

RP 231/2022 rd

Regeringens proposition till riksdagen om komplettering av regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd)

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med dem kompletteras genom att lagförslagets bestämmelser om påföljder revideras. Dessutom föreslås vissa ändringar som följer av de behov av korrigerande eller kompletterande uppdagats under behandlingen av den ursprungliga propositionen.

Propositionen hänför sig till den kompletterande budgetpropositionen för 2023 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft under 2023.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
2 Målsättning	4
3 Förslagen och deras konsekvenser.....	4
3.1 De viktigaste förslagen.....	4
3.1 De huvudsakliga konsekvenserna	5
3.1.1 Allmänt	5
3.1.2 Konsekvenser för domstolarna och myndigheterna	5
3.1.3 Konsekvenser för fysiska och juridiska personer	9
3.2 Alternativa handlingsvägar och deras konsekvenser	9
4 Remissvar	11
5 Specialmotivering.....	16
5.1 Lagen om transport av farliga ämnen.....	16
5.2 Lag om ändring av körkortslagen	41
5.3 Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot	41
5.4 Lag om verkställighet av böter.....	41
6 Ikraftträdande.....	41
7 Förhållande till andra propositioner.....	42
7.1 Förhållande till budgetpropositionen	42
8 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	42
8.1 Allmänt.....	42
8.2 Allmänna villkor för avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter.....	42
8.2.1 Straffrättslig laglighetsgrund	42
8.2.2 Tillräknande	43
8.2.3 Förfarandet för påförande av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter.....	44
8.2.4 Rättsskydd	45
8.3 Nationellt handlingsutrymme i fråga om avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter	45
8.4 Godtagbarheten av avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgifterna som påföljd för de föreslagna överträdelserna.....	49
8.5 Trafikförseelseavgiftens och påföljdsavgiftens proportionalitet	51
8.6 Ställningstagande till förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	54
LAGFÖRSLAG	55
Lag om transport av farliga ämnen	55
Lag om ändring av 65 § i körkortslagen	66
Lag om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot	67
Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter.....	68
PARALLELLEXT	70
Lag om transport av farliga ämnen	70
Lag om ändring av 65 § i körkortslagen	103
Lag om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot	104
Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	105

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Statsrådet överlämnade den 18 november 2021 till riksdagen regeringens proposition med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd, nedan *den ursprungliga propositionen*). I den propositionen föreslås det att en ny lag om transport av farliga ämnen ska stiftas. Samtidigt ska den gällande lagen om transport av farliga ämnen upphävas och 20 lagar som har samband med den föreslagna lagen ändras.

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

I den ursprungliga propositionen föreslås ingen totalreform av påföljdssystemet i fråga om farliga ämnen. Däremot har syftet varit att revidera lagen om transport av farliga ämnen så att lagens struktur, regelverk och bemyndiganden att utfärda författningar och föreskrifter på lägre nivå blir tydligare, mer exakt avgränsade och mer konsekventa än för närvarande. I enlighet med grundlagen förs ett ansevärt antal bestämmelser i förordningar över till den nya lagen. Lagen preciserar också de gällande bemyndigandena att utfärda förordningar och ger Transport- och kommunikationsverket behörigheter att meddela föreskrifter i detaljfrågor och tekniska frågor. De föreslagna lagarna avses träda i kraft under 2023.

Även om det i den ursprungliga propositionen inte föreslås någon reform av påföljdssystemet har syftet varit att de straffbestämmelser som har samband med transport av farliga ämnen bättre ska motsvara de krav som följer av den straffrättsliga laglighetsprincipen enligt grundlagen. Bestämmelsen om förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i den gällande lagen har konstaterats vara problematisk avseende den straffrättsliga laglighetsprincipen, eftersom den så kallade blanco-lagstiftningsmodellen har använts i bestämmelsen. Därför föreslås det en omarbetning av vad som är rekvisit för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen. Utöver de straffrättsliga bestämmelserna om förseelser föreslås det att de minsta förseelserna mot kraven på dokument inom vägtrafiken förenas med sanktioner i form av avgifter för trafikförseelse samt, med avseende på den mer omfattande reformen av lagstiftningen om marknadskontroll, att marknadskontrollen av produkter som används för transport av farliga ämnen förenas med sanktioner i form av påföljdsavgifter.

Den ursprungliga propositionen innefattar ingen ny helhetsbedömning av området för straffbart beteende eller straffbestämmelserna. Detta betraktades som en brist under riksdagsbehandlingen av den ursprungliga propositionen. Frågor som konstaterats vara problematiska är huruvida de straffrättsliga bestämmelserna om förseelser i 23 kap. i den ursprungliga propositionen kan anses vara godtagbara och proportionella, hur omfattande de materiella straffrättsliga bestämmelserna ska vara samt hur de föreslagna administrativa påföljdsavgifterna överensstämmer med straffbestämmelserna och bestämmelserna i strafflagen.

På grund av de uppdagade bristerna har regeringen beslutat att lämna denna kompletterande proposition i syfte att revidera 23 kap. om påföljder som helhet i lagförslag 1.

Den kompletterande propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

2 Målsättning

Syftet med denna kompletterande proposition är att revidera 23 kap. om påföljder i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen. Dessutom föreslås vissa ändringar som följer av de behov av korrigering eller komplettering som uppdagats under riksdagsbehandlingen av den ursprungliga propositionen.

Denna proposition ersätter huvudsakligen 141–167 § i den ursprungliga propositionen inklusive motiveringar. Den kompletterande propositionen påverkar numreringen av paragraferna i 23–25 kap. i den ursprungliga propositionen.

3 Förslagen och deras konsekvenser

3.1 De viktigaste förslagen

I denna kompletterande proposition föreslås det att påföljdssystemet i lagen om transport av farliga ämnen ändras så att brott mot lagen förenas med administrativa sanktioner. Detta innebär att straffrättsliga sanktioner inte längre ska användas som sanktioner för förseelser vid transport av farliga ämnen. Utöver den påföljdsavgift för marknads kontroll som föreslås i den ursprungliga propositionen införs också en sanktionsavgift som redan tillämpas allmänt inom trafiken, avgiften för trafikförseelse med tillhörande system. Brottsrekvisitet för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 44 kap. 13 § i strafflagen ändras inte i strafflagen. Likaså är miljöförstöring i samband med transport av farliga ämnen alltså en kriminell gärning enligt 48 kap. 1–4 § i strafflagen.

Den föreslagna avgiften för trafikförseelse kan påföras som påföljd för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 23 kap. i lagförslag 1. Förseelserna är indelade i grupper enligt transportform och beroende på vem som kan göra sig skyldig till en viss förseelse. Huvudsakligen kan en förseelse begås av en part i en transporthändelse.

Administrativa påföljdsavgifter används på det sätt som föreslås i den ursprungliga propositionen som sanktion för förseelser mot iakttagande av skyldigheterna vid utsläppande av förpackningar, tankar och bulkcontainrar på marknaden eller ägande eller användning av dem. Brottsrekvisitet i anslutning till påföljdsavgiften i den ursprungliga propositionen specificeras och preciseras samt förbättras lagtekniskt sett. Inga ändringar föreslås i den ursprungliga propositionen när det gäller beloppet av påföljdsavgiften eller förfarandet för påförandet av avgiften (se RP 220/2021 rd, s. 40).

En ny administrativ sanktion i lagstiftningen om transport av farliga ämnen är enligt den ursprungliga propositionen en sex månaders karens för att på nytt få delta i provet för en person som handlar svikligt vid ett prov för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare. Inte heller i fråga om denna sanktion föreslås någon ändring i den ursprungliga propositionen (se RP 220/2021 rd, s. 41).

Avgiften för trafikförseelse påförs av polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen, och den betalas till staten. Beloppet av avgiften varierar så att det för de allra lindrigaste förseelserna, dvs. försummelse av skyldigheten att medföra handlingar, alltid är 40 euro. För andra förseelser

kan fysiska personer påföras en avgift på högst 500 euro och juridiska personer en avgift på högst 1 000 euro. Polisen definierar i samarbete med tillsynsmyndigheterna fasta avgifter för olika förseelser i sin böteshandbok. Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång påförs för två eller flera förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, påförs avgiften för fysiska personer höjd med 100 euro och avgiften för juridiska personer höjd med 200 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften för trafikförseelse gäller. Höjningen görs en gång oberoende av hur många förseelser som konstaterats.

Påföljdsavgiften påförs av Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen inom ramen för sina befogenheter. Även påföljdsavgiften betalas till staten. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av personens inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden.

I fråga om beslut som gäller såväl avgift för trafikförseelse som påföljdsavgift får omprövning begäras av den myndighet som påfört avgiften. Ett beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Verkställigheten av beslut om avgifter ska i regel ordnas i enlighet med lagen om verkställighet av böter.

Dessutom föreslås vissa ändringar som följer av de behov av korrigerande eller kompletterande uppdagats under riksdagsbehandlingen av den ursprungliga propositionen.

3.1 De huvudsakliga konsekvenserna

3.1.1 Allmänt

Antalet fall av brott mot lagstiftningen om transport av farliga ämnen som polisen får kännedom om på årsnivå är relativt lågt. Enligt den ursprungliga propositionen påförs bötesstraff i 350–550 fall varje år (se RP 220/2021 rd, s. 25). Det är osannolikt att den föreslagna reformen av förseelsesystemet skulle leda till ett ökat antal förseelser, och därför kan reformen antas få ringa samhällsliga konsekvenser. Av denna orsak behöver inkomsterna av böter och inkomster från administrativa påföljdsavgifter under moment 12.39.01 inte ändras till följd av propositionen. Reformen av förseelsesystemet antas inte heller få betydande konsekvenser för transportparter eller för enskilda personer. De nya noggrant avgränsade och exakta bestämmelserna om förseelser förbättrar som helhet avsevärt lagstiftningens begriplighet och tillämplighet. Därmed kan de också leda till ett starkare rättsskydd.

3.1.2 Konsekvenser för domstolarna och myndigheterna

Reformen kan ha vissa konsekvenser för domstolarna och myndigheterna.

Konsekvenser för domstolarna

Reformen påverkar domstolarna så att ändring i en påförd sanktion ska sökas hos förvaltningsdomstolen i stället för hos en allmän domstol. Ändring kommer dock att sökas endast sällan, eftersom det totala antalet ärenden uppskattas förbli lågt även framöver. Åklagaren har inte längre någon roll i behandlingen av förseelser.

De ekonomiska konsekvenserna av reformen kan bedömas och jämföras med hjälp av enhetskostnader, trots att antalet överklaganden inte har varit känt under beredningen av propositionen. Enligt justitieministeriet kostade ett åtalsprövningsbeslut år 2021 i genomsnitt 581,58 euro för åklagaren. År 2020 kostade behandlingen av ett brottmål i skriftligt förfarande i tingsrätten cirka 1 066 euro per avgörande för domstolsväsendet, och behandlingen vid sammanträde cirka 1 657 euro per avgörande. Behandlingen av ett ärende i förvaltningsdomstolen kostade i genomsnitt cirka 2 501 euro för domstolen år 2021. Förvaltningsdomstolarnas kostnadsbedömningar innehåller inte kostnaderna för de myndigheter som ska höras. Om ändringssökandet överförs till förvaltningsdomstolarna, måste man till talen tillägga polisens, Tullens eller Gränsbevakningsväsendets kostnader för deltagande i en eventuell process.

Konsekvenser för polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets verksamhet

Enligt den ursprungliga propositionen övervakar polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet efterlevnaden av lagen inom sina egna uppgiftsområden. Övervakningen omfattar alla de former av transport av farliga ämnen som myndigheterna övervakar även inom ramen för sina andra grundläggande uppgifter. Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet utför övervakningen i samarbete med Transport- och kommunikationsverket och de övriga tillsynsmyndigheterna som föreslås i lagen.

Polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets övervakningsuppgifter gäller i första hand transport av farliga ämnen på vägar och till sjöss. I synnerhet polisen fokuserar huvudsakligen sin övervakning på vägtrafiken, där transporter av farliga ämnen övervakas som en del av den övriga trafikövervakningen och framför allt övervakningen av den tunga trafiken. Inom polisen övervakas den tunga trafiken särskilt inom polisinsatsernas trafikpolisfunktioner.

För polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets del kräver övervakningen av bestämmelserna om transport av farliga ämnen att fordon som används för sådan transport kontrolleras och att transporter lagligen verifieras. Dessa kontroller innefattar vanligtvis en granskning av transportens tekniska skick och utrustning samt en granskning av de handlingar som påvisar att transporten är förenlig med bestämmelserna. Vid kontrollerna utnyttjas en kontrollista för att säkerställa att tillräckligt omfattande kontroller utförs.

