä tarkoitettuja asiantuntijatehtäviä suorittaviin sovellettaisiin tehtävien julkisoikeudellisesta luonteesta johtuen rikosoikeudellista virkavastuusta koskevia säännöksiä. Tehtävissä olisi kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuista julkisista hallintotehtävistä.

Hallituksen esityksen säätämisjärjestysperustelujen lisäksi säännösten perusteluissa on tehty selkoa viranomaisten ulkopuolelle siirrettävistä julkisista hallintotehtävistä (mihin säännöksiin nojautuen kyse on julkisesta hallintotehtävästä ja miksi). Säätämisjärjestysperustelujen 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. Tärkeää on havaita se, että perustelun mukaan kyse ei ole uudesta sääntelystä ja julkiset hallintotehtävät eivät ole näille toimijoille uusia.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että esitettävässä 1. lakiehdotuksessa ei uloteta virkavastuusääntelyä kaikkiin julkista hallinto- tai palvelutehtävää suorittaviin toimijoihin, koska virkavastuusääntely ulottuu näihin toimijoihin jo tällä hetkellä niitä koskevan muun lainsäädännön ja niille säädettävien yleisten tehtävien kautta. Näin olisi 95, 96 ja 115 §:ssä säädettävien tehtävien kohdalla. Oikeusministeriön mainitsemaan 99 §:ään ei liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan liity julkisen hallintotehtävän suorittamista.

Hallituksen esityksen 95 §:ssä säädettäisiin turvallisuusneuvonantajan kokeen järjestämisestä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi 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 sekä 215 §:ään.

Liikenteen palveluista annetun lain 210 §:n 1 momentin mukaan julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Tämän vuoksi liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan turvallisuusneuvoantajan kokeen järjestämisestä julkisena palvelutehtävänä sisältyy rikosoikeudellinen virkavastuu ja vahingonkorvausvastuu eikä niistä ole tarpeen säätää nyt ehdotettavassa laissa.

Hallituksen esityksen 96 §:n 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtuuttaa hakemuksesta VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013) tarkoitetun katsastusluvan haltijan katsastustoimipaikan myöntämään Suomessa rekisteröidyille ajoneuvoille VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksynnän, jos katsastusluvan haltijalla on palveluksessaan kyseisiin tehtäviin säädetyt vaatimukset täyttävä henkilöstö. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös, että valtuus voidaan myöntää vain sellaisten ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntään ja VAK-ADR-katsastukseen, joiden katsastuksia katsastustoimipaikalla on oikeus suorittaa. Katsastustoimipaikan oikeus päättyisi samalla, kun sen oikeus suorittaa katsastuksia päättyy.

Katsastustoiminnasta annetun lain 52 §:n mukaan katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä lain 5, 40 ja 41 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ajoneuvojen katsastustoimintaan VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastukseen julkisena palvelutehtävänä sisältyy myös rikosoikeudellinen virkavastuu ja vahingonkorvausvastuu eikä niistä ole tarpeen säätää nyt ehdotettavassa laissa.

Hallituksen esityksen 115 §:ssä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvonnasta. Se voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä.

Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 15 §:n mukaan kuljettajantutkintoja vastaanottavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan myös näiltä osin ADR-ajolupakoulutuksen antajan valvontaan sisältyy julkisena palvelutehtävänä rikosoikeudellinen virkavastuu eikä siitä ole tarpeen säätää nyt ehdotettavassa laissa.

Oikeusministeriön mukaan lakiesityksen subdelegointia koskevasta säännöksestä (108 §) ei käy ilmi, kohdistuisiko alihankintana julkisia hallintotehtäviä hoitaviin vastaava viranomaisvalvonta kuin tarkastuslaitokseen. Myöskään lakiehdotuksessa ei ole ulotettu virkavastuusääntelyä (165 §) alihankintana julkista hallintotehtävää hoitaviin eikä tehty selkoa hallinnon yleislakien soveltumisesta tai soveltumattomuudesta niiden toimintaan. Myöskään perusteluissa ei tehdä asiasta selkoa. Sääntelyn asianmukaisuudesta PL 124 §:n osalta on siten edelleen oikeusministeriön mukaan vaikea varmistua.

Oikeusministeriö mukaan 108 §:n 1 momentista voi toisaalta myös saada sellaisen kuvan, että kyse ei välttämättä olisi julkisista hallintotehtävistä ”Vain VAK-tarkastuslaitos, Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos ja A-tyypin ilmoitettu laitos voi antaa teknisiä osia vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen, määräaikaiseen ja muuhun tarkastukseen liittyvistä tehtävistä hoidettavaksi alihankintana edellyttäen, että asiasta on sovittu toimeksiantajan kanssa.” Sitä, onko alihankinnan kautta suoritettavassa tehtävässä kyse julkisesta hallintotehtävästä, on kuitenkin mahdotonta arvioida ainoastaan pykälämuotoilun perusteella.

Oikeusministeriö on lausunnossaan täydentävästä esityksestä (10.1.2023) nostanut esille uudelleen saman kysymyksen. Sääntelyä tulisi sen mukaan täydentää. 1. lakiehdotuksen 108 §:stä ei käy sen mukaan ilmi, kohdistuisiko alihankintana julkisia hallintotehtäviä hoitaviin vastaava viranomaisvalvonta kuin tarkastuslaitokseen.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että 1. lakiehdotuksen 119 §:n mukaan Säteilyturvakeskus valvoo niiden vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden vaatimustenmukaisuutta, joita käytetään radioaktiivisten aineiden kuljetukseen. Saman pykälän 2 momentin mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvoo muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden vaatimustenmukaisuutta.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Säteilyturvakeskuksen ja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle 119 §:ssä säädetty toimivalta kattaa myös alihankintana julkisia hallintotehtäviä hoitavat tahot, koska esityksen 108 §:n mukaan alihankkija sisältyy tarkastuslaitoksen akkreditointiin tai se on erikseen akkreditoitu.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan 108 §:n 1 momentin perusteella on selvää, että kyse on julkisesta hallintotehtävästä. Tästä on lisäksi maininta esityksen säätämisjärjestysperusteluissa ja menettely vastaan voimassa olevaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia.

Oikeusministeriön lausunnon mukaan virkavastuusäännös koskisi 99 §:ssä tarkoitettua jatkokoulutustoiminnasta vastaavaa henkilöä ja jatkokoulutusta antavaa henkilöä, 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaa, 134 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaa sekä 95 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaa. Säännöskohtaiset perustelut eivät oikeusministeriön mukaan täsmää ehdotetun säännöksen kanssa.

Julkisia hallintotehtäviä annettaisiin viranomaiskoneiston ulkopuolelle ilmeisesti myös 96 §, 99 § ja 115 §:n nojalla. Näiltä osin kelpoisuus- ja virkavastuusääntelyssä nojauduttaisiin ilmeisesti viitattuihin lakeihin, kuten ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia (957/2013). Virkavastuusääntelyn asianmukaisuudesta, kun kyse on julkisen hallintotehtävän siirtämisestä viranomaiskoneiston ulkopuolelle, tulisi varmistua.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että virkavastuusääntelyn asianmukaisuus on varmistettu hallituksen esityksessä. Ministeriö viittaa näiltä osin edellä julkisen hallintotehtävän siirtämistä koskevaan tämän lausunnon jaksoon. Niiltä osin, kun virkavastuusta ei ole säädetty esitettävässä laissa,

siitä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 210 §:ssä, katsastustoiminnasta annetun lain 52 §:ssä sekä kuljettajantutkintoiminnasta annetun lain 15 §:ssä.

Ehdotetun 164 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä. Lakiin ei kuitenkaan vaikuta sisältyvän lainkaan sellaisia perussäännöksiä, joista voitaisiin antaa ”tarkempia” määräyksiä. Koska määräyksenantovaltuutta ei myöskään ole perusteltu, on sen asianmukaisuudesta PL 80.2 §:n osalta vaikea varmistua.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että oikeusministeriön huomautus perussäännöksen epätäsmällisyydestä on perusteltu. Säännöstä on tämän vuoksi esitetty muutettavaksi oikeusministeriön ehdottamalla tavalla täydentävässä hallituksen esityksessä. Täydentävässä esityksessä muutettava säännös on 148 §:n 2 momentissa.

Oikeusministeriö on lausunnossaan (10.1.2023) todennut, että 1. lakiehdotuksen 134 §:n mukaan valvontaviranomainen voisi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Perusteluiden mukaan asiantuntija voisi olla henkilö, jolla on hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä ja/tai kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä. Tällaisen edellytyksen tulisi näkyä PL 124 §:stä johtuvista syistä itse säännöksestä. Pykälää olisi syytä täydentää tällaisella pätevyyttä tai kelpoisuutta koskevalla maininnalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää oikeusministeriön huomiota perusteltuna. Se ehdottaa valiokunnalle, että 1. lakiehdotuksen 134 § muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:

134 §
Asiantuntijan apu

Valvontaviranomainen voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijalla on oltava hyvät tiedot sekä vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä että kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä.

.

Puolustusministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole huomautettavaa puolustusministeriön lausunnon johdosta.

Sisäministeriö

Sisäministeriö lausuu, että uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 123 §:ssä säädettäisiin valvontaviranomaiselle velvoite laatia valvontasuunnitelma. Säännöksestä tai sen esitöistä ei sisäministeriön arvion mukaan käy selkeästi ilmi, voiko valvontasuunnitelma olla usean valvontaviranomaisen yhteinen vai tuleeko jokaisen valvontaviranomaisen laatia oma erillinen suunnitelma. Ottaen huomioon valvontaviranomaisten tehtävien jakautumisen poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle säädettävän yhteensovittamisvastuun, olisi perusteltua ja tarkoituksenmu-

kaista, että valvontaviranomaiset voisivat laatia yhteisen valvontasuunnitelman. Tarvittaessa yhteistä valvontasuunnitelmaa voisi täydentää viranomaiskohtaisilla tarkentavilla suunnitelmilla.

> Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan 1. lakiehdotuksen 123 § edellyttäisi valvontasuunnitelman kaikilta valvontaviranomaisilta. Hallituksen esityksen 123 §:n perustelujen mukaan kyse olisi uudesta tehtävästä. Valvontaviranomaisen harkintaan kuuluisivat valvontasuunnitelman esitystapa, laajuus ja sisältö. Näin valvontasuunnitelmassa kyettäisiin paremmin ottamaan huomioon 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. Valvonnan ennakollinen suunnittelu on todettu hallituksen esityksessä tärkeäksi tehtäväksi mm. siksi, että eri valvontaviranomaisten suorittamaa valvontaa on mahdollista koordinoida. Valvontasuunnitelmaan perustuva valvonta on parhaimmillaan oikein kohdistuvaa, ennalta ehkäisevää ja läpinäkyvää.
>
> Pykälän perustelun mukaan kyse olisikin 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.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan 1. lakiesityksen 123 § ei olisi esteenä sille, että valvontaviranomaiset tekisivät yhteisen valvontasuunnitelman. Tällainen toimintamalli olisi jopa hyvin kannatettava. Tämän tulisi tapahtua kuitenkin 123 §:ssä säädettäväksi ehdotettavalla edellytyksellä, että yhteinen valvontasuunnitelma sisältäisi myös yksittäisen valvontaviranomaisen suunnitelman.

Työ- ja elinkeinoministeriö

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tärkeänä, että viranomaistehtäviin varmistetaan riittävät resurssit ja esitettyjä resursseja tarpeellisena. Tulosohjauksen näkökulmasta ministeriö on johdonmukaisesti katsonut, että Tukesin tehokkaan toiminnan varmistaminen edellyttää sitä, että annettaessa virastolle uusia tehtäviä tai laajennettaessa nykyisiä, virastolle osoitetaan myös näitä tehtäviä vastaavat lisäresurssit. Jatkossa riittävästä resursoinnista huolehtiminen on välttämätöntä myös koska Tukesin toimiala on laaja ja jakautuu myös valtioneuvostossa usean ministeriön toimialalle.

> Liikenne- ja viestintäminiteriö pitää tärkeänä, että Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontaresursseista pidetään huolta. Viraston resurssitarpeista on lausuttu jäljempänä tässä lausunnossa-

Työ- ja elinkeinoministeriö lausuu, että EU:n markkinavalvonta-asetuksesta ja sen täytäntöönpanosta. Ministeriö koordinoi markkinavalvonta-asetuksen täytäntöönpanoa kansallisesti ja vastaa asetuksen täytäntöönpanosta sen vastuulle kuuluvien tuotesektorien

osalta. Pääasiallisesti markkinavalvonta-asetuksen täytäntöönpanon edellyttämät hallituksen esitykset annettiin eduskunnalle kevät- ja syysistuntokaudella vuonna 2021. Eduskunta on näiltä osin hyväksynyt hallituksen esityksiä ja lait on sittemmin vahvistettu.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että alkuperäisessä hallituksen esityksellä (HE 220/2021 vp) on ehdotettu muutettavaksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 1 ja 4 §;ää. Koska alkuperäisen hallituksen esityksen käsittely on viivästynyt ja mainittuja markkinavalvontalain pykäliä on sittemmin muutettu, liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että mainittua 19. lakiehdotuksen johtolausetta ja 1 §:ää muutettaisiin seuraavasti:

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, sellaisena kuin se on laissa 712/2022, ja 4 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 248/2022,
seuraavasti:

1 §
Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018), säteilylain (859/2018), ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021), jätelain (646/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014), EU-ympäristömerkistä annetun lain (832/2014), huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015), sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014), laivavarustelain (1503/2011), 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), tupakkalain (549/2016), jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022), lannoitelain (711/2022) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.
— —

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö kantaa lausunnossaan perustellusti huolta pohjavesien suojelusta. Tilapäisen säilytyksen paikkaa ei ministeriön mukaan lähtökohtaisesti tule lainkaan sijoit-

taa tärkeille tai muille vedenhankintaan soveltuville pohjavesialueille (luokat 1 ja 2). Mikäli näille alueille kuitenkin katsotaan erityisen painavien syiden vuoksi välttämättömäksi sijoittaa tilapäisen säilytyksen paikkoja, tulee riittävin riskinhallintakeinoin varmistaa, ettei säilytyksestä voi aiheutua pohjaveden pilaantumista tai sen vaaraa. Lisäksi tulee varmistaa, että paikalla noudatetaan erityistä huolellisuutta ja varmistua siitä, että mahdolliset vaarallisten aineiden vuodot saadaan kerättyä talteen eivätkä ne pääse ympäristöön.

> Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ympäristöministeriön huolta pohjavesialueista tärkeänä. Hallituksen esityksen mukaan (s. 63) pohjavesien suojelun lisäksi lain tavoitteena on kokonaisvaltaisesti ympäristön turmeltumisen ehkäiseminen. Tilapäisen säilytyksen paikalta edellytetään sisäisen pelastussuunnitelman laatimista. Sisäisessä pelastussuunnitelmassa määritellään riskienhallintaan perustuen ne turvallisuus ja muut toimenpiteet, jotka tilapäisen säilytyksen paikalta edellytetään. Liikenne- ja viestintävirasto olisi velvollinen kuulemaan ennen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymistä kuntaa, pelastusviranomaista, aluehallintovirastoa sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia määräyksiä pelastussuunnitelman sisällöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintävirasto lausuu, että uudet ja laajentuvat valvontatehtävät ja muut viranomaistehtävät edellyttäisivät pysyvää 6,5 henkilötyövuoden lisäystä Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöön. Lisäksi esityksen mukaisesti virastolta edellytetään järjestelmäkehitystä ja päätösmenettelyitä siirtymäaikana, jolloin viranomaistoiminta saadaan muutettua uuden lain edellytyksiä vastaavaksi. Viraston kyky suorittaa edellytettyä valvontatehtävää ja hoitaa muita sille asetettavia tehtäviä on riippuvainen virastolle myönnettävästä vuosittaisesta rahoituksesta. Hallituksen esitystä on käsitelty vuoden 2022 talousarvioesityksen yhteydessä. Talousarvioesitykseen sisältyi 0,9 miljoonaa euron määräraha, joka mahdollistaa lain täytäntöönpanon viraston järjestelmäkehityksen ja muiden kertaluontoisten lain edellyttämien tehtävien osalta. Hallituksen esityksen aikataulusyistä määrärahaa ei ole ollut mahdollista sisällyttää kokonaisuudessaan vuoden 2022 budjettiesitykseen.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että ehdotettavista laeista aiheutuvat määrärahatarpeet Liikenne- ja viestintävirastolle on otettu huomioon täydentävässä vuoden 2023 talousarvioesityksessä.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon (10.1.2023) mukaan lain siirtymäsäännöksillä annettaan nykytoiminnalle siirtymäajat toiminnan mukauttamiseksi joustavasti uusiin vaatimuksiin. Aikaisemmassa lausunnossaan valiokunnalle 29.11.2021 Liikenne- ja viestintävirasto esitti lisäaikaa niiden lain nojalla annettavien viraston määräysten valmisteluun, joihin on tarkoitus siirtää tiettyjä nykyisin asetustasolla säädettyjä vaatimuksia. Tuolloin oli tarkoitus, että laki tulisi voimaan vuoden 2023 alusta, ja siksi virasto esitti, että kumottavan lain nojalla annetut asetukset jäisivät voimaan kuuden kuukauden ajaksi lain voimaantulosta. Nykyiset tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat määräykset tulevat uusittaviksi EU:n lainsäädännön velvoittamina vuonna 2023, joten niiden osalta ei tarvita laissa enää siirtymäaikaa. Siirtymäaikaa tarvittaisiin enää alus- ja ilmakuljetusvaatimusten osalta.

Täten virasto esittää, että täydentävän hallituksen esityksen (HE 231/2022 vp) siirtymäsäännöksissä 151 §:n 12 momentin alku muutettaisiin seuraavasti: "Kumotun lain nojalla annettu asetus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta (210/1997) ja asetus vaarallisten

aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa (666/1998) ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta."

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että Liikenne- ja viestintäviraston ehdotus on perusteltu. Tämän vuoksi täydentävän hallituksen esityksen (HE 231/2022 vp) 1. lakiehdotuksen 151 §:n 2 momentti ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti:

”Kumotun lain nojalla annettu vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta annettu asetus (210/1997) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa annettu asetus (666/1998) ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta."

Poliisihallitus

Poliisihallituksen lausunnon mukaan 1. lakiehdotuksen määritelmät ovat suurimmalta osin selkeitä, mutta jo aiemmissa valmisteluvaiheiden lausunnoissa Poliisihallitus on kiinnittänyt huomiota kuljetuksen suorittajan määritelmään, jota voidaan sen mukaan pitää tulkinnanvaraisena. Hallituksen esityksen luonnosvaiheessa Poliisihallitus lausui, että valvonnan kannalta olisi ollut selkeämpää, jos kuljettajalle ja kuljetuksen suorittajalle olisi laadittu omat säännöksensä, mutta tätä ei jatkovalmistelussa otettu huomioon, koska nyt esitetyssä muodossaan sääntely vastasi kansainvälisen ADR-sopimuksen määräyksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että ADR-sopimuksen määräykset sisältävät tiekuljetuksen eri osapuolten velvollisuudet, mutta määräyksissä ei ole eritelty erikseen kuljettajan velvollisuuksia. Voimassa oleva VAK-laki ja sen nojalla annetut säädökset kuitenkin sisältävät tiekuljetuksia koskevia säännöksiä ajoneuvon kuljettajan velvollisuuksista, joista osa on yhteisiä kuljetuksen suorittajan kanssa. Voimassa oleva sääntely on tämän vuoksi joltain osin tieliikennelaissa säädetyn kuljettajaa koskevan sääntelyn kaltainen. Hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) mukaan osapuolten velvollisuuksista säädettäisiin jatkossa ADR-sopimuksen määräyksiä vastaavalla tavalla ja kuljettajan velvollisuuksien erittelemisestä omassa pykälässään luovuttaisiin. Tieliikennelaissa säädetyt ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset velvoitteet ajoneuvonsa käyttämisestä ja esim. liikennesääntöjen noudattamisessa ja kuorman varmistamisesta jäisivät tavanomaisella tavalla voimaan.

Uuden, 1. lakiehdotukseen valitun sääntelymallin mukaan kuljettajan katsottaisiin jatkossa edustavan kuljetuksen suorittajaa ja velvollisuudet kohdistuvat myös häneen samalla tavalla kuin muihin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaviin. Kaikkien kuljetuksen suorittajan palveluksessa olevien olisi suoritettava tehtävänsä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja heihin kohdistuisivat lainsäädännön ja määräysten vaatimukset tehtäviensä mukaisesti. Sovellettavan

lainsäädännön ja määräysten kannalta ei olisi merkitystä sillä, onko kuljetuksen suorittaja esimerkiksi itsenäinen ammatinharjoittaja, työnantaja, työntekijä vai muu oikeushenkilö.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan uusi sääntelymalli ei varsinaisesti vaikutettaisi valvontaa, mutta se voisi asettaa tarkempia ja täsmällisempiä vaatimuksia lain soveltamiselle, esim. mahdollisia sanktioita määrättäessä. Tämä on tärkeää ottaa huomioon uutta lainsäädäntöä valvontaviranomaisille koulutettaessa.

Poliisihallitus lausuu virka-apua koskevasta 133 §:stä. Tämän säännöksen 1 momentti on Poliisihallituksen mukaan kirjattu poikkeuksellisesti muotoon "poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus antaa virka-apua valvontaviranomaiselle". Selkeämpää olisi, jos säännöksessä olisi säädetty valvontaviranomaisen oikeudesta saada tarpeellista virka-apua poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta. Virka-apu on toimintaa, jossa virka-avun antaja tukee, mahdollistaa tai auttaa virka-apua pyytävää viranomaista tämän virkatehtävällä. Virka-aputoimi on avustava hallintotoimi, joka on tarpeellinen virka-avun pyytäjälle säännöksessä erikseen säädetyn tarpeen vuoksi. Tästä syystä ei voi olla niin, että säännöksessä säädettäisiin virka-avun antamisen oikeudesta, kun säännöksessä pitäisi säätää oikeudesta saada virka-apua. Lisäksi virka-avun saaminen tulisi sitoa virka-avun tarpeellisuuteen.