En övervakning av transporter av farliga ämnen som omspannar alla trafikformer förutsätter vid behov även samarbete. Myndigheterna kan genomföra övervakningen genom gemensamma kontrolltillslag. Gemensamma kontroller möjliggör en verkningsfull och effektiv övervakning. Övervakningen ska samordnas av Transport- och kommunikationsverket.

Reformen av sanktionssystemet påverkar inte polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets verksamhet i någon väsentlig grad, eftersom myndigheterna redan har erfarenhet av att behandla avgifter för trafikförseelser. Myndigheterna har tillämpat en avgift för trafikförseelse när de har behandlat trafikförseelser enligt vägtrafiklagen, sjötrafikförseelser enligt sjötrafiklagen och administrativa förseelser enligt andra lagar. Om avgifter för trafikförseelser införs inom övervakningen av transporter av farliga ämnen innebär det att polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet framöver behandlar nya ärenden som gäller avgifter för trafikförseelser.

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har redan erfarenhet av att behandla avgifter för trafikförseelser och använder redan ett informationssystem för administration av ärenden som gäller avgifter för trafikförseelser. Polisen har för eget bruk och för de övriga trafikövervakarnas bruk utvecklat ett system för behandling av ärenden som gäller avgifter för trafikförseelser. Systemet har använts sedan den 1 juni 2020. De ändringar i sanktionssystemet som föreslås i lagförslag 1 i propositionen förutsätter att systemet kompletteras med nya ärendegrupper och

förseelsepunkter för att förseelser som gäller transport av farliga ämnen ska kunna behandlas. Även det påföljdssystem som föreslås i den ursprungliga propositionen skulle ha krävt att nya ärendegrupper och förseelsepunkter läggs till i systemet.

Tillämpningen av avgiften för trafikförseelse utvidgas till att omfatta även järnvägs-, fartygs- och luftfartstrafiken. Det totala antalet ärenden förväntas ändå inte öka.

En förändring i myndigheternas verksamhet är att polisen kan få information om en konstaterad förseelse av Transport- och kommunikationsverket för påförande av avgift för trafikförseelse. I praktiken innebär det att Transport- och kommunikationsverket i sin övervakning konstaterar förseelser på vilka avgift för trafikförseelse ska tillämpas och anmäler dessa till polisen, som separat bedömer om anmälan ger upphov till åtgärder. Om polisen vidtar åtgärder i ärendet ska polisen utreda de förseelser som Transport- och kommunikationsverket har anmält och påföra den berörda parten en avgift för trafikförseelse, om det finns grunder för detta.

Polisen anser att de anmälningar som enligt 14 § i lagförslag 1 ska göras till polisen när det gäller lastning och lossning av farliga ämnen på en allmän plats medför behov av att utveckla polisens processer och informationssystem. De anmälningar som ska göras till polisen kräver enligt Polisstyrelsen tilläggsresurser, i synnerhet när det är fråga om verksamhet utanför tjänstetid.

Det är inte fråga om någon ny uppgift för polisen, eftersom polisen för närvarande redan tar emot anmälningar om hantering av explosiva ämnen. Vidare har polisen i egenskap av larmorganisation metoder för att ta emot anmälningar från andra myndigheter och även från enskilda personer. Vid mottagningen och behandlingen av anmälningar är det i regel fråga om administrativ behandling av ärenden och tillhörande ärendehantering. Dessa anmälningar görs med hjälp av de kontaktkanaler som myndigheten använder (registratorskontor, e-post), via vilka de behandlas på behörigt sätt. Vidare ska polisen och Transport- och kommunikationsverket i och med den eventuella utvidgningen av anmälningsförfarandet på förhand informera aktörerna om vilket förfarande och vilka kontaktmetoder som ska användas. Polisstyrelsen har inte bedömt vilka konsekvenser mottagningen av anmälningar får, eftersom det för närvarande inte finns någon information om antalet tillståndsansökningar som inkommer i fråga om explosiva ämnen.

Enligt Polisstyrelsen är kostnaderna för de ändringar som processerna i fråga om avgifter för trafikförseelser kräver i informationssystemen och polisens tidsplan för genomförande av ändringarna beroende av lagändringarnas slutliga innehåll och tidpunkten för lagens ikraftträdande. Polisstyrelsen har i sitt yttrande föreslagit en ny avgiftslogik i fråga om trafikförseelser, enligt vilken juridiska personer kan påföras en avgift för trafikförseelse på 1–1000 euro och fysiska personer en avgift för trafikförseelse på 1–500 euro med beaktande av den höjning som anges i 143 § 3 mom. i lagförslag 1. Dessa belopp avviker från genomförandet av och systemlogiken bakom avgiftsprocessen i fråga om trafikförseelser i nuläget. Enligt Polisstyrelsen uppgår kostnaderna åren 2023 och 2024 till sammanlagt 346 000 euro. (år 2023 togs Polo-systemet 66 000 euro, Acta-systemet 90 000 euro och personalresursen 35 000 euro; år 2024 Liike-systemet 120 000 euro och personalresursen 35 000 euro). Enligt Polisstyrelsen kan lagen således träda i kraft den 1 september 2023.

Konsekvenser för Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen

Påförandet av påföljdsavgifter är en ny uppgift för både Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen, men det uppskattas att påföljdsavgifter kommer att påföras endast sällan. Följaktligen påverkar befogenheten att påföra avgifter inte dessa myndigheters resurser och

verksamhet i någon större grad. Till dessa delar har konsekvenserna bedömts i samband med den ursprungliga propositionen.

Konsekvenser för Rättsregistercentralen

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift. Reformen av sanktionssystemet har konsekvenser för Rättsregistercentralens verksamhet. I den ursprungliga propositionen har det bedömts att varje ny påföljdsavgift medför ett ökat behov av årsverken vid ämbetsverket, oberoende av hur de påföljdsavgifter som föreslås i propositionen verkställs. Den avgift för trafikförseelse som nu föreslås kan också öka Rättsregistercentralens arbetsmängd, trots att Rättsregistercentralen redan verkställer beslut som gäller avgifter för trafikförseelser med stöd av annan lagstiftning. I och med att uppgifterna för genomförande av de nya påföljdsavgifterna ökar är det enligt Rättsregistercentralen nödvändigt att bedöma det ökade behovet av årsverken vid ämbetsverket på längre sikt i ämbetsverkets resultatstyrningsförfarande.

Sammandrag av konsekvenserna för statsfinanserna

Propositionen har ekonomiska konsekvenser för förvaltningsdomstolarnas verksamhet. Ovan har det emellertid bedömts att dessa konsekvenser är obetydliga. I beredningen av propositionen har det uppskattats att förvaltningsdomstolarna årligen behandlar endast enstaka ärenden som gäller förseelse.

Det föreslås att förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen inte längre ska behandlas vid de allmänna domstolarna och att åklagaren inte längre ska ha någon roll i behandlingen av förseelser. Detta innebär att de allmänna domstolarnas och åklagarens arbetsmängd minskar. De ekonomiska konsekvenserna är dock obetydliga, eftersom både de allmänna domstolarna och åklagaren årligen endast har behandlat enstaka förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.

Propositionen kräver ändringar i informationssystemet över polisärenden och i polisens system för hantering av ärenden som gäller avgift för trafikförseelse. Huvudsakligen gäller ändringarna identifierarna i systemen, eftersom det redan i nuläget är möjligt att behandla ärenden som gäller böter och avgifter för trafikförseelser i polisens informationssystem. För att påföljder ska kunna behandlas måste det i polisens informationssystem, som även används av Gränsbevakningsväsendet och Tullen, finnas nya identifierare för brottmål och förvaltningsärenden inklusive lagrum och uppgifter om påföljder. De noggrant avgränsade och exakta bestämmelserna i propositionen underlättar emellertid arbetet med att införa identifierarna i systemet, och vidare kan tillsynsmyndigheterna själva fastställa enhetliga grunder för hur identifierarna ska användas. En nyhet när det gäller informationssystemen är uppgiften att påföra juridiska personer avgifter för trafikförseelse. För detta krävs nya funktioner i systemet för behandling av ärenden som gäller avgifter för trafikförseelse. Utredningen av omständigheter som påverkar storleken på avgiften för trafikförseelse (bland annat gärningsmannens ekonomiska ställning) kräver inga ändringar i informationssystemen.

Polisstyrelsen har uppskattat att ändringarna medför informationssystemskostnader av engångsnatur till ett belopp av 122 000 euro. Polisstyrelsen har uppskattat att informationssystemkostnaderna av engångsnatur uppgår till sammanlagt 381 000 euro åren 2023 och 2024. Anslaget föreslås i den kompletterande budgeten för 2023 under polisväsendets omkostnadsmoment 26.10.01.

3.1.3 Konsekvenser för fysiska och juridiska personer

Beslut om avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift påförs fysiska eller juridiska personer genom förvaltningsförfarande. Förvaltningsförfarandet utgör huvudsakligen ett skriftligt förfarande, vilket kan göra det lättare att inleda begäran om omprövning eller söka ändring genom besvär. Lösningar som säkerställer en smidig och eventuellt också snabbare handläggning av ärenden förbättrar rättsskyddet. Begäran om omprövning och överklagande sker i praktiken elektroniskt, vilket underlättar bägge processerna. Förvaltningsärenden kan även behandlas muntligt.

Att föra beslut som gäller de föreslagna sanktionsavgifterna till domstol för prövning föreslås vara avgiftsbelagt. Begäran om omprövning är ett avgiftsfritt förfarande. En rättegångsavgift, för närvarande 270 euro, tas ut för behandling av ett ärende i förvaltningsdomstolen. Behandling av ett ärende som gäller ändringssökande i högsta förvaltningsdomstolen kostar 530 euro. För närvarande tas ingen avgift ut för behandling av bötesärenden i en allmän domstol. Enligt 7 § i lagen om domstolsavgifter (1455/2015) tas avgifter inte ut hos dem som med stöd av rätts-hjälplagen är befriade från behandlingsavgifter eller hos dem som enligt bestämmelser någon annanstans i lag är befriade från avgifter som ska betalas för myndigheternas åtgärder. Ingen avgift tas heller ut i enskilda fall där det är uppenbart oskäligt att en avgift tas ut.

3.2 Alternativa handlingsvägar och deras konsekvenser

Vid beredningen av den aktuella kompletterande propositionen har tre alternativ lyfts fram när det gäller att fastställa förseelserna enligt lagförslag 1: ett straffrättsligt system med hot om böter, ett reviderat system med administrativa sanktioner eller ett system där sanktioneringen av förseelser slopas helt och hållet. Som alternativa påföljder har föreslagits sådana straffrättsliga sanktioner i form av böter eller omfattande administrativa avgiftssanktioner som avses i den ursprungliga propositionen. Det tredje alternativet, att slopa alla sanktioner, har eftersträvats i sådana fall där det har ansetts vara möjligt med tanke på de lagstadgade skyldigheterna och folkrätten.

Det finns inom lagberedningspraxisen inte särskilt många ställningstaganden i frågan om på vilka villkor och grunder valet mellan administrativa påföljdsavgifter och straffrättslig reglering ska göras. I denna proposition har utgångsläget dock varit att även om bötesstraff används som påföljdsalternativ, ska det straffrättsliga systemet användas i sista hand. Användning av det straffrättsliga systemet och bestämmelser om att en viss gärning ska vara straffbar uttrycker ett större ogillande mot en klandervärd gärning, och därför är det angeläget att straffrättsliga sanktioner endast påförs för de mest klandervärda gärningarna. Det är också viktigt att strafflagen i regel inte belastas med gärningar som är lindriga med avseende på graden av klandervärdhet. Av denna anledning föreslås det att de straffrättsliga sanktionerna slopas helt och hållet i lagförslag 1.

Det kan också konstateras att straffrättsliga bestämmelser tidigare har tagits in i lagstiftningen med ganska låg tröskel, vilket har lett till att det i Finland finns synnerligen många brottsrekvisit med hot om böter utanför strafflagen. Det finns ingen orsak att utan särskild motivering ge upphov till ännu fler. Ett annat utvecklingsförlopp som kan nämnas är exempelvis den nya vägtrafiklagen, som trädde i kraft i juni 2020, där de lindrigaste förseelserna inom vägtrafiken som helhet lösgjordes från straffrätten genom att de i stället förenades med sanktioner i form av administrativa avgifter för trafikförseelser (se RP 180/2017 rd). Därmed har cirka 400 000 förseelser per år utslutits ur det straffrättsliga systemet. Dessa ärenden avgörs i stället genom förvaltningsbeslut. Enligt preliminära bedömningar har denna förändring inte påverkat exempelvis iakttagandet av trafikreglerna.

Riksdagens grundlagsutskott har konstaterat att en straffrättslig sanktion principiellt uttrycker en större klandervärdhet än en mer neutral administrativ påföljd (GrUU 9/2018 rd). Mindre skadliga och klandervärda gärningar som det ändå med tanke på deras skadlighet är motiverat att förena med påföljd, är det därför ändamålsenligt att förena med administrativa avgiftspåföljder. Enligt utskottet kan denna typ av påföljder också fungera allmänpreventivt, varvid deras effekt är baserad på bland annat övervakning och graden av risk för att åka fast och på att påföljden påförs snabbt. I anslutning till dessa allmänna aspekter har grundlagsutskottet dessutom ansett att man inte bör belasta det straffrättsliga systemet genom att inkludera de lindrigaste gärningarna som endast förorsakar ringa skada för samhället.

Även riksdagens lagutskott har betonat de ovannämnda principerna och ansett att denna typ av ändring i påföljdssystemet också bottenar i ändamålsenlighetssynpunkter (man vill ha ett lättare förfarande) samt att aspekterna kring påföljdssystemets effektivitet också har positiva effekter med avseende på målsättningarna med lagstiftningen (LaUU 9/2018 rd).

Denna proposition utgår från att bestämmelser om straffbarhet som bygger på det straffrättsliga systemet ska tas in i lagstiftningen i sista hand och endast gälla de gärningar som måste anses som mest klandervärda. Dessa gärningar har kriminaliserats som brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i 44 kap. 13 § i strafflagen samt som miljöförstöring och miljöförseelse enligt 48 kap. 1–4 § i strafflagen.

Ett sanktionerat beteende kan ofta anknyta till gärningar som uppdagas i juridiska personers verksamhet eller som begås av fysiska personer. Det straffansvar för juridiska personer som avses i 9 kap. i strafflagen gäller enligt 9 kap. 1 § 1 mom. endast gärningar som är straffbara enligt strafflagen, om straffansvaret har föreskrivits som påföljd för en viss gärning som är straffbar enligt strafflagen. Straffansvaret för juridiska personer kan således inte gälla kriminalisering utanför strafflagen. Till exempel de straffrättsliga bestämmelser som finns i lagen om transport av farliga ämnen kan inte effektiviseras med hot om samfundsbot. Detta innebär att om ett visst icke-önskvärt och med avseende på klandervärdhet sanktioneringsvärt beteende förekommer i samband med verksamhet som bedrivs av en juridisk person, står valet mellan att kriminalisera gärningen enligt strafflagen och koppla straffansvaret för juridiska personer till denna eller att ta in bestämmelser om administrativ påföljdsavgift i en speciallag om branschen i fråga. I sådana fall där den gärning som ska förenas med sanktion inte är tillräckligt klandervärd för att nå upp till en nivå som förutsätter straffrättslig kriminalisering, är en administrativ påföljdsavgift ett ändamålsenligt alternativ.

Generellt ska det också noteras att när det gäller administrativa påföljder har administrativa påföljdsavgifter betraktats som en administrativ påföljd som ska tillämpas i sista hand. Alltid när man överväger att införa administrativa sanktioner har det ansetts vara viktigt att också bedöma huruvida de mål som eftersträvas genom tillsynsverksamheten kan uppnås med lindrigare metoder eller genom andra administrativa påföljder. En aspekt som har ansetts tala för införande av administrativ påföljdsavgift är framför allt då andra administrativa påföljder som kan påföras till följd av administrativ styrning eller på grund av en förseelse inte kan betraktas som tillräckliga eller ändamålsenliga, men förseelsens art inte ovillkorligen förutsätter att det straffrättsliga systemet ska användas.

I 22 kap. i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen föreslås att tillsynsmyndigheterna ska ges befogenhet att vidta säkringsåtgärder och administrativa tvångsmedel. Dessa befogenheter spelar en viktig roll i kontrollen av transporter av farliga ämnen och lämpar sig väl till exempel för att säkerställa att alla de olika planer som anges i den föreslagna lagstiftningen lämnas till myndigheterna. Även till exempel befogenheten att avbryta en transport måste vara tydlig för att även andra omständigheter än misstänkta brott ska kunna utredas.

En annan aspekt som talar för användningen av administrativa sanktioner när det gäller lindriga förseelser kan anses vara att det är relativt enkelt att bevisa brott mot lagstadgade skyldigheter. Om regleringsmiljön däremot är komplex och utredningen av olika aspekter kring den misstänkta skuld och andra väsentliga omständigheter i anslutning till den misstänkta gärningen kräver andra metoder än ett skriftligt förfarande, kan en straffrättslig kriminalisering vara motiverad. Polisen har genom sina befogenheter i anslutning till förundersökningar behörighet att utföra förhör i mer komplicerade ärenden och skaffa fram tekniska bevis till stöd för ett eventuellt åtal.

4 Remissvar

Propositionsutkastet var ute på remiss den 16 juni–den 8 augusti 2022. Sammanlagt 29 yttranden inkom, och dessutom meddelade 19 remissinstanser att de inte har något att kommentera om propositionen. Yttrandena och ett sammandrag av dem finns tillgängliga på webbplatsen <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM013:00/2022>.

Paragrafspecifika förslag

Flera remissinstanser har yttrat sig om 14 § i lagförslag 1, där det föreskrivs om hantering av last (*Lassila & Tikanoja Abp, Posti Ab, Finlands Transport och Logistik SKAL ry, Rahtarit ry, Oy Matkahuolto Ab, Finlands Näringsliv EK, Kemiindustrin rf, Finsk Handel rf och Tekniska Handelsförbundet r.f. (gemensamt yttrande), Neot Oy, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Koneyrittäjät ry, Pirkanmaan Liikenneopisto Oy*). I paragrafen föreslås att tillämpningsområdet ska utvidgas så att lastning och lossning av också andra farliga ämnen än explosiva ämnen kräver tillstånd av polisen, och utanför tätort anmälan till polisen.

Enligt remissinstanserna leder utvidgningen av paragrafens tillämpningsområde till att polisen inte nödvändigtvis hinner hantera alla tillstånd och anmälningar tillräckligt snabbt innan transportererna måste inledas. Tillstånds- och anmälningsförfarandet medför också en onödig administrativ börda för företagen. Hänvisningen till farliga ämnen bör vara mer exakt och begränsa sig endast till explosiva ämnen eller till farliga ämnen som i övrigt anses vara förknippade med stora risker. Paragrafen bör överensstämma med det syfte som framgår av motiveringen, dvs. att tillstånds- och anmälningsförfarandet ska utvidgas till att omfatta uttryckligen de ämnen som klassificerats som allra farligast. En exaktare begränsning kan göras med hjälp av en hänvisning till klassen farligt gods med hög riskpotential, som definieras i ADR-överenskommelsen (tabell 1.10.3.1.2).

Inga ändringar har gjorts i 14 § i den kompletterande propositionen med anledning av yttrandena. Enligt motiveringen till bestämmelsen är syftet med ändringen att även andra i ADR-överenskommelsen avsedda ämnen förutom explosiva ämnen inte i onödan ska lastas och lossas på platser där det inte kan säkerställas att verksamheten är säker. Som exempel kan nämnas synnerligen giftiga ämnen som hör till klassen giftiga ämnen, såsom vissa cyanider, som är synnerligen skadliga för människorna och miljön.

Även om paragrafen skulle kompletteras exempelvis med en hänvisning till de ämnen som klassificerats som allra farligast gäller ändå kravet att meddela närmare föreskrifter om de farligaste klassificerade ämnena. I 14 § 3 mom. i lagförslag 1 i den kompletterande propositionen finns det därför ett bemyndigande att meddela föreskrifter. I motiveringen till bemyndigandet att meddela föreskrifter i den ursprungliga propositionen har det konstaterats att det är närmare föreskrifter som bygger på internationella överenskommelser och EU-lagstiftning som ska medde-

las med stöd av bemyndigandet. Transport- och kommunikationsverket kan enligt förslaget föreskriva närmare om vilka farliga ämnen som kräver tillstånd eller anmälan samt under vilka omständigheter tillstånd ska sökas eller anmälan ska göras.

Vissa remissinstanser (*Lassila & Tikanoja, Pirkanmaan Liikenneopisto*) har yttrat sig om 30 § i lagförslag 1, där det föreskrivs om platsen för tillfällig förvaring. Remissinstanserna har förslaget att paragrafen ska ändras så att syftet med paragrafen förtydligas: ”Ett farligt ämne som ingår i en transportkedja hanteras inte och lossas inte heller under den tillfälliga förvaringen.”

Inga ändringar i paragrafen föreslås med anledning av yttrandena. Remissinstansernas förslag anknyter varken till platsen för tillfällig förvaring eller till den paragraf som det föreslås att ska ändras. Förslaget anknyter till definitionen av begreppet tillfällig förvaring, som har behandlats grundligt i motiveringen till 30–33 § i den ursprungliga propositionen.

Lassila & Tikanoja och *Pirkanmaan Liikenneopisto* har föreslagit att 141 § 1 mom. 9 punkten ska strykas, eftersom verksamhetsutövaren enligt den bestämmelsen ska besluta om fastställande av tillfällig förvaring. Punkten har inte strukits ur propositionen, eftersom det på platsen för tillfällig förvaring ska finnas en intern räddningsplan, där platsen för tillfällig förvaring ska fastställas. Att upprätta en plan och lämna den till tillsynsmyndigheterna är ett villkor för verksamhetsutövandet, och det är nödvändigt att införa sanktioner i anslutning till detta på det sätt som anges i paragrafmotiveringen till denna punkt.

Rättsregistercentralen har i sitt yttrande föreslagit att en förtydligande hänvisning till vägtrafiklagen ska fogas till 143 § i lagförslag 1 enligt följande: ”Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställande av avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen”.

Denna hänvisning har inte fogats till 143 § i den fortsatta beredningen av propositionen, eftersom det är förvaltningslagen och lagen om verkställighet av böter som ska tillämpas på beslut om de administrativa påföljder som föreslås i lagförslag 1. Lagförslag 1 omfattar förutom vägtrafik även transport av farliga ämnen inom flyg-, järnvägs- och fartygstrafik.

Polisstyrelsen har föreslagit att beloppet av avgiften för trafikförseelse för juridiska personer enligt 143 § bör höjas. Enligt Polisstyrelsen skulle en striktare påföljd öka påföljdssystemets genomslag och förebyggande effekt.

Polisstyrelsens förslag har inte beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen, eftersom sanktionens stränghet endast i begränsad grad påverkar en persons agerande. Jämfört med stränga sanktioner kan en större effekt uppnås genom säkra och omedelbara sanktioner, vilket i praktiken innebär effektiv övervakning och ökad risk för att avslöjas. Det uttryckliga syftet med förslagen är på det sätt som framgår av den ursprungliga propositionen att effektivisera tillsynen över den föreslagna lagstiftningen.

Polisstyrelsen har i sitt yttrande föreslagit att den avgift för trafikförseelse som ska påföras juridiska personer till sitt belopp ska motsvara den totala dagsboten som döms ut som straff för samma gärning. Enligt Polisstyrelsen skulle de avgifter för trafikförseelse som påförs för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen då stå i rätt proportion till andra gärningar för vilka avgift för trafikförseelse påförs.

Förslaget har inte beaktats i den fortsatta beredningen. Enligt propositionen har tillsynsmyndigheterna rätt att efter egen prövning fastställa storleken på avgiften för trafikförseelse separat för varje förseelse.

Polisstyrelsen har också föreslagit att bestämmelserna om påförande av förhöjd avgift för trafikförseelse i 143 § 3 mom. i lagförslag 1 ska preciseras. Enligt Polisstyrelsen är bestämmelsen om höjning inte tillräckligt tydlig.

Förslaget har inte beaktats i den fortsatta beredningen. De föreslagna bestämmelserna motsvarar till exempel de bestämmelser om förhöjd avgift som finns i vägtrafiklagen och sjötrafiklagen.

Rättsregistercentralen har föreslagit att den påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen ska strykas ur 146 § 3 mom.

Rättsregistercentralens förslag har beaktats i den fortsatta beredningen. Dessutom ska det föreskrivas att beslut om den avgift för trafikförseelse som föreslås i 143 § inte kan verkställas förrän det vunnit laga kraft.