Poliisihallituksen esittää tämän vuoksi, että 133 §:n 1 momentin sanamuoto olisi seuraava:

”Valvontaviranomaisella on oikeus saada pyynnöstä poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta tarpeellista virka-apua~~: Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus antaa virka-apua valvontaviranomaiselle:~~
1) 130 §:ssä säädetyn tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeuden toteuttamiseksi;
2) 131 §:ssä säädetyn kuljetusta koskevan kiellon ja vaarallisen aineen purkamista koskevan määräyksen toteuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että 1. lakiehdotuksen 133 §:n 1 momentti on muotoiltu oikeusministeriön lausunnossa ehdottamalla tavalla. Oikeusministeriön laintarkastus on myös tarkastanut sanamuodon. Liikenne- ja viestintäministeriön ei pidä Poliisihallituksen ehdottamaa muotoilua tämän vuoksi toivottavana.

Poliisihallitus on lausunut täydentävästä hallituksen esityksestä, että uusi lainsäädäntö tulisi voimaan aikaisintaan 1.9.2023 poliisin tietojärjestelmien edellyttämien muutosten vuoksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Poliisihallituksen ehdotusta lainsäädännön voimaantulosta perusteltuna. On pidettävänä selvänä, että uuden lainsäädännön myötä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen ja rikoslain vaarallisten aineiden kuljetusrikosten tunnusmerkistöt sisältyisivät poliisin tietojärjestelmään kattavasti. Tällä hetkellä valvontaohjeistoissa on merkittäviä puutteita ilmailun-, rautatieliikenteen- ja aluskuljetuksien tekotyyppien osalta. Työ edellyttää kaikkien valvontaviranomaisten yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijoiden ohjauksessa.

Pääesikunta

Pääesikunnan lausunnon mukaan puolustusvoimat näkee ongelmallisena 1. lakiehdotuksen soveltamisalan (2 §) rajauksen, siten kuin se on nyt hallituksen esityksen perusteluissa todettu kuljettajaan kohdistuvan rajauksen osalta. Tämä kirjaus ei sen mukaan mahdollista Puolustusvoimien tarvitsemaa kuljetustukea siviilitoimijoilta normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Kuljettajan saaminen Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palvelukseen tiettyjen vaiheiden kuljetusoperaatioiden toteuttamiseksi vaadituissa aikamääreissä ei ole mahdollista normaali- eikä poikkeusoloissa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, ettei Puolustusvoimat pysty täyttämään sille asetettuja valmiudellisia vaatimuksia.

Pääesikunta ehdottaa lausunnossaan, että lain soveltamisalan rajaukset muutetaan VAK-direktiivin mukaiseksi jättämällä rajaus koskemaan Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle kuuluvia tai niiden vastuulla olevia ajoneuvoja ja poistamalla viittaukset kuljettajaan perustelutekstistä.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu Pääesikunnan ehdotuksesta, että sen ehdottama sääntelymalli olisi tällöin voimassa olevan lainsäädännön mukainen, joka on alkuperäisessä hallituksen esityksessä todettu ongelmalliseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä hallituksen esityksestä (s. 75 ja 76) ilmenevällä tavalla ehdotusta perusteltuna.
>
> Sääntelymallia on pidetty ongelmallisena muun muassa siksi, että tällöin puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetukset olisivat edelleen siviilikuljetuksia koskevien säännösten alaisia. Lainsäädännössä ei ole tällä hetkellä ylimalkaan määritelty sitä, mitä tarkoitetaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vastuulla olevalla ajoneuvolla. Epäselvää on, onko ”vastuulla olevan ajoneuvon” *kuljettaja*, joka on usein siviilihenkilö, myös jossakin oikeudellisessa suhteessa Puolustusvoimiin tai Rajavartiolaitokseen. Toisin sanoen, mitä lainsäädäntöä tällaisessa kuljetustilanteessa (*puolustusvoimien vastuulla*) vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan. Tämän vuoksi Puolustusvoimat hakee poikkeuslupia Liikenne- ja viestintävirastolta omiin VAK-kuljetuksiinsa, mitä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Poikkeuslupien hakeminen ei voi olla tarkoituksenmukainen toimintamalli myöskään mahdollisessa valmiuden kohottamisen tilanteessa, jossa tarvitaan suurta kuljetuskapasiteettia puolustusvoimien VAK-aineille.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa näiltä osin myös puolustusministeriön liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamaan lausuntoon, jonka mukaan puolustusministeriössä valmistellaan uutta lainsäädäntöä puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetuksia varten. Tuossa lainsäädännössä on esitetty säädettäväksi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen sotilaallisten kuljetusten turvallisuusjärjestelyistä sekä normaali- että poikkeusoloissa. Tärkeää on liikenne- ja viestintäministeriön mukaan se, että myös poikkeavissa olosuhteissa kuljetusten turvallisuustaso on asianmukainen ja hallittavissa oleva siten, että väestöä ei vaaranneta tarpeettomasti.

Pääesikunta ehdottaa lausunnossaan myös toista ratkaisuvaihtoehto. Lakiehdotuksen poikkeuspykälään voisi sen mukaan lisätä maanpuolustukseen liittyvän 3 kohdan: ”138 § Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset. Erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä tämän lain ja sen nojalla annetuista

säännöksistä ja määräyksistä voi poiketa edellyttäen, että on tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti:
1) pelastus-, poliisi-, rajavalvonta- ja tullitoiminnassa, jota suorittaa tähän tehtävään toimivaltainen viranomainen tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä kyseisen toimivaltaisen viranomaisen valvonnassa ja vastuulla taikka kyseisen viranomaisen antaman määräyksen perusteella;
2) --”

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan Pääesikunnan ehdotus ei ole toteutettavissa 1. lakiehdotuksen 2 §:n soveltamisalarajauksen puitteissa. Jos ehdotettavalla tavalla Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen sotilaalliset kuljetukset ovat kokonaan soveltamisalan ulkopuolella, tällöin ei myöskään poikkeussäännöksissä ole mahdollista säätää tällaisista kuljetuksista.

Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitos lausuu, että uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 123 §:ssä säädettäisiin valvontaviranomaiselle velvoite laatia valvontasuunnitelma. Säännöksestä tai sen esitöistä ei rajavartio-osaston näkemyksen mukaan käy selkeästi ilmi, voiko valvontasuunnitelma olla usean valvontaviranomaisen yhteinen vai tuleeko jokaisen valvontaviranomaisen laatia oma erillinen suunnitelma.

Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa näiltä osin sisäministeriön kohdalla asiasta lausuttuun.

Suomen ympäristökeskus

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Suomen ympäristökeskuksen lausunnon johdosta.

Tulli

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Tullin lausuntojen johdosta.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto lausuu, että 24 §:n mukaan pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuudesta on osoituksena todistus tai muu vastaava asiakirja. Ehdotetussa laissa ei viraston mukaan säädetätisi siitä, että tallainen asiakirja on oltava kuljetuksessa ja esitettävä valvontaviranomaiselle pyydettäessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että hallituksen esityksessä ei tarkoituksellisesti ehdoteta velvollisuudesta pitää asiakirja mukana. Sen sijaan 1. lakiehdotuksen 61 §:n mukaan valvontaviranomaiselle on esitettävä pyydettävät asiakirjat. Säännöksen perustelun mukaan velvollisuus koskisi kaikkea kuljetustoimintaa. Tämän vuoksi valvontaviranomaiselle on esitettävä asiakirjat ja viranomaisen määräystä noudatettava myös esimerkiksi yritystarkastuksissa. Säännös ei kuitenkaan tarkoittaisi sitä, että varsinaisessa kuljetuksessa olisi esitettävä sellaisia asiakirjoja, joita ei edellytetä pidettäviksi mukana kuljetuksessa. Asiakirjat voidaan määrätä tarvittaessa myöhemmin esitettäviksi.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto lausuu myös, että uuden lainsäädännön toteutumisen ja toiminnanharjoittajien yhdenmukaisen sekä tasapuolisen kohtelun kannalta on tärkeää, että valvontaviranomaisilla on riittävät valvontaresurssit. Virasto on pitänyt erittäin tärkeänä, että virasto uusien tehtävien ja laajentuvien tehtävien hoitamiseksi sekä valvonnan määrän ja laadun parantamiseksi Tukesille osoitetaan lisäresursseja.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mukaan uusia tehtäviä aiheutuisi seuraavasta:
- Onnettomuusilmoitusten määrä kasvaisi muun muassa rautatiekuljetuksissa.
- Rekisteröitävien säiliöiden määrä lisääntyisi.
- Kemikaalilainsäädännön mukaisesti luvitettavien kohteiden määrä saattaisi lisääntyä, koska olisi viraston mukaan todennäköistä, että osassa nykyisistä tilapaisestivaarallisia aineita säilytettävistä kohteista todetaankin todellisuudessa harjoitettavan varastointia, jolloin Tukesin ja pelastuslaitoksen valvontavelvollisuus laajenee jo olemassa oleviin kohteisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että vaarallisten aineiden turvallisen kuljettamisen kannalta on tärkeää, että myös Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontaresurssit ovat riittävät ja asianmukaiset.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että rekisteröitävien säiliön määrän lisääntymisestä ei ole mahdollista esittää arvioita. Myöskään mahdollisesti uusien luvitettavien kohteiden määrästä ei ole esittää arvioita. Koska näin on, liikenne- ja viestintäministeriön mukaan on tärkeää, että työ- ja elinkeinoministeriö seuraa uudesta lainsäädännöstä virastolle aiheutuvia mahdollisia lisätehtäviä, ja huolehtii mahdollisten uusien tehtävien seurauksena siitä, että viraston resursseista huolehditaan pidemmällä aikavälillä seuraavien vuosien tulosohjaus- ja talousarvioneuvotteluissa.

Väylävirasto

Väylävirasto lausuu, että vaarallisten aineiden kuljetusten sääntely on luonteeltaan teknistä ja yksityiskohtaista. Väylävirasto kiinnittää vielä huomiota terminologiaan ja esittää, että tilapäistä säilytystä koskevan 30 §:n terminologia rataverkon osalta muutetaan vastaamaan esityksen 31 ja 32 §:iä. Viimeksi mainituissa lainkohdissa tilapäisen säilytyksen paikka rataverkolla on rajattu ('tilapäisen säilytyksen paikka') toisin kuin 30 §:ssä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Väyläviraston huomautusta perusteltuna ja tämän vuoksi 1. lakiehdotuksen 30 §:n sanamuotoa en ehdotettu muutettavaksi täydentävässä hallituksen esityksessä.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Etelä-Suomen aluehallintoviraston lausunnon johdosta.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirastojen lausunnon johdosta.

Geenitekniikan lautakunta (GTLK)

GTLK katsoo lausunnossaan, että sähköinen järjestelmä, jolla kiireellinen tiedottaminen onnettomuustapauksissa voidaan hoitaa reaaliaikaisesti, on välttämätön. Sen valmistumiseen asti tiedottamiseen pitäisi olla yhteisesti sovittu toimintatapa tai menetelmät.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että sähköinen järjestelmä ei ole sen takeena, että onnettomuustapauksissa tiedottaminen voidaan hoitaa reaaliaikaisesti. Tiedottaminen on reaaliaikaista, kun viranomaisten operatiivisessa toiminnassa huolehditaan asianmukaisesta tiedottamisesta, ja tiedon välittämisen esteitä, esim. lainsäädännöllisiä esteitä, ei ole.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa GTLK:n mainitsemaa viestinnällistä yhteistyötä eri viranomaisten välillä. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää erityisen tärkeänä operatiiviseen toimintaan liittyvää yhteistyötä, johon liittyvät erityisesti sosiaali- ja terveysministeriön, ympäristöministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön sekä niiden alaisten virastojen, laitosten ja muiden viranomaisten tiivis yhteistyö tässä asiassa.

GTLK on nostanut esille Cartagenan bioturvallisuuspöytäkirjan, jonka sopimusosapuoli Suomi on. Lautakunnan mukaan pöytäkirjaa ei ole otettu huomioon ehdotettavassa uudessa VAK-lainsäädännössä.

> Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan mainittua pöytäkirjaa ei ole saatettu voimaan voimassa olevalla VAK-lainsäädännöllä. Lautakunnan lausunnossa todetaan, että sopimuksen osalta toimivaltainen viranomainen Suomessa on ympäristöministeriö, jolle sopimuksen hallinnointi Suomessa kuuluu. Mikäli ympäristöministeriö katsoo, että sopimus tulee sisällyttää osaksi VAK-lainsäädäntöä, on asiassa tarpeellista ryhtyä voimaansaattamistoimiin. Ympäristöministeriö ei ole lainvalmistelun aikana esittänyt tällaista tarvetta.

GLTK lausuu, että sen mukaan muiden kuin tartuntavaarallisten biologisten tekijöiden tapauksessa olisi tarkasteltava 1. lakiehdotuksen 124 §:n 5 momentin 1 kohdan suhdetta ehdotuksen 8 §:n 5 momenttiin, jossa valtuutetaan Liikenne- ja viestintävirasto antamaan määräyksiä 2 momentissa luetelluista 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. Perusteluosion 2 momenttia koskevassa tekstissä todetaan tämän valtuussäännöksen koskevan Luokkaan 9 kuuluvia Muita vaarallisia aineita, joihin kuuluvat esimerkiksi ympäristölle vaaralliset aineet, jos niillä ole muun luokan vaaraominaisuuksia. Tällaisia olisivat esim. sellaiset GMOt, jotka täyttäisivät ympäristölle vaarallisuuden kriteerit. Kun kyseisistä kriteereistä määrättäisiin 8 pykälän valtuussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä, jää lautakunnalle epäselväksi, mikä on 124 §:n 5 momentin 1 kohdassa mainittu TUKESin päätäntävalta Muita vaarallisia aineita koskevissa luokituksissa ja luokituskriteereissä. Viranomaisten toimivaltoja Luokkaa 9 koskevissa luokituskysymyksissä olisikin syytä selventää.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että pääsääntöisesti tulee sovellettavaksi esitetyn VAK-lain 8 §:n valtuuden nojalla annettavat Liikenne- ja

viestintäviraston luokitusvaatimukset, kuten kansainvälisessä sopimuksessa on määrätty. Esityksen 1. lakiehdotuksen 124 §:n perustelujen (HE 220/2021 vp) mukaan lähtökohteisesti viranomainen ei ratkaise sellaista asiaa, josta lain valtuussäännösten nojalla on annettu ainekohtaiset tai muuten tarkemmat tekniset määräykset. Toimivaltaisen viranomaisen on kuitenkin päätettävä asiasta, jos kuljetukseen ei ole kansainvälisesti sovittuja kyseistä tapausta koskevia kuljetusmääräyksiä tai vastaavaa EU-sääntelyä. Tämän vuoksi ehdotettava 124 § on välttämätön ehdotettavassa lainsäädännössä.

Säteilyturvakeskus

Lakiehdotuksessa on Säteilyturvakeskuksen lausunnon mukaan useita säännöksiä, joista ei suoraan käy ilmi, kenen tehtävänä niissä edellytettyjen tehtävien hoitaminen on tai kuka säännösten noudattamisesta on vastuussa. Mahdollisia tahoja voisivat olla esimerkiksi lähettäjä, kuljetuksen suorittaja sekä vastaanottaja. Oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden ja viranomaisvalvonnan näkökulmasta kysymys on tärkeä. Tällaisia säännöksiä on esimerkiksi 8–10, 12, 15, 16, 30, 32 ja 63 §:ssä. Lakiehdotuksesta olisi tarkistettava, ovatko nämä velvoitteet riittävän yksilöityjä niiden noudattamisen ja valvomisen kannalta. Esimerkiksi velvoitteet toiminnan muuttamiseen sekä seuraamukset on kohdistettava siihen oikeushenkilöön, joka kyseisten säännösten noudattamisesta on vastuussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että säännöksistä käy riittävällä tavalla ilmi, kenen vastuulla vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvä tehtävä on. Valittu sääntelymalli vastaa EU:n lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa säädettyä mallia. Velvollisuus voi tällöin myös kohdistua useaan toimijaan samanaikaisesti.

Vaarallisia aineita saa lähtökohtaisesti kuljettaa kuka tahansa eikä pääsäännön mukaan kuljettaminen ole luvanvaraista. STUK toteaa asianmukaisesti, että tehtävät voivat myös limittyä ja tällöin velvollisuus on jaettua eri osapuolten kesken. Ehdotettavassa laissa säädettävät velvollisuudet voivat myös kohdistuisivat kaikkiin Suomen lainkäyttöpiirissä oleviin henkilöihin. Esim. kenen tahansa vaarallista ainetta lähettävän on luokiteltava aine lain 8 §:ssä säädetyllä tavalla, jos toiminta kuuluu lain soveltamisalan piiriin. Lähettäjälle ja muiden kuljetuksen osapuolen velvollisuuksista on säädetty riittävän täsmällisesti ja tarkkarajaisesti 1. lakiesityksen 13 luvussa. Vastuullinen taho voi olla myös ehdotettavista säännöksistä ilmenevällä tavalla oikeushenkilö. Sanktioidut velvollisuudet on määritelty ehdotettavan lain 23 luvussa. Eri osapuolten velvollisuuksiin kuljetustapahtumassa ei ehdoteta pääosin muutoksia uudistettavassa laissa.

Lakiehdotuksen 15 §:ssä säädettäisiin aluksessa kuljettavaa pakattua säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai korkea-aktiivista jätettä varten laadittavasta valmiussuunnitelmasta. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi valmiussuunnitelman. Pykälää olisi täydennettävä säännöksellä siitä, millä edellytyksillä Liikenne- ja viestintävirasto voi tällaisen hyväksynnän myöntää. Pykälään olisi myös täsmennettävä, kenen vastuulla on huolehtia, että 1 momentissa tarkoitetut turvallisuusohjeet ja 3 momentissa tarkoitetut varusteet ovat miehistölle helposti saatavissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että ehdotetun 15 §:n 2 momentin vaatimus vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla annettua säännöstä

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

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu myös, että turvallisuusohjeiden ja –välineiden mukana pitämättömyys olisi sanktioitu 141 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Säännöksestä ilmenee, että vastuu ulottuu jokaiseen, jonka tehtäviin ohjeiden ja varusteiden mukana pitäminen kuuluu. Luonnollista on, että velvollisuus on ainakin asianomaiselle kuljetusyrityksellä.

Lakiehdotuksen 53 §:n 3 momentin mukaan viranomainen voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen matkan jatkamisen jäljellä olevan matkan osalle. Pykälästä ei käy STUK:n mukaan ilmi, minkälaisissa tilanteissa tai minkälaisilla edellytyksillä tällainen hyväksyntä voidaan antaa. Pykälän perusteluissa todetaan, että ennen kuljetuksen jatkamista olisi arvioitava, että kokonaisturvallisuuden kannalta kuljetuksen jatkaminen on turvallisempi ja parempi vaihtoehto kuin se, että kuljetus odottaisi korjaustoimenpiteitä. Viranomaistoiminnan lakisidonnaisuusvaatimuksista johtuen nämä kriteerit on aiheellista kirjata pykälään näkyviin.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan ei ole tarvetta lisätä perustelussa ilmaistua esimerkkiä lakitekstiin. Harkinta on ehdotetussa säännöksessä kokonaisvaltaista ja tilannekohtaista. On perusteltua, että viranomainen ko. tilanteissa käyttää laajasti harkintavaltaansa, koska yksittäinen tilanne voi olla hyvinkin monimuotoinen. Säännös vastaa nykytilannetta.

Lakiehdotuksessa on muitakin pykäliä, joiden kohdalla STUK:n mukaan viranomaispäätöksen tekemisen (esim. hyväksynnän myöntämisen) edellytykset vaikuttavat puuttuvan. Näitä ovat esimerkiksi 33, 35 ja 43 §.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että laissa olisi säädetty ne edellytykset, joiden nojalla esim. 33 §:ssä säädetty sisäinen pelastussuunnitelma täyttää siltä edellytettävät vaatimukset. Pykälän perustelun mukaan pykälän 3 ja 4 momentissa säädettäisiin sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä ja kuulemisesta ennen suunnitelman hyväksymistä. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä asianomaista kuntaa, pelastusviranomaista, aluehallintovirastoa sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta kuultuaan. Momentti sisältäisi myös säännökset suunnitelman pitämisestä viranomaisten saatavilla. Pelastusviranomainen tarvitsee sisäistä pelastussuunnitelmaa, jotta se voi ottaa sisäisen pelastussuunnitelman huomioon omassa varautumisessaan ja täyttäessään pelastuslaissa säädetyt ulkoista pelastussuunnitelmaa koskevat velvoitteensa. Tarkoitus on, että sisäinen ja ulkoinen pelastussuunnitelma ovat sellaisissa kohteissa, joissa kumpaakin edellytetään, riittävässä mää-

rin yhdenmukaistettu onnettomuustilanteissa toimimiseksi. Pelastuslain nojalla ulkoisista pelastussuunnitelmista annetun sisäministeriön asetuksen (1286/2019) vaatimusten mukaan toiminnanharjoittajien on toimitettava pelastuslaitokselle sisäinen pelastussuunnitelma ulkoisen pelastussuunnitelman laatimista tai päivittämistä varten.

Ehdotettavan 33 §:n 2 momentissa olisi säädetty pelastussuunnitelmalta edellytettävästä sisällöstä. Jos toimitettu suunnitelman sisältö ei vastaisi lain edellyttämiä seikkoja, viranomainen voisi pyytää täydentämään suunnitelmaa. Jos suunnitelmaa ei toimittaisi lainkaan, se olisi sanktioitu 141 §:ssä. Hyväksynnän myöntämisessä noudatettaisiin hallintolakia.