Lassila & Tikanoja har påpekat att de personer som ger ADR-utbildning eller arbetar med ADR-expertuppgifter åläggs ett starkt tjänstemannarättsligt ansvar i och med den kompletterande propositionen. Motsvarande ansvar i lagstiftningen har inte ålagts exempelvis aktörer som ger utbildning för yrkeskompetens och utbildning för arbetssäkerhetskort.

Inga ändringar föreslås i 149 § i den kompletterande propositionen. Utvidgningen av det straffrättsliga tjänsteansvaret till att omfatta personer som sköter ett offentligt serviceuppdrag har bedömts i avsnitt 12.4, Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter, i den ursprungliga propositionen.

Koneyrittäjät ansåg i sitt yttrande att 65 § i körkortslagen bör begränsas till att gälla endast sådana förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen som avses i 154 § i lagförslag 1. I synnerhet vid förseelser mot krav på dokument och små utrustningsbrister framhävs tillsynsmyndighetens prövningsrätt exempelvis när det gäller användning av anmärkningar. Anmärkningar är ett bra verktyg för att styra säkerhetskulturen i rätt riktning.

Lagförslag 2 i den ursprungliga propositionen har delvis ändrats till följd av yttrandet. I den kompletterande propositionen föreskrivs det att förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen som i 141 § 1 och 2 mom. i lagförslag 1 har förenats med sanktion i form av en avgift för trafikförseelse ska påverka förarens körrätt.

Övriga observationer

Justitieministeriet anser i sitt yttrande att de föreslagna sanktionernas nödvändighet har motiverats utförligt i propositionsutkastet. Vidare har justitieministeriet, liksom även *arbets- och näringsministeriet*, uttalat sig om olika lag- och propositionstekniska detaljer som har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) har i sitt yttrande om utvidgningen av tillämpningsområdet för administrativa sanktioner fäst vikt vid att administrativa sanktioner i och med de föreslagna bestämmelserna ska användas som påföljd i ett synnerligen stort antal gärningar eller försummelser, som bortsett från vissa undantag förutsätter antingen uppsåtlighet eller oaktsamhet. Särskilt bedömningen av uppsåtlighet kommer att leda till att förvaltningsdomstolarna behandlar juridiska frågor som vanligtvis inte har bedömts ur förvaltningsrättslig synvinkel utan ur straffrättslig synvinkel som en del av prövningen vid bestämmande av straff.

Grundlagsutskottet har enligt vedertagen praxis ansett att bestämmande av en administrativ sanktion utifrån så kallat strikt objektivt ansvar och omvänd bevisbörda står i konflikt med den

oskuldspresumtion som avses i grundlagens 21 § (GrUU 2/2017 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 4/2004 rd, se även GrUU 15/2016 rd). Principen om omvänd bevisbörda, som har samband med strikt objektivt ansvar, innebär i regel att den som är föremål för förfarandet kan befrias från påföljden endast genom att påvisa att personen vid tidpunkten för händelsen inte har varit ansvarig för de skador som förorsakats av förseelsen eller försummelsen.

Av denna anledning (se Lainkirjoittajan opas, punkt 12.10.5), och för att bestämmelserna om administrativa sanktioner ska vara godtagbara med tanke på den oskuldspresumtion som tryggas i 21 § i grundlagen, ska regleringsmodellen formuleras på något annat sätt än med strikt objektivt ansvar som grund. I den föreslagna lagstiftningen har man därför beaktat gärningsmannens vållande och uppsåtlighet samt grunderna för befriande från ansvar.

HFD har också påpekat att det utifrån propositionsutkastet delvis är oklart hur påföljderna riktas. Det som gör situationen oklar enligt *HFD* är i synnerhet det att påföljdsansvaret på grundval av propositionen samtidigt kan gälla både fysiska personer och juridiska personer. *HFD* hänvisar till motiveringen till 141 § och 141 § 3 mom. 3 punkten. *Polisstyrelsen* har påpekat samma sak i sitt yttrande.

Det föreslås att den föreslagna lagstiftningen och de föreskrifter som meddelas med stöd av den, och som grundar sig så gott som enbart på internationella avtalsbestämmelser och EU-lagstiftning, ska föreskriva om de olika parternas uppgifter och ansvar i samband med en transport. Dessa parter som är delaktiga i en transport, till exempel avsändarna av farliga ämnen, kan vara både fysiska personer och juridiska personer. De skyldigheter som anges i lagstiftningen och olika föreskrifter förutsätter att alla ska utföra sina uppgifter enligt fastställda krav och att de omfattas av de krav som nämns i lagstiftningen och föreskrifterna i enlighet med sina uppgifter. Med tanke på den tillämpliga lagstiftningen är det alltså till exempel inte relevant huruvida den som utför transporten är en självständig yrkesutövare, arbetstagare eller någon annan juridisk person. Därför är det också möjligt att de föreslagna administrativa sanktionerna med tanke på de skyldigheter som anges i lagstiftningen och olika föreskrifter samtidigt kan gälla både en fysisk person och en juridisk person även i ett och samma förseelsefall, beroende på vem som enligt lag och/eller föreskrifter varit skyldig till förseelsen. Detta är det uttryckliga syftet med den föreslagna lagstiftningen.

HFD har i sitt yttrande vidare fäst vikt vid att propositionsutkastet ur författningssystematisk synvinkel inte verkar helt lyckat till den del det föreslås att påföljderna i anslutning till marknads kontroll ska regleras i lagen om transport av farliga ämnen. Enligt *HFD* kan tillverkarna, importörerna och återförsäljarna av containrar, tankar eller tryckbärande anordningar bli överraskade av att påföljder som gäller dem regleras i en lag som egentligen gäller en helt annan typ av verksamhet.

Bestämmelserna om transportabla tryckbärande anordningar ingår dessutom i den gällande lagstiftningen om transport av farliga ämnen, och det är inte fråga om någon ny lagstiftning som har samband med lagstiftningen om transport av farliga ämnen. Enligt motiveringen till 1 § i den ursprungliga propositionen ska lagen tillämpas på säkerställande av transportsäkerheten och säkrande av transporter samt även på annan verksamhet. Följaktligen innehåller lagen bestämmelser om sådant som inte nödvändigtvis är transporthändelser eller förberedelser inför sådana, men som indirekt ändå påverkar transportsäkerheten. Det finns också bestämmelser om bland annat säkerhetsrådgivare, behörighetskrav för personer som beviljar godkännanden och utför besiktningar av fordon, besiktningsorgan och deras uppgifter, krav i samband med tillverkning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar samt deras konstruktion och bestämmelser om skyddsåtgärder och beredskap inför säkerhetsrisker i samband med transport av farliga ämnen.

Polisstyrelsens förslag om nya befogenheter har inte beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. Inte heller *Polisstyrelsens* och *inrikesministeriets* förslag om fasta belopp för avgifterna för trafikförseelse har beaktats i den fortsatta beredningen. Till tillämpningen av förvaltningslagen hör principen om flexibla förfaranden och myndighetens prövningsrätt, som också beaktas i fastställandet av storleken på avgifterna för trafikförseelse. Trafikövervakaren ska ha möjlighet att dimensionera storleken på avgiften för trafikförseelse på basis av de omständigheter som anknyter till förseelsen samt utarbeta föreskrifter och anvisningar för att säkerställa att lagen tillämpas på ett jämlikt och förutsägbart sätt i förseelsefall. Föreskrifter och anvisningar som gäller samtliga trafikformer ska utarbetas i samarbete mellan alla tillsynsmyndigheter. Då är det möjligt att klassificera avgifterna för förseelser på olika grunder utgående från hur farlig eller skadlig en gärning är.

Det bör också beaktas att tillsynsmyndigheten ska iaktta alla föreskrifter och anvisningar om bestämmande av bötesstraff för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i enlighet med 44 kap. 13 § i strafflagen, som ska revideras. Dessa ska harmoniseras med det nya systemet för administrativa påföljder.

Polisstyrelsen har i sitt yttrande bedömt vilka konsekvenser propositionsutkastet får för informationssystemen. Konsekvenserna gäller de anmälningar som ska göras till polisen och påföljdsystemet. *Polisstyrelsens* konsekvensbedömningar ingår i avsnitt 3.1.2 i propositionen. *Polisstyrelsen* har dessutom föreslagit att den nya lagen med anledning av ändringarna i informationssystemen ska träda i kraft först den 1 juni 2024.

Åklagarmyndigheten har i sitt yttrande frågat om det är möjligt att påföra avgift för trafikförseelse genom förvaltningsförfarande även efter att ett åtal om ett brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 44 kap. 13 § i strafflagen har förkastats på den grund att brottsrekvisitet för det nämnda brottet inte uppfylls och det i stället är fråga om en förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, och om det är möjligt, i vilket skede rätten att påföra avgift för trafikförseelse preskriberas.

Enligt 146 § 6 mom. i lagförslag 1 i propositionen är det inte möjligt att påföra avgift för trafikförseelse efter att ett åtal om brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 44 kap. 13 § i strafflagen har förkastats.

Enligt *åklagarmyndigheten* är det också oklart om man i ett förvaltningsförfarande kan konstatera att avgift för trafikförseelse trots allt inte kan påföras på grundval av gärningens allvarlighetsgrad, varvid ärendet överförs till en straffprocess och därmed omfattas av de bestämmelser om preskribering av åtalsrätten som finns i strafflagen.

Till utredningen av ett ärende genom förvaltningsförfarande hör också att utreda om förutsättningarna för förvaltningsförfarande uppfylls. Att bedöma en gärnings allvarlighetsgrad är en viktig utredningsuppgift som hör till tillsynsmyndigheten. I praktiken är det polisen som väljer processen för ett ärende som gäller avgift för trafikförseelse utgående från den anmälan som gjorts till polisen i ärendet eller som en följd av en tillsynsåtgärd som polisen vidtagit. Förfarandet motsvarar till dessa delar förvaltningsförfarandet i påföljdssystemet för vägtrafiken.

Finansministeriet har i sitt yttrande påpekat att det inte framgår av motiveringen till propositionen vilka konsekvenser propositionen får för statsfinanserna. Med anledning av detta yttrande har ett sammandrag av propositionens konsekvenser för statsfinanserna lagts till i propositionen.

5 Specialmotivering

5.1 Lagen om transport av farliga ämnen

14 §. *Hantering av last vid vägtransport.* Paragrafen föreslås bli preciserad. Bestämmelserna i 2 mom. grundar sig på bestämmelserna i ADR-överenskommelsen. Syftet är att även andra i ADR-överenskommelsen avsedda ämnen förutom explosiva ämnen inte i onödan ska lastas och lossas på platser där det inte kan säkerställas att verksamheten är säker. Som exempel kan nämnas synnerligen giftiga ämnen som hör till klassen giftiga ämnen, såsom vissa cyanider. I 2 mom. ändras hänvisningen till explosiva ämnen till en hänvisning till farliga ämnen. På motsvarande sätt ändras i 3 och 4 mom. hänvisningen till explosiva ämnen till en hänvisning till farliga ämnen. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

30 §. *Plats för tillfällig förvaring.* Ordalydelsen i 1 och 3 mom. preciseras. Till övriga delar bibehålls bestämmelsen oförändrad och motiveringen till paragrafen motsvarar motiveringen i den ursprungliga propositionen.

38 §. *Transport av farliga ämnen som resgods.* Ordalydelsen i 1 mom. preciseras. Momentet föreslås gälla både transport och medhavande av resgods, när personen i fråga inte är den som framför transportmedlet. Som exempel kan nämnas flygresor. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

56 §. *Anmälan vid olycka, tillbud och nödsituation.* I den första meningen i 1 mom. ersätts ordet ”och” med ordet ”eller”. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

130 §. *Tillsynsmyndighetens rätt att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar.* I 1 mom. görs en lagteknisk ändring jämfört med den ursprungliga propositionen så att hänvisningen till bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen stryks. Regleringsmodellen är således densamma som i 118, 130, 131 och 132 § i lagförslag 1. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

138 §. *Återkallande av tillstånd, godkännanden och bemyndiganden som beviljats av myndigheter.* Det föreslås att 1 mom. ska kompletteras med ett krav på väsentlighet, trots att det står klart att myndigheterna ska iaktta principerna om god förvaltning enligt 6 § i förvaltningslagen. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

23 kap.

Påföljder

Följande specialmotivering ersätter huvudsakligen specialmotiveringen till 23 kap. i den ursprungliga propositionen.

I kapitlet föreskrivs om påföljder som ska påföras för underlåtelse att iaktta lagen. I 43 kap. 13 § i strafflagen föreskrivs om brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, och en hänvisningsbestämmelse om detta finns i 140 §. I samma paragraf finns en hänvisning till bestämmelserna om miljöförstöring i 48 kap. 1, 2 och 4 § i strafflagen och bestämmelserna om miljöförseelse i 3 §.