Lakiehdotuksen 20 §:ssä velvoitetaan varmistamaan, että kuljetusta varten on olemassa tarvittavat luvat ja tarvittavat ilmoitukset on tehty. Pykälässä voisi STUK:n mukaan selvyyden vuoksi tarkemmin yksilöidä tarvittavat luvat ja ilmoitukset tai viitata niihin säännöksiin, joissa velvoite luvan hakemiseen tai ilmoituksen tekemiseen asetetaan. Täsmällisen sääntelyn vaatimusta alleviivaa 142 §:n 6 momentissa oleva rangaistusuhka. Vastaako pykälässä käytetty termi kuljetus erityisehdoin kuljetusmuotokohtaisissa kv-sopimuksissa tarkoitettua kuljetusta erityisjärjestelyin? VAK-laissa olevan sääntelyn lisäksi ilmoituksia ja hyväksyntöjä kuljetuksiin johtuu muualta lainsäädännöstä. Esimerkiksi korkea-aktiivisten umpilähteiden maantie- ja raidekuljetukset edellyttävät säteilylaissa tarkoitettua turvallisuuslupaa ja ilmoitusta STUKille. Myös ydinaineita ja ydinjätteitä koskevat vastaavan tyyppiset vaatimukset ydinenergialainsäädännössä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä välttämättömänä täydentää ehdotuksen 20 §:ää STUK:n ehdottamalla tavalla. Säännös vastaa nykyitilannetta ja edellytettävät luvat ja ilmoitukset ilmenevät asianomaisesta säännöksestä.

Säännökseen sisältyvän Liikenne- ja viestintäministeriön määräyksenantovaltuuden nojalla olisi tarkoitus antaa tarkemmat määräykset, jotka sisältäisivät yksityiskohtaiset tekniset kuvaukset hyväksyntää edellyttävistä pakkauksista ja STUK:n mainitsemista erityisjärjestelyistä ja muista tapauksista, jolloin edellytetään hyväksyntää.

Totta on, että VAK-sääntelyn lisäksi ilmoituksia ja hyväksyntöjä johtuu runsaasti muualta vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvästä lainsäädännöstä. Tällaisia ovat esimerkiksi kuljetus- ja ajo-oikeudet.

Lakiehdotuksen 33 §:ssä on STUK:n mukaan ilmeisesti tarkoitettu, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy sisäisen pelastussuunnitelman. Pykälää olisi täydennettävä säännöksellä, jossa nimenomaisesti todetaan toimivalta suunnitelman hyväksymiseen (vrt. 35 §).

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan 33 §:stä ilmenee selvästi, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy suunnitelman.

Lakiehdotuksessa (20, 57, 63 ja 152 §) käytetään ilmaisua radioaktiivinen saaste. Kansallisesti ja kansainvälisesti vakiintunut termi, myös lainsäädännössä, on STUK:n mukaan radioaktiivinen kontaminaatio (esim. säteilylaki ja direktiivi 2013/59/Euratom). Radioaktiivisella kontaminaatiolla tarkoitetaan radioaktiivisten aineiden tahatonta tai epätoivottua esiintymistä pinnoilla tai kiinteissä aineissa, nesteissä taikka kaasumaisissa aineissa tai ihmiskeholla. Lakiehdotusta tulisi tältä osin muuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että oikeusministeriön laintarkastuksen mukaan kontaminaatio ei ole hyvää lakikieltä. Tämän vuoksi on lakiehdotuksessa käytetty laintarkastuksen ehdottamaa sanaa saaste.

Lakiehdotuksen 60 §:n mukaan viranomainen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn tiekuljetusta koskevan selvityksen tai satamassa tapahtunutta onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan selvityksen perusteella, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä. Pykälästä tai sen perusteluista ei käy STUK:n mukaan ilmi, mitä oikeudellisilla toimenpiteillä tässä yhteydessä tarkoitetaan. Pykälää ja sen perusteluja olisi siis aiheellista täsmentää. STUKin näkemyksen mukaan oikeudellisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi selvityksen pyytäminen (132 §) ja tarkastuksen tekeminen (130 §), koska toimivalta ja perusteet näihin toimiin määritellään laissa. STUK kiinnittää huomiota siihen, että viranomainen toimii joka tapauksessa hallinnon suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ja pyrkii ohjaamaan hallinnon asiakasta ensisijaisesti neuvomalla ja kehottamalla. STUK kysyy, olisiko pykälä tarkoituksenmukaista rajata koskemaan vain rikosoikeudellisia tai hallinnollisia seuraamuksia?

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan STUK:n tarkoittama 60 §:n 2 momentti saa sisältöään myös pykälän 1 momentista eikä pykälää ole tarpeen täydentää. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittauksen voimassa oleviin ilmailulain, merilain ja raideliikennelain säännöksiin, jotka koskevat onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttöä. Näillä on kansainvälisoikeudellinen tausta. Momentissa viitattaisiin näiden kuljetusmuotojen säännöksiin, eikä vaatimuksia kokonaisuudessaan ole näin tarve tieliikenteen osalta toistaa. Tarkoitetun pykälän 2 momentin säännöksellä pyrittäisiin suojaamaan ilmoituksen tekijöitä ja raportin antajia seuraamuksilta sekä edistämään ilmoittamista ja raportointia vastaavasti kuin ilmailulaissa, raideliikennelaissa ja merilaissa säädetään. Kyse on ilmoittajan suojasta ja siitä, että 12 luvun säännösten perusteella saatuja tietoja ei käytettäisi muuhun kuin turvallisuuden edistämiseen tähtäävään työhön. Asiaan liittyy myös uusi ilmoittajan suojelusta annettu kansallinen lainsäädäntö, joka perustuu ilmoittajansuojelusta annettuun EU:n direktiiviin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa ei ole, että ilmoittajan suojelussa olisi ollut ilmailussa, meriliikenteessä tai rautatieliikenteessä ongelmaa eikä näin ollen oleteta sellaista johtuvan tieliikenteeseenkään.

Lakiehdotuksen 65 ja 67 §:ssä on säännöksiä, joiden mukaan osapuoli saa luottaa muilta saatuihin tietoihin. STUKin näkemyksen mukaan sääntely on liian varauksetonta. Säännösten nojalla saisi luottaa esimerkiksi myös sellaisiin tietoihin, jotka osapuoli tietää virheellisiksi tai joiden virheellisyys hänen olisi tullut havaita.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että esim. 65 §:n säännöskohtaisen perustelun mukaan pykälän 2 ja 3 momentin mukaan kuljetuksen suorittaja ei saisi toimittaa lähetystä, jos se huomaa, että pykälän velvollisuuksia ei voida täyttää. Velvollisuuksien täyttymisestä olisi varmistuttava tarvittavin tarkastuksin. Näin ollen sääntely ei ole liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan varauksetonta.

Lakiehdotuksen 108 §:ssä voisi selvyyden vuoksi säätää siitä, että myös STUK voisi ulkoistaa tarkastuslaitokselle säädettyjä tehtäviä silloin, kun se itse toimii tarkastuslaitoksena. STUK ehdottaa myös säädettäväksi, että STUK ei itse tarvitse 111 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tarkastuslaitoksena toimimiseen. Hyväksynnän hakematta jättäminen on 156 §:n nojalla rangaistavaa.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että mikään ei ole voimassa olevan lainsäädännön eikä ehdotettavan lainsäädännön perusteella esteenä sille, että STUK toimii itse tarkastuslaitoksena ja ulkoistaa ehdotettavan lainsäädännön puitteissa tehtäviään. Kun STUK itse toimii tarkastuslaitoksena, siltä ei edellytetä lupaa. Jos lupaa edellytettäisiin, siitä säädettäisiin.

STUK lausuu, että viranomaisvalvontaa koskevissa 114 ja 117 §:ssä on säännöksiä, jotka ovat päällekkäisiä suhteessa hallintolain 6 §:ssä säädettyihin hallinnon oikeusperiaatteisiin. Pykälissä on säännöksiä muun muassa tasapuolisesta kohtelusta, harkintavallan väärinkäytön kiellosta ja valvontatoimien suhteellisuudesta. Säännösten suhdetta hallintolakiin ei käsitellä perusteluissa. STUKin näkemyksen mukaan tällaista hallintolain kanssa rinnakkaista tai päällekkäistä erityissääntelyä olisi vältettävä ja asia olisi jätettävä hallintolain yleissääntelyn varaan aina, jos se vain on mahdollista.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että esim. 1. lakiehdotuksen 114 §:n 2 momentissa on todettu tasapuolisuuden vaatimuksesta. Muuta hallintolakiin välittömästi viittaavaa ei momentin edellytyksissä ole. On totta, että yleislakeihin viittaaminen on Oikeusministeriön Lainkirjoittajan oppaan mukaan tarpeetonta, mutta ei kiellettyä. Vaatimus tasapuolisuudesta tarkastustoiminnassa ja sen ilmaisemisesta lakitekstissä on perusteltua eikä sääntely ole ristiriidassa hallintolain suhteellisuusperiaatteen kanssa.

Lakiehdotuksen 124 §:n mukaan STUK voi päättää eräitä 4 momentissa lueteltuja asioita, jotka koskevat radioaktiivisia aineita. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa asiasta 7 momentin nojalla tarkempia määräyksiä. Pykälä sekä määräyksenantovaltuus jäävät STUKin näkemyksen mukaan sisällöltään hyvin avoimeksi. Pykälästä ei esimerkiksi käy ilmi, keneen tällaiset päätökset voivat kohdistua sekä minkälaisissa tilanteissa, millä edellytyksin tai missä tarkoituksissa päätöksentekotoimivaltaa voitaisiin käyttää. Asiaa olisi pohdittava myös siitä näkökulmasta, mitä asioita on tarkoituksenmukaista päättää hallintopäätöksellä ja mitä antaa oikeussääntöinä.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että ehdotuksen 124 §:n mukaan ” Jos tässä laissa ei muuta säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää seuraavat asiat: 1) kuljetusväline, kuljetusvälineen rahti- ja lastitilat, vaarallisten aineiden sijoittelu ja erottelu niissä sekä näihin tiloihin, sijoitteluun ja erotteluun liittyvät kuljetusehdot; 2) kuormaaminen, lastaaminen ja ahtaaminen sekä niihin liittyvä vaarallisten aineiden, kuorman ja lastin käsittely; 3) radioaktiivisia aineita lukuun ottamatta vaarallisten aineiden kuljetusjärjestelyt; 4) muut kuin 1-3 kohdassa tarkoitetut asiat, joissa toimivaltaista viranomaista ei ole erikseen säädetty.”

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että edellä mainittu määräystenantovaltuus on riittävällä tavalla tarkkarajainen ja täsmällinen sen suhteen, keneen päätös voi kohdistua, sekä toissijainen suhteessa toimivaltaiseen viranomaiseen, kuten esim. STUK:iin, nähden.

Pykälän perustelun mukaan pykälässä säädetään viranomaisen valtuuksista silloin, kansainvälisissä kuljetusmääräyksissä tai vastaavassa EU:n sääntelyssä edellytetään viranomaisen toimenpidettä, todistusta, päätöstä, hyväksyntää tai muuta vastaavaa asiakirjaa. Näissä tapauksissa ei ole kansainvälisesti sovittuja kyseistä tapausta koskevia kuljetusmääräyksiä tai vastaavaa EU-sääntelyä, jolloin toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä asiasta. Siten pykälän säännökset eivät tarkoittaisi sitä, että viranomainen aina suorittaisi kyseisen tehtävän, vaan viranomainen toimisi tarvittaessa silloin, kun kansainvälisissä sopimuksissa ja niihin perustuvissa määräyksissä edellytetään, että toimivaltainen viranomainen päättää asiasta. Lähtökohteisesti viranomainen ei ratkaisisi sellaista asiaa, josta lain valtuussäännösten nojalla on annettu ainekohtaiset tai muuten tarkemmat tekniset määräykset.

STUK lausuu, että 1. lakiehdotuksen 138 §:n 1 momentissa säädetään huomautuksen antamisesta ja päätöksen peruuttamisesta tilanteissa, joissa toimija ei enää täytä vaadittuja kriteereitä. Momentista voisi STUK:n mukaan poistaa tarpeettomana enää-sanan. Soveltaminen olisi tällöin suoraviivaisempaa, koska on myös mahdollista, että toimija ei ole tarkemman tarkastelun perusteella alun perinkään täysin täyttänyt kriteereitä.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan enää-sanalla on säännöksessä oikeudellinen merkitys, jota ei ole perusteltua muuttaa sana poistamalla. Merkitys viittaa tilanteeseen, jossa olosuhteet ovat muuttuneet ja toimija ei ole toimittanut tietoa olosuhteiden muuttumisesta esim. luvan edellytyksenä.

Lakiehdotuksen 138 ja 139 §:ssä säädetään huomautuksen antamisesta. STUK ehdottaa, että huomautusten antamista koskevien säännösten tarpeellisuutta harkitaan, koska huomautuksilla ei ole käytännössä oikeusvaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että huomautuksen antamisella on käytännössä oikeusvaikutuksia ja säännöstä ei tule poistaa. Kuten hallituksen esityksissä on todettu, vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa sanktioiminen on ollut ja on jatkossakin toissijaista hyvän toiminta- ja yrityskulttuurin ylläpitämisen kannalta vaarallisten aineita kuljetettaessa. Huomautuksella voi olla tosiasiallisesti myönteinen ja riittävä vaikutus asianmukaisen oikeustilanteen palauttamisen kannalta.

STUK:n toteaa, että 1. lakiehdotuksen 162 §:n mukaan hallintopäätöksiin on vaadittava oikaisua hallintolain mukaisesti ennen kuin päätöksestä saa tehdä valituksen hallintotuomioistuimeen. STUKin näkemyksen mukaan oikaisuvaatimusmenettelyn käyttöä olisi tarkemmin harkittava. Oikaisuvaatimusmenettely ei sovellu sen mukaan kaikkiin päätöksiin ja se voi käytännössä muodostaa tarpeettoman välivaiheen ennen muutoksen hakemista hallintotuomioistuimelta. Monissa hallintoasioissa asia selvitetään siinä määrin perusteellisesti ja asianosaisen mielipidettä selvittäen ennen päätöksen tekemistä, että oikaisuvaatimusmenettelystä ei ole osapuolten kannalta lisäarvoa. Esimerkiksi 138 ja 139 §:ssä tarkoitettuihin päätöksiin olisi perusteltua hakea muutosta suoraan hallintotuomioistuimelta ilman oikaisuvaatimusmenettelyä. Lisäksi STUK esittää harkittavaksi, että 138 ja 139 §:ssä tarkoitettuihin huomautuksiin säädettäisiin selvyyden vuoksi muutoksenhakukielto, koska huomautuksilla ei ole käytännössä oikeusvaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan oikaisuvaatimusedellytys ennen varsinaisen hallintovalituksen tekemistä on tärkeä oikeussuojakeino ja tuo

merkittävää helpotusta ja järkiperäistää hallintotuomioistuinten resurssien käyttöä. Oikaisuvaatimusmenettelyssä on mahdollista korjata esim. selviä ja yksinkertaisia virheitä, joita hallintopäätöksiin voi asian perusteellisesta selvittämisestä huolimatta sisältyä. Oikaisuvaatimusedellytys sopii ehdotettavassa lainsäädännössä kaikkien hallintopäätösten esivaiheeksi. Koska huomautuksella voi olla oikeusvaikutuksia ja muita vaikutuksia (esim. mainehaittaa), myös siihen on perusteltua kohdistaa oikaisuvaatimusedellytys.

Kuntaliitto

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Kuntaliiton lausunnon johdosta.

Suomen Transitoliikenneyhdistys ry

Yhdistyksen mukaan satamaa ja satama-aluetta koskevat käsitteet pitää määritellä tarkasti, jolloin myös satamanpitäjän ja sen tehtävien määrittely selkeytyisi. Määrittelyn ei pidä sisältää sanoja tai käsitteitä, joilla ei ole täsmällistä vastaavuutta säädöstekstissä, saati todellisuudessa. Mitä tarkoitetaan tässä yhteydessä satama-alueella tai satamapalvelulla, ei saa jäädä epäselväksi. Satamapitäjän määrittelykin antaa tulkinnanvaraa nyt esitetyssä muodossa. Isoissa satamissa ei esimerkiksi voida puhua yhteisestä työpaikasta, koska vuokrasopimuksilla tai muilla järjestelyillä vastuut on jaettu kymmenien tahojen osalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että VAK-lainsäädännössä ei määritellä varsinaisesti satama-aluetta. Se on muun satamiin liittyvän lainsäädännön asia. Keskeisesti satama-alue alueen kaavaan ja muihin maankäytön ratkaisuihin.

Yhdistyksen mukaan tilapäinen säilytys ja tilapäisen säilytyksen määritelmät pitää tarkentaa. Tilapäisen säilytyksen paikan määrittelyssä on tarpeen huomata, ettei se voi olla esimerkiksi määrittelemätön osa rataverkkoa tai rekkojen pysäköintialuetta. Tilapäisen säilytyksen paikkaan kohdistuvat vastuut pitäisi lisäksi kuvata selkeästi laissa. Ilman rajauksia vastuullinen taho ei voi olla esimerkiksi satama, satamanpitäjä tai rataverkon haltija. Tai esimerkiksi tienpitäjä. Oikea raideliikenteen vastuutaho jo sataman sisällä on rautatieoperaattori/-operaattorit, jotka käytännössä hallinnoivat ja tietävät raideliikenteen lastien sijainnin ja koostumuksen.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että tilapäisen säilytyksen paikan määrittely tapahtuu paikkaa koskevassa sisäisessä pelastussuunnitelmassa. Asiasta säädetään 1. lakiehdotuksen 30 §:ssä. Siten tilapäisen säilytyksen paikka ei voi olla määrittelemätön osa rataverkkoa. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy suunnitelman, jossa paikka tulee olla määritelty.

Laissa säädettäisiin tarkasti ja täsmällisesti, kenellä on vastuu vaarallisten aineiden tilapäisestä säilyttämisestä kuljetustapahtumassa.

Yhdistyksen mukaan rataverkon haltija voi käytännössä olla satamassakin joku muu, kuin satama. Eli satamanpitäjä ei läheskään aina hallinnoi millään tavoin mainittua tilapäistä säilytyspaikkaa. Yhteistyössä ahtausoperaattorin kanssa pelastussuunnitelma varmasti tuleekin tehdä, mutta suunnitelmien koordinointi kuuluu kiistatta pelastuslaitokselle.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että toimijoiden yhteistyö erilaisten suunnitelmien ja riskienhallintatoimien kannalta on erittäin tärkeää. Pelastuslaitoksilla on oma roolinsa, mutta ne eivät koordinoi tilapisiä suunnitelmia sinällään. Lain edellyttämä suunnitelma tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jolla on koordinoivaa roolia.

Yhdistys huomauttaa, että satamia koskeva erityislainsäädäntö kumottiin vuoden 2015 alussa, joten laissa tulee huomioida, että satamanpitäjät eivät ole viranomaisia eikä satamilla ole velvollisuutta eikä edes oikeutta vastata satama-alueella toimivien yritysten sisäisistä pelastussuunnitelmista ja turvallisuusjärjestelmistä tai niiden kokoamisesta. Tämä rooli kuuluu pelastuslaitoksille, jotka koostavat ulkoiset pelastussuunnitelmat yritysten sisäisten pelastussuunnitelmien pohjalta sekä muulta osin muille lupa- ja valvontaviranomaisille. Tässä kohdin lain tulee olla täysin synkronisoitu muun lainsäädännön kanssa.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että satamat ovat nykyisin oikeushenkilöitä. Niihin voidaan kohdistaa lailla velvollisuuksia. Laissa olisi säädetty niistä tahoista, joiden tehtäviin kuuluu sisäisen pelastussuunnitelman ja muiden suunnitelmien laadinta. Satamilta edellytetään esim. ympäristö ja kemikaalilainsäädännössä monenlaisia velvollisuuksia. Tärkeää olisi, että satamayhtiössä kyettäisiin koordinoimaan erilaiset hallinnolliset vaatimukset, koska se vähentää kustannuksia. Erilaisia vaadittavia riskien hallintaan liittyviä suunnitelmia on mahdollista yhteensovittaa samaan suunnitelmakokonaisuuteen, millä on hallinnollista taakkaa vähentävä vaikutus. Tällainen on hyvin suositeltavaa myös viranomaisvalvonnan kannalta.

Kemianteollisuus

Kemianteollisuus on ehdottanut lausunnossaan, että uuden VAK-lain toimeenpanoon perustettaisiin neuvottelukunta tai vastaava yhteistyöfoorumi.

> Liikenne- ja viestintäministeriö pitää selvänä, että uuden lainsäädännön vaikutuksia seurataan seuraavien vuosien aikana. Ministeriö tulee sisällyttämään uuden lainsäädännön ministeriön jälkiarviointisuunnitelmaan, joka tällä hetkellä ulottuu vuoteen 2025 saakka.

Kemianteollisuus ehdottaa määritelmien sijoittamista ehdotettavan 1. lakiehdotuksen 3 §:ään.

> Määritelmillä on oma tarkoitusperä lainsäädännössä. Niillä helpotetaan lain luettavuutta ja hallintaa. Määritelmä ei ole itsetarkoitus eikä määritelmällä säädetä. Ehdotettavassa lainsäädännössä on valittu määritelmät tarkoituksenmukaisesti ja Lainkirjoittajan oppaassa ohjeistetulla tavalla.

Kemianteollisuus esittää, että 1. lakiehdotuksen 28 §:ssä säädettävästä 450 litran säiliöiden ilmoitusvelvollisuudesta luovuttaisiin. Sen sijaan säiliötietojen tulisi siirtyä suoraan katsastajalta (tarkastuslaitokselta) Tukesin rekisteriin.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että 28 §:n perustelun mukaan ilmoitusvelvollisuus on tilanteessa, kun säiliö ensimmäistä kertaa otetaan käyttöön Suomessa tai otetaan käyttöön uudelleen sen jälkeen, kun niihin on tehty muutoksia, jotka ovat muuttaneet sitä tavoilla, jotka edellyttävät uutta hyväksyntää ja siihen liittyviä tarkastuksia. Säännös koskee vain

Suomeen rekisteröityneen omistajan tai haltijan eli suomalaisen yrityksen paineastioita ja säiliöitä, jotka otetaan käyttöön Suomessa. Se ei koske muiden omistajien ja haltijoiden paineastioita ja säiliöitä, joita käytetään Suomen alueella esimerkiksi kansainvälisessä vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Voimassaolevan VAK-lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisesti säiliöistä ilmoituksen piirissä ovat paineella tyhjennettävät ja täytettävät säiliöt sekä paineelliset säiliöt, joiden tilavuus on yli 450 litraa. Voimassaolevaa vaatimusta laajennettaisiin nyt 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.