Efter hänvisningsbestämmelserna föreskrivs det i 141 § om en avgift för trafikförseelse som påförs för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen. Avgiften för trafikförseelse används som sanktion förutom för förseelser som sker i samband med den egentliga transporthändelsen även för vissa försummelser att uppfylla de krav som ställs på transporter och fullgöra lagstadgade skyldigheter. Det är fråga om skyldigheter före transporthändelsen i anslutning till exempelvis upprättandet av handlingar, klassificeringen av ämnen, transportsättet, transportmedlet och lastningen. Även vissa förseelser som indirekt anknyter till transportsäkerheten förenas med sanktion i form av avgiften för trafikförseelse, till exempel försummelse att förbereda sig på säkerhetsrisker.

I kapitlet föreskrivs också i enlighet med den ursprungliga propositionen om en påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen. Denna påföljdsavgift är vid sidan av avgiften för trafikförseelse en ny typ av påföljd vid kontrollen av lagstiftningen om transport av farliga ämnen. Det föreslås också att bestämmelserna till vissa delar ska preciseras.

I kapitlet föreskrivs också om behörigheten att påföra avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter, avgifternas belopp, förfarandet för påförande av avgift och verkställigheten av beslut om avgift samt om situationer där avgift inte får påföras. Vidare föreslås att myndigheten i stället för att påföra sanktionsavgift kan ge en anmärkning.

I kapitlet föreskrivs i enlighet med den ursprungliga propositionen om en sex månaders karens för att på nytt få delta i provet för en person som handlar svikligt vid ett prov för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare.

Godtagbarheten, proportionaliteten och rörelsefriheten i fråga om de föreslagna sanktionerna samt andra förutsättningar som gäller lagstiftningsordningen behandlas nedan i avsnitt 3, ”Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning”.

140 §. Hänvisning till strafflagen. I 1 mom. finns en hänvisning till 44 kap. 13 § i strafflagen, där det föreskrivs om brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen. I 2 mom. finns en hänvisning till bestämmelserna om miljöförstöring i 48 kap. 1, 2 och 4 § i strafflagen och bestämmelserna om miljöförseelse i 3 §. Utöver dessa brottsrekvisit enligt strafflagen föreslås det att 141 och 142 § i lagförslag 1 ska innehålla bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter för gärningar och försummelser som är lindrigare än de brott som definieras i strafflagen. Förhållandet mellan de ovannämnda bestämmelserna i strafflagen och bestämmelserna om förseelser i den föreslagna lagen överensstämmer till dessa delar med nuläget.

Enligt regeringens proposition om revidering av 44 kap. i strafflagen (RP 17/2001 rd, sid. 56) har de som är delaktiga i en transport, såsom avsändaren, transportören och föraren vissa särskilt angivna skyldigheter som framgår av internationella avtal och EU-lagstiftningen och som inkluderats i den nationella lagstiftningen om transport av farliga ämnen. Avsändaren är till exempel skyldig att se till att ett farligt ämne är korrekt klassificerat, förpackat och behörigen märkt samt att de föreskrivna anmälningsskyldigheterna har fullgjorts. Det är med tanke på säkerheten vid transporter av väsentlig betydelse att dessa skyldigheter fullgörs. En farlig situation kan uppstå till exempel om ett ämne som ska transporteras har förpackats i ett felaktigt kärl. Det finns då risk för att ämnet till exempel kan fräta sönder förpackningskärl eller orsaka en explosion. Enligt detaljmotiveringen till 44 kap. 13 § i strafflagen kan bestämmelsen exempelvis tillämpas på denna typ av försummelser av avsändarens skyldigheter (RP 17/2001 rd, sid. 56). Enligt motiveringen kan strafflagen även tillämpas exempelvis på en passagerare, trots att lagen om transport av farliga ämnen gäller i synnerhet yrkesutövare. Passagerare kan bestraffas

enligt strafflagen om de försummar sin skyldighet att underrätta föraren om ett farligt ämne som medförs i bagaget.

Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen kan begås antingen uppsåtligt eller av grov oaktsamhet. Dessutom ska gärningen vara ägnad att äventyra någon annans liv eller hälsa eller medföra fara för någon annans egendom. Enligt motiveringen till 44 kap. 13 § i den ovannämnda propositionen (RP 17/2001 rd s. 57) förutsätts att gärningen äventyrar någon annans liv eller hälsa, men i fråga om egendom ska gärningen medföra en konkret fara uttryckligen i den aktuella situationen.

När det gäller brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen förutsätts att det är fråga om grov oaktsamhet. På helhetsbedömningen gällande detta inverkar till exempel hur stora intressen det är fråga om, i hur väsentlig utsträckning det har brutits mot skyldigheterna och hur medvetet risktagandet, dvs. ignorerandet av skyldigheterna, har varit (RP 17/2001 rd s. 57). Med beaktande av att strafflagen tillämpas på kontrollen av farliga ämnen, till exempel behandling av strålande ämnen som är synnerligen farliga för människans hälsa och högexplosiva kemikalier i samband med transporter, kan tillämpningströskeln anses vara hög. Av denna anledning är de bestämmelser om förseelser som nu föreslås av stor betydelse för att skyldigheterna enligt den föreslagna lagstiftningen ska iakttas även framöver vid transport av farliga ämnen. På oaktsamhet på grundläggande nivå kan enligt den proposition som nu föreslås en i 141 och 142 § avsedd administrativ avgiftssanktion tillämpas i stället för det bötesstraff som anges i 19 § i den gällande lagen om transport av farliga ämnen.

Lagstiftningen om transport av farliga ämnen ska skydda förutom människoliv och människornas hälsa och egendom även miljön. På miljöförstöring i samband med transport av farliga ämnen tillämpas bestämmelserna om miljöbrott enligt 48 kap. i strafflagen. Om till exempel farliga ämnen transporteras och de i strid med bestämmelserna släpps i miljön och gärningen kan leda till att miljön förstörs, kan straff dömas med stöd av 48 kap. 1 § i strafflagen. I vissa situationer kan det hända att bestämmelserna i både 44 kap. och 48 kap. i strafflagen ska tillämpas samtidigt (RP 17/2001 rd, s. 59). Bestämmelserna om miljöbrott skyddar till exempel inte lös egendom. När farliga ämnen transporteras i strid med lagen och detta medför både en konkret fara för egendom och en risk för miljöförstöring kan det därför hända att såväl 44 kap. 13 § som 48 kap. 1 § i strafflagen ska tillämpas. Även till exempel i sådana situationer där en och samma verksamhet orsakar både en hälsorisk och en risk för miljöförstöring kan det hända att bägge de ovannämnda bestämmelserna ska tillämpas samtidigt (RP 17/2001 rd s. 59).

Straffskalan vid brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen är böter eller högst två års fängelse, vilket är förenligt med bestämmelsen om brott mot bestämmelserna om explosiva varor i 44 kap. 11 § i strafflagen. Samma ämnen kan vara föremål för tillämpning av bestämmelserna i fråga. Till exempel på transporter av explosiva kemikalier tillämpas i regel lagen om transport av farliga ämnen. På storskalig, industriell lagring av explosiva kemikalier tillämpas däremot lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). Lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor tillämpas i allmänhet endast när det är fråga om transporter inom ett fabriks-, lager- eller hamnområde. Om dessa åtgärder, transport eller lagring, till exempel utförs i strid med lag eller bestämmelser eller föreskrifter på lägre nivå kan det också leda till samma typ av straff. Verksamhet som strider mot bestämmelser och föreskrifter om farliga ämnen är med andra ord lika klandervärd oavsett hur den utförs.

På allvarligare brott mot bestämmelserna i lagen om transport av farliga ämnen kan andra bestämmelser i strafflagen tillämpas, såsom 48 kap. 2 § i strafflagen, som gäller grov miljöförstö-

ring, eller 34 kap. i strafflagen, som gäller allmänfarliga brott. Som det sägs ovan kan helhetsstraffet i vissa fall öka också av den orsaken att bestämmelserna i flera kapitel i strafflagen ska tillämpas samtidigt på en och samma gärning (RP 17/2001 rd, s. 60).

141 §. *Avgift för trafikförseelse som påförs för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om förseelser för vilka en avgift för trafikförseelse kan påföras som påföljd. I 1 mom. föreskrivs det om förseelser som vem som helst som handlar i strid med den skyldighet som anges i lagförslag 1 kan göra sig skyldig till. I paragrafen föreskrivs dessutom om förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen som begås av parterna i en transport när det gäller väg- och järnvägstransport (2 mom.), lufttransport (3 mom.) och fartygstransport (4 mom.).

Den gällande 19 § i lagen om transport av farliga ämnen, där det föreskrivs om förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, är som det konstaterats i den ursprungliga propositionen problematisk avseende den straffrättsliga legalitetsprincipen, eftersom den så kallade blanco-lagstiftningsmodellen har använts i bestämmelsen. I denna paragraf har bestämmelserna om förseelser som enligt propositionen ska leda till en sanktion i form av en avgift för trafikförseelse reviderats, och de är noggrant avgränsade och exakta. Dessutom har området för sanktionerat beteende inriktats uttryckligen på målen med lagstiftningen, dvs. att främja transport- och trafiksäkerheten och förebygga miljöskador. Avgift för trafikförseelse ska dock användas som sanktion endast för de skadligaste och mest klandervärda formerna av beteende vid transport av farliga ämnen eller förberedelse inför transport.

Det föreslås att bestämmelserna om avgift för trafikförseelse ska grunda sig på uppsåt eller vållande på samma sätt som de gällande bestämmelserna om förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen. Vållandeansvaret kan motiveras dels med att det är ett betydande intresse som ska skyddas, dvs. att främja trafik- och transportsäkerheten samt förebygga miljöskador, dels med att de skyldigheter som är föremål för avgiftspåföljden och som avses i paragrafen är de viktigaste skyldigheterna enligt lagförslag 1. Gynnandet av en oaktsam attityd kan ha en negativ effekt på den förebyggande verksamheten vid transport av farliga ämnen. Syftet är att genom de föreslagna bestämmelserna om förseelser betona vikten av noggrann verksamhet för att ta fram rutiner som sporrar till noggrannhet vid transport av farliga ämnen även i framtiden. Om sanktionerna enbart grundar sig på att påvisa uppsåtlighet hos part i transporten av farliga ämnen går en betydande andel av de lindrigare brotten mot lagen ostraffade, varvid de mål som satts upp genom lagstiftningen inte kan nås på ett lämpligt sätt. Det här kan påverka den uppfattning som de parter som deltar i transporter av farliga ämnen, och även andra aktörer som omfattas av lagens tillämpningsområde, har när det gäller frågan huruvida reglerna överhuvudtaget behöver följas. De föreslagna bestämmelserna om förseelser utgör en enhetlig och logisk helhet även i kombination med bestämmelsen om brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i 44 kap. 13 §.

Bestämmelserna i paragrafen är nödvändiga, eftersom det inte är möjligt att proaktivt garantera transportsäkerheten på något annat sätt än genom sanktioner. Det är omöjligt att ordna en heltäckande myndighetskontroll över masstransporter av farliga ämnen. Syftet med de sanktioner som nämns i paragrafen är att säkerställa att skyldigheterna fullgörs även i praktiken. Det är inte möjligt att genom administrativa tvångsmedel eller andra myndighetsåtgärder som används i efterhand proaktivt påverka fullgörandet av skyldigheterna, eftersom dessa åtgärder inte har den förebyggande effekt som sanktioner har. Avgiftssanktionerna har en förebyggande effekt, men det är ännu viktigare att genom övervakningsåtgärder upprätthålla risken för att avslöjas. Detta accentueras i trafik och terminalverksamhet samt motsvarande operativa miljöer. Den föreslagna avgiften för trafikförseelse kan anses vara ett tillräckligt effektivt sätt att förebygga icke önskvärt beteende vid transport av farliga ämnen i stället för straffrättsliga bötesstraff.

I 1 mom. 1–4, 15 och 16 punkten föreskrivs om specifika överträdelse i syfte att säkerställa transportsäkerheten innan den egentliga transporten inleds. Det handlar bland annat om klassificering och märkning av ämnen enligt deras farliga egenskaper samt medförande av klassificeringsuppgifter och annan information och säkerhetsutrustning som krävs vid transport (1–4 punkten), säkert transportsätt och till exempel lastning eller separering av farliga ämnen (5 punkten), överlåtelse av ämnen till en oidentifierad transportör vid väg- eller järnvägstransport (15 punkten) samt utrustning av transportmedel med ändamålsenlig utrustning och andra arrangemang (16 punkten). Avgift för trafikförseelse kan påföras vem som helst som bryter mot en bestämmelse eller föreskrift som nämns i momentet.