Nort European Oil Trade Oy (Neot)

Neot Oy lausuu, että lakiehdotuksen 124 §:ssä edellytetty Suomen ainutlaatuinen määräys VAK-säiliöiden materiaalin kestävyydestä -40 asteeseen on poikkeuksellinen Euroopassa. Yksikään säiliömateriaalien valmistaja tai laitevalmistaja ei tee Suomea varten erikoiseriä, vaan hyväksynnät ovat haettu -20 asteen materiaalille. Vaatimus materiaalien -40 asteen kestävyydestä tulee lisäämään hankinnan kustannuksia, koska tällaisten erikoismateriaalien valmistamisesta aiheutuu moninkertainen kustannus verrattuna kansainvälisiin vaihtoehtoihin nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että vaatimus ei ole Suomessa uusi. Vaatimuksesta ei ehdoteta säädettäväksi laissa, vaan 1. lakiehdotuksen 23 §:n mukaan 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.

Pykälän perustelun mukaan tämä säännös vastaisi VAK-direktiivin ja kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin sisältämiä säännöksiä, jotka sallivat kylmien olosuhteiden huomioimisen jäsenvaltiossa kotimaan kuljetuksessa. Suomessa kylmistä olosuhteista johtuen on säädetty materiaalikestävyydestä tiukempia vaatimuksia. Materiaalivalinnassa olisi otettava riittävällä tavalla huomioon suunnittelulämpötila-alueella mahdollisesti esiintyvä haurasmurtuma, jännityskorroosio, iskunkestävyys ja muut materiaalin turvallisuuteen vaikuttavat ominaisuudet. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää EU-sääntelyn sallimissa rajoissa alimmaksi materiaalin valintaan vaikuttavaksi ympäristön lämpötilaksi -40 celsiusta. Myöhemmin voidaan selvityksiin ja käytettävien materiaalikehitykseen tai muuhun kehitykseen perustuen päättää, että kansainvälisissä velvoitteissa määrättyjä viitelämpötiloja voidaan käyttää myös Suomessa. Kansainvälisten sopimusten velvoitteiden mukaisesti käyttölämpötiloista annettaisiin valtuussäännöksen nojalla yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä.

Neot lausuu 21 §:ään viitaten, että suppea henkilöturvallisuusselvitys ei sellaisenaan täydellisesti tue turvauhkavaatimuksia. Asia on kuitenkin hyvä, mutta lakisääteisenä vaatimuksena pitää olla joustot kuljettajien tai muun henkilökunnan palkkaamisen osalta, jos tämä selvitys ei ole ajantasaisesti saatavilla viranomaiskäsittelyn viiveistä johtuen.

Liikene- ja viestintäministeriö lausuu, että kyseessä ei ole ”lakisääteinen vaatimus”, vaan yrityksellä on mahdollisuus teettä ehdotuksen mukaa suppea turvallisuusselvitys henkilöstöstään.

Neot:in mukaan tilapäinen säilytys ei ole yksinkertainen ja selkeä kokonaisuus ehdotetussa lainsäädännössä. Yhtiö kysyy lausunnossaan, voidaanko vaatimukset kiteyttää niin, että ”vaarallinen aine kuljetusvälineessä, jossa on rahtikirja ei ole tilapäistä säilytystä ”?

Liikenne- ja viestintävirasto lausuu, että tilapäisestä säilytyksestä säädettäisiin ehdotuksen 29-33 §:ssä. Ehdotuksen 29 §:n mukaan tilapäisen säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan on valvontaviranomaisen pyytäessä esitettävä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottopaikka. Rahtikirja sisältää tiedot näistä paikoista. Siten voidaan sanoa, että rahtikirja tai vastaava on nimenomainen tilapäisen säilytyksen tunnusmerkki. Tilapäinen säilytys sisältyy nimenomaisesti kuljetustapahtumaan eikä se saa olla aineen varastointia.

Neot on lausunnossaan kiinnittänyt huomiotaan myös ehdotuksen 11 §:ssä ehdotettavaksi sääntelyyn, ja toteaa näiltä osin, että kirjallinen dokumentin sijaan sähköiset tiedot ovat päteviä tilanteessa kuin tilanteessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan ehdotuksen 11 §:ssä säädettäisiin, että 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.

Neot:in mukaan 2 ja 4 §:ssä ehdotettu pakkaus ADR/RID – määräysten mukainen, koeistettu+ 40 C materiaalivaatimuksena pitäisi olla jotain muuta +40 C tai kuten Suomi on määritellyt ainoana Euroopassa -40 C.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan kyse on kansainvälisestä sopimusmääräyksestä, joka voimaansaatettaisiin mainituilla säännöksillä Suomessa. Sääntely vastaa myös nykytilannetta.

Neot:in mukaan ehdotuksen 29 §:ssä säädettäisiin, että säiliöiden avaamisen voidaan kuljetuksen tai tilapäisen säilytyksen aikana suorittaa vain viranomainen: Tämä ei ole mahdollista esim. lämpötilansäätelyä vaativissa kuljetuksissa tai tilapäisessä säilytyksessä. Neot:in mukaan säännös tulisi korjata tuotekohtaisten määräysten mukaisesti ja säiliöt voidaan avata tuotteen turvallista käsittelyä varten.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan on edelleen tärkeää, että tilapäisen säilytyksen akana säiliöiden avaaminen tapahtuu vain viranomaisen myötävaikutuksella. Pykälässä ei säädettäisi, että säiliötä ei saa avata ilman viranomaisen myötävaikutusta kuljetuksen aikana, ainoastaan tilapäisen säilytyksen aikana.

Neste

Neste lausuu, että kuljettajan vastuuta halutaan lisätä lakiehdotuksessa vertaamalla häntä kuljetuksen suorittajaan. Lainsäädännössä tarkoitettu kuljetuksen suorittaja käsitetään nykyisin olevan lähes poikkeuksetta työnantaja. Suurimmassa osassa polttoainekuljetuksia harjoittavissa yrityksissä kuljettaja on palkattu työntekijä, jolla ei ole kuljetusyrityksessä varsinaista päätäntävaltaa. Tässä on mielestämme iso riski menettää alalle pyrkivien kuljettajien kiinnostus siitä syystä, että kuljettajaan voisi kohdistua myös mahdollisia sakkorangaistuksia, joihin he eivät voisi kaikissa tapauksissa suoranaisesti vaikuttaa. Sakkorangaistus voidaan laajentaa myös väliaikaiseen ajoluvan menetykseen, jonka ajaksi kuljettaja voisi menettää kokonaan mahdollisuuden myös työnsä suorittamiseen ja toimeentulon hankintaan.

> Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kuljettajan vastuuta kuljetustapahtumasta on pikemminkin tarkoitus vähentää uuden lainsäädännön myötä jakamalla vastuuta kuljetustapahtumasta myös oikeushenkilölle, esim. kuljettajan työnantajana olevalle yritykselle. Tämä ilmenee myös sanktioinneista, joissa rahasanktio on mahdollista määrät jatkossa myös oikeushenkilölle. Nykyisin tämä ei ole kuljetusrikkomuksissa mahdollista, vaan kuljettaja korostetusti vastaa kuljetustapahtumasta.

Neste lausuu esityksen 64 §:stä. Lähettäjän velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa -kohdassa mainitaan, että jos lähettäjä toimii kolmannen osapuolen puolesta, kolmannen osapuolen on ilmoitettava lähettäjälle kirjallisesti lähetyksen sisältämistä vaarallisista aineista ja annettava kaikki tiedot ja asiakirjat, joita lähettäjä tarvitsee täyttääkseen velvollisuutensa. Kohdan perusteluissa ei ole Nesteen mukaan tuotu esille sähköistä vaihtoehtoa, kuten muissa vastaavissa kohdissa. Kohtaan tulisi sisällyttää mahdollisuus toimittaa vaadittavat tiedot parhaiten soveltuvalla tavalla.

> Liikenne- ja viestintäministeriö viitaa edellä Neot:in kohdalla 1. lakiehdotuksen 11 §:stä lausuttuun ja toteaa, että lainsäädäntö tunnistaisi myös sähköisen vaihtoehdon 64 §:ää sovellettaessa.

Teboil

Teboil lausuu, että lähettäjän oikeuksista ja velvollisuuksista on esitetty säädettäväksi 64 §:n 5 momentissa. Säännöksen mukaan lähettäjän vastuulla on, ”…että tyhjä säiliö, ajoneuvo, vaunu tai irtotavarakontti, josta ei ole poistettu vaaratekijöitä, luovutetaan kuljetettavaksi vastaavasti merkittynä ja suljettuna kuin täytenä ollessaan.” Teboil kysyy, tarkoittaako tämä, että lähettäjä vastaa lähettämästään ajoneuvosta myös siinä tapauksessa, että se tyhjennetään matkan aikana? Mikäli näin on, tämä ei voi olla tarkoituksenmukaista. Kun ajoneuvo lähtee öljyterminaalista, lähettäjällä on selkeät laissa määritellyt velvollisuudet. Mutta mikäli ajoneuvo matkalla tyhjennetään, tyhjän ajoneuvon lainmukaisuus ei voi enää olla lähettäjän vastuulla - lähettäjä ei voi vastata siitä, mitä kuljetuksen aikana mahdollisesti tapahtuu. Pyytäisimme siksi täsmentämään tämän lainkohdan, jo siksikin että vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva säädöskokoelma on öljyvarastoillamme työntekijöiden päivittäisessä käytössä ja sen tulisi olla siksi mahdollisimman yksiselitteinen ja selkeä.

> Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota säännöksen sanamuotoon, jonka mukaan merkintävelvollisuus on vain säiliöllä, josta ei ole poistettu vaaratekijöitä. Tyhjää säiliötä, josta ei voi aiheutua vaaraa ihmisille tai ympäristölle ei ole tarve merkitä.

Myös Teboil kiinnittää huomiota ehdotuksen 65 §:ään. Kuljettaja ja kuljetuksen suorittaja on Teboilin mukaan lakiesityksessä yhdistetty samaksi. Nähdäksemme kuitenkin kuljettajan, eli henkilön, pitäisi olla vastuussa vain siitä, mihin hän pystyy vaikuttamaan. Kuljetuksen suorittajan, eli oikeushenkilön, pitäisi puolestaan olla vastuussa kokonaisuudesta. Nyt kuljettajalle säädetyt vastuut eivät ole täysin selkeät.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että kuljettaja on ehdotetun lainsäädännön mukaan vastuussa niistä velvollisuuksista, johon hänellä on tosiasiallinen vaikutusmahdollisuus. On huomattava, että sekä Teboilin tarkoittama kuljettaja ja oikeushenkilö voivat myös olla vastuussa samasta laiminlyönnistä. Käytetty ja ehdotettu sääntelymalli vastaa VAK-direktiivin sääntelymallia.

Koneyrittäjät

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Koneyrittäjien lausunnon johdosta.

Logistiikkayritysten Liitto

Logistiikkayritysten liitto ehdottaa lausunnossaan, että lakiesityksen 14 §:n sanamuotoa täsmennetään. Säännöksen tulisi kohdistua joko aiemman ehdotuksen mukaisesti vain räjähteisiin, tai vaihtoehtoisesti rajattuna vain suuren riskin sisältäviin vaarallisiin aineisiin. Säännöksen sanamuodon tulisi vastata perusteluista ilmenevää tarkoitusta eli lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottamista nimenomaan vaarallisimpien luokitusten aineisiin. Tarkempi rajaus on välttämätöntä tehdä ja se voitaisiin toteuttaa esimerkiksi viittauksella ADR-sopimuksessa määritellyn suuren riskin sisältävän vaarallisen aineen luokitukseen (taulukko 1.10.3.1.2).

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että täydentävän esityksen (HE 231/2022 vp) 14 §:n perustelun mukaan muutoksen tarkoituksena on se, että muitakaan ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettuja aineita kuin räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Tällaisia muita aineita ovat esimerkiksi myrkyllisten aineiden luokkaan kuuluvat erittäin myrkylliset aineet, kuten eräät syanidit, jotka ovat erittäin haitallisia ihmisille ja ympäristölle. Pykälän täydentäminen esimerkiksi viittauksella vaarallisimpiin luokiteltaviin aineisiin ei poistaisi vaatimusta joka tapauksessa antaa tarkempia määräyksiä vaarallisimmaksi luokitelluista aineista. Täydentävän esityksen 1. lakiehdotuksen 14 §:n 3 momentissa on tämän vuoksi määräystenantovaltuus. Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä tarkemmin luvan tai ilmoituksen edellyttävistä vaarallisista aineista, sekä niistä olosuhteista, jolloin lupa olisi haettava tai ilmoitus tehtävä. Määräystenantovaltuus on riittävän tarkkarajainen ja täsmällinen, ja vastaa nykytilannetta.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että kyse on kansainväliseen sopimukseen sisältyvästä määräyksestä, joka ei ole toimijoille Suomessa uusi.

Suomen Satamaliitto

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Satamaliito lausuntojen johdosta.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto

SHLL esittää täydentävästä hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa, että lakiesityksen 14 §:n sanamuotoa täsmennetään. Säännöksen tulisi kohdistua joko aiemman ehdotuksen mukaisesti vain räjähteisiin, tai vaihtoehtoisesti rajattuna vain suuren riskin sisältäviin vaarallisiin aineisiin. Säännöksen sanamuodon tulisi vastata perusteluista ilmenevää tarkoitusta eli lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottamista nimenomaan vaarallisimpien luokitusten aineisiin. Tarkempi rajaus on välttämätöntä tehdä ja se voitaisiin toteuttaa esimerkiksi viittauksella ADR-sopimuksessa määritellyn suuren riskin sisältävän vaarallisen aineen luokitukseen (taulukko 1.10.3.1.2).

> Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa näiltä osin aiemmin Logistiikkayritysten Liiton kohdalla asiasta lausuttuun.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL

SKAL on lausunut täydentävästä hallituksen esityksestä, että mahdolliseen ajokieltoon määräämiseen toistuvien rikkomusten perusteella sisältyisivät kaikki ehdotetun 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetut vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset. SKAL katsoo, että kuljettajaa tai ajoneuvoa koskevien asiakirjojen mukana pitämistä tai ajoneuvon varusteita koskevat vähäiset laiminlyönnit tulee rajata pois ajokieltoon vaikuttavista rikkomuksista.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että näiden teko- ja laiminlyöntityyppien sisällyttäminen toistuvina rikkomuksina ajo-oikeuteen vaikuttavina tekoina vastaisi nykytilannetta. Ministeriö katsoo, että sanktiointien luonteen kokonaisvaltainen muutos hallinto-oikeudelliseksi jo vähentää mainittujen rikkomusten moitittavuutta. Useisiin vähäisiin rikkomuksiin syyllistyminen voi kuitenkin osoittaa piittaamattomuutta lain määräyksiä kohtaan. Ajo-oikeusseuraamus toistuvana rikkomuksena myös asiakirja- ja varustepuutteissa erityisesti vaarallisia aineita kuljetettaessa olisi näissä tekotyypeissä edelleen perusteltu.

SKAL lausuu myös täydentävässä esityksessä ehdotettavasta 14 §:n muutoksesta. SKAL esittää edelleen aiemman lausuntonsa mukaisesti, että lakiesityksen 14 §:n sanamuotoa täsmennetään siten, että se rajataan aiemman ehdotuksen mukaisesti vain räjähteisiin tai rajataan vain suuren riskin sisältäviin vaarallisiin aineisiin. Pykälän tulisi vastata perusteluista ilmenevää tarkoitusta eli lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottamista nimenomaan vaarallisimpien luokitusten aineisiin. Tarkempi rajaus voitaisiin toteuttaa viittauksella ADR-sopimuksessa määritellyn suuren riskin sisältävän vaarallisen aineen luokitukseen (taulukko 1.10.3.1.2).

> Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa näiltä osin aiemmin Logistiikkayritysten Liiton kohdalla asiasta lausuttuun.

VR-Yhtymä

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa VR:n lausuntojen johdosta.

Fortum

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa Fortumin lausunnon johdosta.

Professori, emeritus Olli Mäenpää

Professori Mäenpää lausuu, että uutta lakia sovellettaisiin sen 1 §:n soveltamisalasäännöksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksen valmisteluun ja toteuttamiseen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamiseen. Lain soveltamiskohteeseen kuuluvina kuljetusmuotoina soveltamisalasäännöksessä mainitaan tie-, rautatie-, ilma- ja aluskuljetus, minkä lisäksi lakia sovellettaisiin myös kuljetukseen satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa. Lain asiallisen soveltamisalan sääntelyä voidaan pitää selkeänä ja ennakoitavana. Lakiin ei Mäenpään mukaan sen sijaan sisälly erikseen yleistä sääntelyä siitä, minkä tahon oikeudellisena velvollisuutena on noudattaa laissa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia ja mikä taho siten on oikeudellisessa vastuussa niiden noudattamisesta. Yleensä yksittäisissä säännöksissä tällainen velvoitteiden kohteena oleva taho on tosin määritelty riittävän selvästi. Esimerkiksi 5 §:ssä määritelty selvilläolovelvollisuus kohdistuu siihen, joka harjoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tai siihen liittyvää muuta toimintaa. Toisaalta esimerkiksi 8 §:stä ei kuitenkaan käy ilmi, minkä tahon velvollisuutena on luokitella ja tunnistaa vaarallinen aine. Pykälän 3 momentista käy kylläkin ilmi, että toimivaltainen viranomainen voi luokitella aineen tai vahvistaa sen luokituksen.

> Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että vaarallisia aineita saa lähtökohtaisesti kuljettaa Suomessa kuka tahansa eikä pääsäännön mukaan kuljettaminen ole luvanvaraista. Tämän vuoksi laissa säädettävät velvollisuudet voivat myös kohdistuisivat kaikkiin Suomen lainkäyttöpiirissä oleviin henkilöihin. Kuka tahansa, kuka kuljettaa vaarallista ainetta lakiehdotuksessa tarkoitetulla tavalla on myös vastuussa toimestaan. Esim. kenen tahansa vaarallista ainetta lähettävän on luokiteltava aine lain 8 §:ssä säädetyllä tavalla, jos toiminta kuuluu lain soveltamisalan piiriin. Lähettäjälle ja muiden kuljetuksen osapuolen velvollisuuksista olisi säädetty liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan riittävän täsmällisesti ja tarkkarajaisesti 1. lakiesityksen 13 luvussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että täydentävän esityksen (HE 231/2022 vp) 23 luvusta on jäänyt puuttumaan 140 §. Se tulisi ottaa huomioon valiokunnan mietintöä laadittaessa. Pykälä on myös alkuperäisessä hallituksen esityksessä (HE 220/2021 vp) sama 140 §. Pykälän perustelut ovat myös samat kuin alkuperäisessä esityksessä. Pykälä kuuluisi edelleen seuraavasti:

> *140 §*
> *Viittaus rikoslakiin*
>
> *Rangaistus vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä.*
> *Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä sekä ympäristörikkomuksesta 3 §:ssä.*

Lakivaliokunta on lausunnossaan (LaVL 31/2022 vp) esittänyt, että täydentävän hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 143 §:n 6 momenttia tarkistettaisiin lausunnosta ilmenevien perustelujen johdosta. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää lakivaliokunnen ehdotusta tärkeänä ja esittää, että mainittu momentti muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:

”Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli yksi vuosi. Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Jos rikkomus tai laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on päättynyt. Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa myöskään 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 liikennevirhemaksu tai seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.”

Kimmo Kiiski
Lainsäädäntöjohtaja

Yhteenveto muutettavaksi ehdotettavista säännöksistä:

Laki **vaarallisten aineiden kuljetuksesta**	
Alkuperäinen hallituksen esitys 134 § Asiantuntijan apu Valvontaviranomainen voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista.	*Täydentävä hallituksen esitys* 134 § Asiantuntijan apu Valvontaviranomainen voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijalla on oltava hyvät tiedot sekä vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä että kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä.
Alkuperäinen hallituksen esitys 140 § Viittaus rikoslakiin Rangaistus vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä. Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä sekä ympäristörikkomuksesta 3 §:ssä.	*Täydentävä hallituksen esitys (lisäys)* 140 § Viittaus rikoslakiin Rangaistus vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä. Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä sekä ympäristörikkomuksesta 3 §:ssä.
Täydentävä hallituksen esitys 143 §:n 6 momentti Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta	*Täydentävä hallituksen esitys (muutos)* 143 §:n 6 momentti Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli yksi vuosi. Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi

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.	vuotta. Jos rikkomus tai laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on päättynyt. Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa myöskään 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 liikennevirhemaksu tai seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.
Täydentävä hallituksen esitys 151 §:n 12 momentti Kumotun lain nojalla annetut asetukset ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kuitenkin kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.	*Täydentävä hallituksen esitys (muutos)* 151 §:n 12 momentti Kumotun lain nojalla annettu vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta annettu asetus (210/1997) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa annettu asetus (666/1998) ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pää-esikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.

Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta	
Alkuperäinen hallituksen esitys 1 §:n 1 momentti Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018) säteilylain (859/2018) ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021) ja vaarallis-	*Alkuperäinen hallituksen esitys (muutos)* 1 §:n 1 momentti Tätä lakia sovelletaan hissiturvallisuuslain (1134/2016), mittauslaitelain (707/2011), pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015), räjähdysvaarallisissa tiloissa käytettäväksi tarkoitettujen laitteiden ja suojausjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1139/2016), painelaitelain (1144/2016), sähköturvallisuuslain (1135/2016), räjähteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (1140/2016), kuluttajien käyttöön tarkoitetuista henkilönsuojaimista annetun lain (218/2018), kaasulaitelain (502/2018), säteilylain (859/2018), ilmailulain (864/2014), aerosolien vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (794/2020), ajoneuvolain (82/2021), jätelain (646/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014), EU-ympäristömerkistä annetun lain (832/2014),

ten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/)soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.	huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015), sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014), laivavarustelain (1503/2011), 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), tupakkalain (549/2016), jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022), lannoitelain (711/2022) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden markkinavalvontaan, jollei mainituissa laeissa toisin säädetä.