Korrekta klassificeringar av farliga ämnen utgör hela grunden för säkra transporter av farliga ämnen, eftersom de övriga skyldigheterna som fastställs i lagen och med stöd av den och de säkerhetskrav som bestäms eller föreskrivs i denna lag och med stöd av den bygger på dessa klassificeringar. Det är nödvändigt att märka ämnen utifrån klassificeringsuppgifter även med tanke på bekämpningen av olyckor, så att räddningsmyndigheterna vet och kan identifiera vilket ämne som transporteras och vilka räddningsåtgärder ett eventuellt läckage kan kräva för att rädda människoliv och skydda miljön. Det är även en arbetarskyddsfråga med tanke på räddningspersonalen. För att säkerställa transportsäkerheten är det nödvändigt att genom de föreslagna sanktionerna förhindra att ämnen förblir oklassificerade och se till att klassificeringarna görs korrekt. Klassificeringen behövs för att man ska veta om det över huvud taget är fråga om ett farligt ämne eller inte.

Vid verksamhet som anknyter till försändning av farliga ämnen är det fråga om masstransport, som utförs i enorm utsträckning inom alla trafikformer. Huvudsakligen är det fråga om företagsverksamhet men enligt huvudregeln är det, med undantag av lufttransport, inte förbjudet för vem som helst att sända farliga ämnen utan myndighetstillstånd. Dessa försändelser som utförs av företag är inte föremål för kontinuerlig myndighetstillsyn. Det är svårt att upptäcka överträdelser i anslutning till försändning, eftersom det kan vara omöjligt att upptäcka oklassificerade och/eller omärkta farliga ämnen utan provtagningar eller undersökningar. Det är ett känt faktum att företagen i viss mån också begår oegentligheter i anslutning till försändningar för att uppnå kostnadsbesparingar.

Enligt 4 punkten ska sanktion påföras den som i strid med 12 § i lagförslag 1 utan myndighetens säkerställande överlämnar för transport eller transporterar ett farligt ämne som medför allvarlig fara. Även i dessa situationer är det avsändaren som ansvarar för klassificeringen av ämnet och för andra relaterade åtgärder, men i vissa situationer som anges i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift krävs det att ämnet klassificeras av en myndighet, som också säkerställer klassificeringen. Exempel på sådana ämnen är vissa explosiva prov, organiska peroxider och självreaktiva ämnen som inte har klassificerats tidigare. En klassificering som gjorts av en myndighet krävs till exempel alltid när det är fråga om luft- och fartygstransporter av explosiva ämnen. Syftet med sanktionerna är att förebygga fall där farliga ämnen som medför allvarlig fara överlämnas för transport eller transporterats utan myndighetskontroll.

I 5 punkten föreskrivs om sanktioner för försummelse av skyldigheterna att uppfylla de krav på last som fastställs i 13 §. Syftet med sanktionerna är att säkerställa säkerheten före, under och efter transporten. Kraven gäller placeringen av last i transportmedlet och lastutrymmet, hur lasten ska separeras och säkras under transporten och hur den ska lossas. Syftet med sanktionerna är att redan på förhand säkerställa att lasten lastas i transportmedlet, lossas och placeras på ett korrekt och säkert sätt. Även detta arbete ska utföras på ett korrekt sätt utan att man förorsakar fara. Vidare ska sanktion för överträdelse påföras vid försummelse av den separation av de farliga ämnen som transporteras som enligt 13 § krävs under transporten, för att man enligt farans art ska kunna minska risken för olyckor och tillbud. Lastning, stuvning och lossning inbegriper

även arbete som utförs med hjälp av lastningsredskap. Lastningsredskapen ska fungera klanderfritt och användas på korrekt sätt. De internationella överenskommelserna och EU-regelverket strävar efter att förbättra säkerheten vid transport och innehåller därför väldigt många detaljerade krav som gäller lastning samt säkring, separering och lossning av lasten, och närmare krav meddelas genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket. Lastningen är en central uppgift när det gäller att säkerställa transportsäkerheten.

Även den allmänna lagstiftningen om specifika trafikformer innehåller skyldigheter i fråga om hantering av last. Till exempel vägtrafiklagen innehåller bestämmelser om säkring av last i fordon. Försummelse av korrekt säkring leder till sanktion både enligt vägtrafiklagen som trafikförseelse och enligt 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen som äventyrande av trafiksäkerheten. Äventyrande av trafiksäkerheten förutsätter att verksamheten är av sådan art att den äventyrar trafiksäkerheten. Skyldigheterna i fråga om säkring av last regleras både i den föreslagna lagen och i vägtrafiklagen, men bestämmelserna har skilda syften och överlappar därför inte varandra. Tillämpningsområdet för bestämmelserna om lastning av farliga ämnen är mer omfattande. Genom dessa bestämmelser och föreskrifter säkerställs exempelvis att ämnena är korrekt förpackade och separerade, vilket det inte föreskrivs om i vägtrafiklagen

I 5 punkten föreskrivs även om sanktioner för tobaksrökning och öppen eld i samband med lastning och lossning. Förbudet mot tobaksrökning och öppen eld grundar sig på internationella överenskommelser och EU:s lagstiftning. Ett relevant faktum när det gäller sanktionernas godtagbarhet i den föreslagna lagen är det att sådant vållande av allmän fara som avses i 34 kap. 7 § i strafflagen eller sådan ovarsam hantering som avses i 44 kap. 12 § i strafflagen som straffbara gärningar i sig inte innefattar något förbud mot att röka tobak eller göra upp en öppen eld. Vållande av allmän fara eller ovarsam hantering kräver minst att en abstrakt fara realiserats, medan den föreslagna 5 punkten inte kräver detta. Förbudet mot tobaksrökning och uppgörande av öppen eld är alltså motiverat, eftersom det till exempel vid lastning och lossning av tanktransporter under inga omständigheter är önskvärt att besättningen röker, även om tobaksrökning inte skulle anses orsaka någon fara för transporten. Rökförbudet förebygger ovarsam hantering av tobaksfimpar på platser där man hanterar farliga ämnen. Förbudet mot tobaksrökning och öppen eld utgör en viktig del av den allmänna säkerhetskulturen inom transport av farliga ämnen.

I 6 punkten finns en bestämmelse om brott mot säkerhetskraven under den tid som fordonet är parkerat. Övervaknings- och säkerhetskraven i fråga om parkering gäller transportören, i praktiken ofta fordonsföraren. Om dessa skyldigheter föreskrivs i 14 § i lagförslag 1.

Syftet med sanktionerna är att förhindra att en transport av farliga ämnen medför fara för utomstående under den tid som fordonet är parkerat eller framförs i en tätort. Detta kan anses vara nödvändigt för att farliga ämnen inte ska finnas på fel platser under och i anslutning till en transporthändelse. Parkering kan förbjudas enligt vägtrafiklagen till exempel med hjälp av ett trafikmärke, om parkerade fordon stör användningen av vägområdet på den plats som trafikmärket anger. Denna typ av parkering leder också till sanktioner enligt vägtrafiklagen. En transportenhet som innehåller ett farligt ämne kan dock medföra fara i ett stort område även för andra än för vägtrafikanterna, till exempel för dem som bor i området. Därför är det motiverat att en separat förbudsbestämmelse med tillhörande sanktion införs. Övervaknings- och säkerhetskraven utgör en del av arbetet med att förebygga eventuella säkerhetshot och skadegörelser. Det gäller således att förhindra att tillbud uppstår, till exempel skadegörelse.

Sanktioner i samband med säkerhetsföreskrifterna när det gäller parkering är i praktiken det enda sättet att förplikta transportören till att agera på lämpligt sätt. Det är i praktiken över huvud

taget inte möjligt att kontrollera parkeringen av fordon i efterhand genom administrativa tvångsmedel och förvaltningsbeslut som hänför sig till det förfarandet.

I 6 punkten föreskrivs också om ett med sanktioner förenat förbud mot att lasta eller lossa farliga ämnen på allmän plats i tätort utan tillstånd av den lokala polisen eller på allmän plats utanför tätort utan anmälan till polisen. Kraven gör det möjligt att rikta övervakningsåtgärderna till de platser där farliga ämnen lastas och lossas. Sanktioner för brott mot tillstånds- och anmälnings-skyldigheten är i praktiken det enda sättet att säkerställa att aktörerna också i praktiken strävar efter att fullgöra skyldigheten. Det är inte möjligt att genom administrativa tvångsmedel eller andra myndighetsbefogenheter som används i efterhand, såsom föreläggande av vite, effektivt påverka fullgörandet av tillstånds- eller anmälnings-skyldigheterna, eftersom dessa åtgärder inte har någon förebyggande effekt.

I 7 punkten föreskrivs om sanktioner för brott mot skyldigheter i anslutning till användningen av ett transportmedel. Endast ett sådant transportmedel som lämpar sig för transport av det farliga ämnet i fråga får användas för transporten. Transportmedlet ska på alla vis vara lämpligt för transport av farliga ämnen och förenligt med föreskrifterna. Det gäller även det utrymme i transportmedlet i vilket det farliga ämnet transporteras. Om ett felaktigt och bristfälligt transportmedel används kan det medföra fara för såväl användaren som för andra människor och miljön. Transportören är i praktiken i sista hand den som säkerställer att dessa krav uppfylls. Sanktioner för brott mot de krav som föreskrivs i 16 § i lagförslag 1 i propositionen är det enda sättet att försöka säkerställa att alla säkerhetsrelaterade skyldigheter iaktas innan transporten inleds enligt vad som föreskrivs eller bestäms.

Huvudregeln är att transportmedlet och dess lastutrymme ska vara förenliga med de allmänna bestämmelserna om transportmedel och lastutrymme och lämpa sig för transport av farliga ämnen. Inga bestämmelser om särskilt godkännande eller intyg över överensstämmelse i fråga om fartyg, luftfartyg eller fordon i järnvägstrafik har tagits in i lagen, eftersom det föreskrivs om dessa i andra bestämmelser om olika transportformer och i internationella överenskommelser. Relevanta straffrättsliga sanktioner för överträdelser av bestämmelser finns också i de berörda allmänna lagarna om olika transportformer.

I 8 punkten föreskrivs om sanktioner som tillämpas för att säkerställa att tankfordon som används för transport av farliga ämnen eller fordon som transporterar en tank eller explosiva varor överensstämmer med de tekniska kraven och är i ändamålsenligt skick. ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning garanterar att ett fordon med tanke på sina tekniska egenskaper och sitt skick lämpar sig för transport av farliga ämnen. Bestämmelser om allmänna periodiska besiktningar av fordon finns i fordonslagen (82/2021), enligt vilken det är förbjudet att framföra ett obesiktat fordon på väg. Sanktionerna överlappar inte varandra, eftersom TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar uppfyller ett annat syfte än de allmänna föreskrifterna om besiktning enligt fordonslagen. Fordon som används för transport av farliga ämnen förutsätts uppfylla särskilda krav, som grundar sig på bestämmelserna i internationella överenskommelser om transport av farliga ämnen och på EU-lagstiftningen. I praktiken finns det inte någon annan effektiv metod för att uppfylla dessa krav än att genom sanktioner säkerställa att ändamålsenliga och säkra fordon som uttryckligen är avsedda för hantering av farliga ämnen används vid transport av farliga ämnen, med beaktande av det ämne som transporteras och dess beskaffenhet.

I 9 punkten föreskrivs om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna om förutsättningar för tillfällig förvaring av farliga ämnen, placering eller beredskap. Bestämmelser om dessa skyldigheter finns i 29, 30, 31 och 52 § i lagförslag 1.

Vid tillfällig förvaring som anknyter till transport av farliga ämnen gäller det också att fullt ut iaktta de krav som gäller transporten, eftersom den tillfälliga förvaringen utgör en del av den egentliga transporthändelsen. Bestämmelserna om tillfällig förvaring är huvudsakligen nationella och grundar sig inte på internationella överenskommelser eller EU-lagstiftning, med undantag av den interna räddningsplanen för spårtrafik. Av denna anledning finns det ett visst nationellt handlingsutrymme när det gäller att föreskriva om sanktioner.

I synnerhet i hamnar är det vanligt att farliga ämnen förvaras tillfälligt. Transporter och tillfällig förvaring av farliga ämnen i hamnar ingår i transportkedjor där godset byter transportform från landtransport till sjötransport och vice versa. Verksamheten ingår i transportkedjor där styckegodscontainrar, tankcontainrar, fordon, tankbilar, vagnar eller tankvagnar med farliga ämnen förflyttas från land till ett fartyg, eller där godset flyttas över från hav till land. I hamnen sker ett byte av transportform. Detta är vanligen förenat med exempelvis interna flyttningar av containrar och tillfällig förvaring av dem på hamnområdet. Ett farligt ämne som ingår i en transportkedja hanteras inte och lossas inte heller under den tillfälliga förvaringen.

Motsvarande verksamhet sker på flygplatserna när transportformen växlar till lufttransport eller från lufttransport till landtransport. Enheterna är då mindre än vid sjötransport och som störst sådana containrar som vanligen används ombord på luftfartyg. Förutom hamnar och flygplatser kan områden med platser för tillfällig förvaring vara, utöver vissa områden och terminaler inom bannätet, exempelvis lastnings- och lossningsområden eller depåområden. Till exempel i samband med TFÄ-styckegodstransporter på väg kan ett farligt ämne i terminalen förflyttas direkt till ett annat fordon för vidaretransport eller placeras i en viss del av terminalen tills det senare förflyttas till ett annat fordon.

Försummelser i samband med tillfällig förvaring vid transport av farliga ämnen har genom en öppen bestämmelse om brott kriminaliserats enligt 44 kap. 13 § i strafflagen som brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen. Varken i strafflagen eller i förarbetena till den lagen har det definierats vad som avses med tillfällig förvaring. Av denna anledning får begreppet tillfällig förvaring i strafflagen sitt innehåll även utgående från den föreslagna lagen. Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt strafflagen förutsätter dessutom åtminstone grov oaktsamhet, och gärningen eller försummelserna ska vara ägnade att orsaka fara för någon annans säkerhet eller egendom. Tröskeln för tillämpning av bestämmelsen om brott är i detta avseende synnerligen hög, och i praktiken tillämpas strafflagen sällan till dessa delar.

Kriminalisering enligt strafflagen räcker trots allt inte till för att garantera säkerheten vid tillfällig förvaring av farliga ämnen. Med tanke på att övervakningen av tillfällig förvaring av farliga ämnen ska vara effektiv är det viktigt att man ingriper effektivt också i lindriga överträdelser. Det kan finnas stora mängder farliga ämnen på platser för tillfällig förvaring, vilket ökar den risk som ämnena medför för människorna och miljön. Platserna kan vara belägna relativt nära bosättning. Därför är det särskilt motiverat att myndighetstillsynen fokuseras på platserna för tillfällig förvaring.

I 9 punkten föreskrivs om sanktion i form av en avgift för trafikförseelse i fråga om överträdelser av villkoren för tillfällig förvaring. Bestämmelser om detta finns i 29 § i lagförslag 1. Enligt denna paragraf får farliga ämnen förvaras tillfälligt endast med anledning av byte av transportform eller transportmedel, eller om en transporthändelse av någon annan orsak absolut kräver tillfällig förvaring. Av denna anledning hör tillfällig förvaring alltid nära samman med den egentliga transporthändelsen i dess olika faser, från det att godset sänds iväg till dess att det tas emot. Temporära avbrott i färden som hör samman med transporten och som beror på transportförhållandena betraktas inte som tillfällig förvaring, men de utgör enligt 3 § 2 punkten ändå en

del av transporten. I motiveringen till 29 § redogörs grundligt för olika situationer och gränsdragningar i fråga om tillfällig förvaring.

En förutsättning för tillfällig förvaring är också att transportören på begäran av tillsynsmyndigheten under transporten kan visa upp handlingar där transportens avsändnings- och mottagningsplats framgår. Vid tillfällig förvaring ska det kunna bevisas till vilken transporthändelse det farliga ämnet och förvaringen av det hör. Ingripande i handlingar är nödvändigt för att övervakningen ska kunna utföras. Vanligen ingås det ett transportavtal om transporten och upprättas det en godsdeklaration eller något annat motsvarande transportdokument som beskriver transportbehovet och den last eller försändelse som ska transporteras. Under en transporthändelse har en last eller försändelse en avsändare, transportör och mottagare vid slutdestinationen. Om transportören inte kan visa upp den avsedda handlingen kan man sluta sig till att den föreslagna lagen inte ska tillämpas på transporten av farliga ämnen, utan till exempel kemikaliesäkerhetslagen. Brott mot de skyldigheter som fastställs i kemikaliesäkerhetslagen har förenats med sanktioner i lagens 15 kap.

Brott mot förbudet mot att öppna förpackningar eller tankar ingår också i detta rekvisit. Öppnade förpackningar eller tankar kan få konsekvenser för säkerheten och miljön och försvårar dessutom övervakningen av transporten. Till dessa delar är en sanktion i form av en avgift för trafikförseelse alljämt motiverad.

Vidare innefattar 9 punkten också tre typer av överträdelser, som bygger på brott mot 30 § i lagförslag 1 eller mot en bestämmelse som utfärdats med stöd av den. Syftet med sanktionerna är att säkerställa att transport och tillfällig förvaring och hantering av farliga ämnen som ingår i en transport på de områden som nämns i paragrafen genomförs på ett säkert sätt så att ämnena inte orsakar onödig fara. Det viktiga är att farliga ämnen får förvaras tillfälligt endast på platser med en intern räddningsplan. Interna räddningsplaner krävs dock inte på flygplatser. Det gäller också att sörja för den allmänna ordningen på dessa platser och se till att farliga ämnen placeras och separeras på ett säkert sätt. Detta är viktigt också vid skadefall, där man kan bli tvungen att samla upp farliga ämnen eller oskadliggöra dem.

Med stöd av 9 punkten förenas också det krav på ämnesmängder på en plats som finns i 30 § 2 mom. i lagförslag 1 med sanktioner, vilket motsvarar 12 § i den gällande TFÄ-lagen. Även sanktionerna bibehålls oförändrade till dessa delar. Endast sådana mängder farliga ämnen som är motiverade med tanke på en ändamålsenlig verksamhet och som garanterat kan förvaras säkert får transporteras och förvaras tillfälligt på platser för tillfällig förvaring. Syftet med sanktionerna är således att på ett förebyggande sätt säkerställa att en plats för tillfällig förvaring har tillräckligt hög teknisk säkerhet och beredskapsnivå med beaktande av mängden och arten av de ämnen som förvaras tillfälligt.

Den sanktion som föreslås med stöd av 9 punkten motsvarar den skyldighet vad gäller platser som ska anvisas för lasttransportenheter på ett hamnområde som med stöd av ett bemyndigande i den gällande TFÄ-lagen har föreskrivits genom förordning. Nu utvidgas bestämmelsen så att den gäller sörjande för ordningen på alla platser för tillfällig förvaring, och till dessa delar är det fråga om en ny sanktion. Eftersom ordningen på platsen för tillfällig förvaring har stor betydelse för säkerheten, och dålig ordning ofta utgör en delorsak vid tillbud, är det också viktigt att handlingar som strider mot ordningen tolkas som en överträdelse som leder till sanktion. Syftet med kraven på ordning och sanktionerna i anslutning till dem är att förebygga olyckor. I praktiken ska till exempel platserna märkas ut för lasttransportenheterna, vilket underlättar tillsynsmyndigheternas, och särskilt räddningsmyndigheternas, verksamhet vid olyckor. Tillsynsmyndigheten kan meddela tillsynsföreskrifter om dessa platser. När områdena har märkts ut och

det finns en klar ordning över lasttransportenheterna är det också lättare för räddningsväsendet att hitta objektet i en olyckssituation och röra sig på platsen.

Förutom att alla ämnen ska vara i ordning på en plats för tillfällig förvaring ska enligt 9 punkten sanktion för överträdelse påföras om ämnen förvaras i strid med de områden och platser som har reserverats för dem. Syftet med sanktioneringen är att säkerställa att det fordon som används i transporten samt dess vagnar, containrar, kollin och förpackningar förvaras ändamålsenligt på de platser som reserverats för dem under den tillfälliga förvaringen. I motiveringen till 31 § i lagförslag 1 i propositionen beskrivs i detalj vilka krav som ställs på förvaringen. Sanktionen är nödvändig för att säkerheten ska kunna upprätthållas på platserna för tillfällig förvaring.

Med stöd av 9 punkten förenas försummelse att upprätta en intern räddningsplan och utse en ansvarsperson med en sanktion. Syftet med sanktionen är att sträva efter att säkerställa övervakningen av platserna för tillfällig förvaring och möjliggöra en ändamålsenlig räddningsverksamhet. På så sätt förebygger man också olyckor och eventuella följder av olyckor, eftersom alla riskanalyser och förebyggande åtgärder som behövs för den interna räddningsplanen har gjorts. Vidare har man planerat vilka åtgärder som ska vidtas vid olyckor och övat dessa regelbundet. Syftet med planen och den utsedda ansvarspersonen är att, om det sker en olycka eller ett tillbud på en plats eller ett område för tillfällig förvaring, alla delaktiga ska samarbeta på ett samordnat sätt och att konsekvenserna av olyckan eller tillbudet ska kunna begränsas så att de blir så små som möjligt. Vidare är avsikten att genom sanktionen se till att räddningsplanen uppdateras eller att en ny räddningsplan upprättas om verksamheten förändras avsevärt. Kravet på att upprätta en räddningsplan är inte helt nytt, varken inom bannätet eller i hamnarna, men i fortsättningen ska en intern räddningsplan upprättas även för ett vägområde, till exempel en logistikterminal. Till dessa delar är även sanktionen ny.

Det krävs ingen intern räddningsplan för flygplatser. Bestämmelser om en räddningsplan för flygplatser finns någon annanstans. Försummelse i anslutning till planen är dessutom förenade med sanktioner enligt luftfartslagen.

Enligt 9 punkten ska en särskild sanktion införas för försummelse av de skyldigheter som gäller hamninnehavare. Bestämmelser om dessa finns i 34, 35 och 36 § i lagförslag 1. Dessa skyldigheter gäller till exempel att upprätta en säkerhetsutredning för hamnområdet, lämna säkerhetsutredningen till Transport- och kommunikationsverket, underrätta dem som utför lasthanteringstjänster i hamnen om den godkända säkerhetsutredningen samt granska och uppdatera säkerhetsutredningen. Säkerhetsutredningen ska innehålla en redogörelse för de åtgärder och förfaranden som säkerställer en säker transport av farliga ämnen och anknytande verksamhet inom hamnområdet. Syftet med de föreskrivna skyldigheterna och sanktionerna i anslutning till dem är att effektivisera myndighetstillsynen i hamnarna. Säkerhetsutredningen är ett ytterst viktigt dokument som på ett föregripande sätt tryggar transporterna av farliga ämnen och räddningsåtgärderna i hamnen, och det är också motiverat att förena försummelse att upprätta och lämna en säkerhetsutredning med sanktion i syfte att säkerställa att skyldigheterna iakttas.

En säkerhetsutredning ska alltjämt upprättas för ett hamnområde via vilket mängden farliga ämnen som transporteras som styckegods med fartyg överstiger 10 000 ton per år. Genom sanktionerna strävar man efter att säkerställa att hamninnehavarna tillämpar principer för att förebygga storolyckor och andra olyckor och för att genomföra principerna i säkerhetsledningssystemet. Utredningarna ska också vara uppdaterade. Försummelse av skyldigheten att upprätta en säkerhetsutredning ingår inte i rekvisitet enligt 44 kap. 13 § i strafflagen. För att möjliggöra övervakningen ska också försummelse av skyldigheten att lämna en säkerhetsutredning till Transport- och kommunikationsverket förenas med sanktion. Till dessa delar föreslås inga ändringar i nuvarande praxis. I nuläget har 14 hamnområden godkända säkerhetsutredningar.

I 10 punkten föreskrivs om sanktioner för brott mot skyldigheterna i anslutning till transport av resgods eller flygpost. Bestämmelser om dessa skyldigheter finns i 7 kap. i lagförslag 1. Punkten är indelad så att den innehåller sanktioner för brott mot följande paragrafer i lagförslag 1: 37 § om transport av farliga ämnen som inte är resgods i transportmedel som transporterar passagerare, 38 § om transport av farliga ämnen som resgods och 39 § om flygpost och godkännande som beviljas postföretag för hantering av flygpostförsändelser.

Med stöd av 10 punkten kan sanktion påföras för transport av last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods i fartyg, färjor, luftfartyg och tåg som också transporterar passagerare enligt 37 § i lagförslag 1. Det är också förbjudet att transportera sådan last i buss, om det medför mer än ringa fara. Last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods får transporteras i sådana fartyg, färjor som hör till landsvägar, luftfartyg och tåg som också transporterar passagerare endast om transportmedlet är lämpligt för detta och om den behövliga passagerarsäkerheten säkerställs genom säker placering av den last som innehåller farliga ämnen samt genom övriga ändamålsenliga särskilda åtgärder.

Sanktionen är viktig när det gäller att säkerställa att farliga ämnen inte transporteras i transportmedlen utan särskilda åtgärder, eftersom ämnena kan medföra fara för passagerarna och transportmedlets personal om de transporteras på fel sätt. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om dessa åtgärder som ska vidtas för att garantera säkerheten, såsom tillåten last som innehåller farliga ämnen samt begränsning och placering av lasten. I praktiken är det endast genom sanktioner som man kan sträva efter att föregripande säkerställa att de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av lagen iakttas. Varken en myndighetstillsyn som täcker samtliga trafikformer eller företagets egenkontroll räcker till för att säkerställa en ändamålsenlig säkerhetsnivå i trafikmedlen.

Enligt 10 punkten ska även brott mot de skyldigheter som i 38 § fastställs i anslutning till transport av farliga ämnen som resgods förenas med sanktion. Farliga ämnen får enligt huvudregeln inte transporteras som resgods om transporten på grund av ämnets egenskaper medför sådan fara för människor, miljö eller egendom som inte kan avvärras genom förpackningsåtgärder eller andra särskilda åtgärder. Transport- och kommunikationsverket meddelar redan i nuläget närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om noggranna och exakta begränsningar och förbud som gäller mot farliga ämnen som transporteras som passagerares och besättningsmedlemmars resgods samt om förpackningen av ämnena, om meddelanden till passagerarna, om meddelandesätten och om andra tekniska detaljer som gäller transport av resgods.

I praktiken övervakas passagerarnas resgods i samband med transport av farliga ämnen endast inom flygtrafiken, där kontrollverksamheten är avancerad och omfattande. Transportören vid en lufttransport, flygplatsoperatören och andra som utför uppgifter i samband med lufttransport av passagerare ska också säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får medföra som resgods eller annars i luftfartyget. Denna skyldighet ska också alltjämt vara förenad med sanktion. Eftersom felaktig hantering av farliga ämnen kan medföra fara uttryckligen i flygtrafiken, är det motiverat att även brott mot anmälningsskyldigheten för passagerarna förenas med sanktion. I praktiken är sanktioner det enda sättet att i förebyggande syfte försöka se till att anmälningsskyldigheten fullgörs på korrekt sätt.

I 10 punkten föreskrivs också om sanktioner i samband med transport av farliga ämnen som flygpost, om lufttransporten och hanteringen av farliga ämnen i samband med den är förenad med en fara. Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om vilka farliga ämnen som är tillåtna. Skyldigheten att påföra sanktioner grundar sig på ICAO-TI-föreskrifterna. Utöver den föreslagna lagen föreskrivs det om postverksamheten i postlagen (415/2011), som även innehåller bestämmelser om överträdelser. Bestämmelserna överlappar inte varandra.

Enligt 41 § i lagförslag 1 ska alla som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen och transportsäkerhet vid sådana transporter ha den utbildning eller behörighet av annat slag som behövs för att uppgifterna ska kunna utföras på ändamålsenligt sätt och transportsäkerheten ska kunna säkerställas, så att de kan utföra sina uppgifter på behörigt sätt utan att förorsaka fara. I 42 § i lagförslaget föreskrivs närmare om innehållet i den trafikforms- och uppgiftsbaserade utbildning som krävs. Transport- och kommunikationsverket meddelar redan i nuläget närmare föreskrifter om innehållet och strukturen i utbildningen om transport av farliga ämnen, det praktiska genomförandet av utbildningen, tidsfristerna för fortbildning och andra tekniska detaljer om utbildningen. Brott mot dessa föreskrivna skyldigheter och krav ska enligt *11 punkten* förenas med sanktion.

Sanktionen gäller alla personer och samtliga trafikformer. Genom sanktionen strävar man efter att på förhand säkerställa att alla utbildar sig och att inga tillbud uppstår på grund av okunskap och felaktigt agerande. Företagen och arbetsgivarna bär dessutom ett särskilt ansvar för utbildningen av sin personal. Som det konstaterats ovan är huvudregeln att vem som helst får sända eller transportera farliga ämnen, och därför kan företagen inte ensamma ansvara för fullgörandet av utbildningsskyldigheten.

I *12 punkten* föreskrivs om sanktioner för utbildning som ordnas utan utbildningstillstånd i strid med 49 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Enligt den föreslagna paragrafen får sådan utbildning som behövs för att få ADR-körtillstånd endast tillhandahållas med tillstånd. Tillståndskravet ska förenas med sanktion för att iakttagandet av den föreskrivna skyldigheten och den tillhandahållna utbildningens ändamålsenlighet ska kunna säkerställas.

I *13 punkten* föreskrivs om sanktion för brott mot den allmänna skyldigheten att bereda sig inför säkerhetsrisker, som det föreskrivs om i 51 § i propositionen och som gäller alla trafikformer. I *14 och 15 punkten* föreskrivs dessutom om sanktion för brott mot den i 52 och 53 § föreskrivna skyldigheten att bereda sig inför säkerhetsrisker vid vägtransport och järnvägstransport. Skyldigheterna att vidta skyddsåtgärder gäller skyddsåtgärder och skyddsförpliktelser i anslutning till transport av farliga ämnen som syftar till att hindra stöld och annat avsiktligt missbruk av farliga ämnen som ska transporteras. Syftet med sanktionerna är att säkerställa att verksamhetsidkarna beaktar de internationella bestämmelserna i sin verksamhet och på så sätt redan på förhand minskar de externa riskerna i transportverksamheten. Begreppen säkerhetsrisk och skyddsåtgärder definieras i början av lagen i 3 §. De skyldigheter som anges i 51, 52 och 53 § i propositionen definieras närmare i en förordning som statsrådet utfärdar och i de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverkets meddelar med stöd av paragraferna.

I 54 § 1 mom. i lagförslag 1 i propositionen konstateras att om en brist eller ett fel som påverkar säkerheten upptäcks i ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container får transportmedlet, förpackningen, tanken eller containern inte användas. I *16 punkten* föreskrivs om en sanktion som gäller detta. Det står klart att ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container som är trasigt eller på annat sätt bristfälligt inte får användas, eftersom detta kan medföra fara och risk för miljöskada. Innan transporten inleds ska det kontrolleras att transportmedlet, förpackningen, tanken eller containern lämpar sig för ändamålet och är i behörigt skick, och för att säkerställa att detta görs behöver också den föreslagna sanktionen införas. Förbudet enligt den föreslagna 54 §, och därmed sanktionen enligt denna punkt, gäller inte brister som kan anses ringa, då dessa inte äventyrar säkerheten under transporten och inte ger upphov till missuppfattningar eller tillbud i samband med en olycka. Ett exempel på sådana små skador är enligt motiveringen till paragrafen i den ursprungliga propositionen en buckla i en tank.

I *17 punkten* föreskrivs om sanktion för försummelse av den skyldighet att iaktta tillsynsmyndighetens påbud som anges i 61 § i lagförslag 1. Eftersom det är fråga om en ny skyldighet i

lagstiftningen är även den föreslagna sanktionen ny. Skyldigheten gäller alla parter i en transport och all i lagen avsedd verksamhet som hänför sig till transporterna. Bestämmelsen är nödvändig för att en effektiv övervakning ska kunna genomföras och iakttagandet av säkerhetsföreskrifterna ska kunna effektiviseras. Med granskningar avses i 61 § utöver granskning av den egentliga transporthändelsen även granskningar i företag och på andra platser. Bestämmelsen motsvarar förarens skyldighet enligt vägtrafiklagen att iaktta de påbud som en polisman, gränsbevakningsman eller tullman ger för granskning av ett fordon's skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet. Bestämmelsen i vägtrafiklagen täcker endast de granskningar som ska göras för att iaktta bestämmelserna i den lagen i vägtrafik, och inte granskningar som gäller transport av farliga ämnen. Bestämmelserna överlappar därför inte varandra.

Bestämmelser om tredska mot polis, tullman och gränsbevakningsman finns i 16 kap. 4–6 § i strafflagen. Dessa bestämmelser om tredska ska tillämpas om någon underlåter att följa påbud som en polis, tullman eller gränsbevakningsman har gett med stöd av den föreslagna lagen. De föreslagna sanktionerna ska tillämpas på underlåtelser att följa påbud som getts av tjänstemän med tillsynsuppgifter vid de andra tillsynsmyndigheter som anges i den föreslagna lagen, dvs. Transport- och kommunikationsverket, Säkerhets- och kemikaliverket och Strålsäkerhetscentralen.

I 18 punkten föreskrivs om sanktion för försummelse av de rapporteringsskyldigheter som fastställs i 58 § i lagförslag 1. Rapporteringsskyldigheterna gäller alla trafikformer och de parter och aktörer som är delaktiga i en transport och som avses i paragrafen. För närvarande föreskrivs det om dessa skyldigheter i 11 c § i den gällande TFA-lagen.

Det är alltjämt motiverat att förena dessa skyldigheter med sanktion. Avsikten är att den information som samlats om olyckor ska kunna användas i myndighetsuppgifter för att ytterligare främja transportsäkerheten. Om det till exempel upptäcks att någon typ av tank eller förpackning särskilt förorsakar tillbud kan företeelsen vid behov undersökas vid Säkerhets- och kemikaliverket, som utövar tillsyn och marknadskontroll över förpackningar och tankar under deras brukstid.

I 90 § i lagförslag 1 i propositionen konstateras att arbetsgivare ska se till att anställda arbetstagare som utför sådana uppgifter i samband med transport av farliga ämnen som avses i den föreslagna lagen har den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften. I paragrafen förutsätts också att arbetsgivaren ska ha uppgifter om denna utbildning och kompetens.

Ovan har det konstaterats att även arbetstagaren själv är skyldig att skaffa den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften och som lagen kräver. I 12 punkten föreskrivs om en sanktion som gäller försummelse av denna skyldighet. I 19 punkten föreskrivs om sanktion för brott mot arbetsgivarens skyldighet att på förhand förvissa sig om arbetstagarnas utbildning eller kompetens innan de utför en uppgift som hänför sig till transport eller någon annan uppgift som hör till lagens tillämpningsområde. Genom sanktionen effektiviseras skyldigheten att granska dokument som påvisar arbetstagarnas utbildning eller kompetens eller andra motsvarande dokument innan arbetstagarna tilldelas och påbörjar uppgifterna. Även försummelse av skyldigheten att bevara dokumenten har förenats med sanktion, eftersom utbildnings- eller kompetensuppgifterna annars riskerar att försvinna. I praktiken finns det inget annat effektivt sätt att försöka säkerställa att dessa skyldigheter iakttas.

I 2 mom. föreskrivs det om förseelser för vilka en avgift för trafikförseelse kan påföras vid vägtransport eller järnvägstransport. Förseelserna är indelade först och främst enligt de parter

som är delaktiga i transporter av farliga ämnen, dvs. enligt vem som kan bli skyldig till en förseelse.

De parter som avses i momentet är avsändare, transportör, förare, mottagare, lastare, förpackare, fyllare, innehavare av tankcontainrar och cisternvagnar och lossare. Förutom parterna i transporter föreskrivs det i momentet även om sanktioner för förseelser i fråga om de i 50 § angivna skyldigheterna för den som ger utbildning för ADR-körtillstånd samt försummelse av de skyldigheter som enligt 74 § gäller för den enhet som svarar för underhållet.

I 1 punkten föreskrivs om sanktion för försummelser av de i 11 § i lagförslag 1 angivna skyldigheterna i anslutning till förvaringen av dokument som innehåller transportinformation och motsvarande elektroniska uppgifter. Skyldigheten gäller transportören och avsändaren. Skyldigheten att förvara uppgifter motsvarar det krav som anges i 11 c § i den gällande TFÄ-lagen. Syftet med att förena förvaringen av transportinformation med hot om sanktion är att på så sätt försöka säkerställa att den information som förmedlats till transportkedjan finns tillgänglig även efter transporthändelsen, till exempel när det gäller att utreda parternas skyldigheter, ett intyg, en olycka eller en transport som utförts i strid med kraven. När uppgifterna förvaras blir det också möjligt att övervaka transporterna.

I 2 punkten föreskrivs om sanktion för försummelse av den skyldighet som i 17 § 2 mom. åläggs transportören när det gäller att medföra ett intyg över TFÄ-ADR-godkännande i transportenheten. Genom sanktionen strävar man efter att säkerställa att tillsynsmyndigheten under sin granskning kan förvissa sig om att transportenheten har godkänts för transport av farliga ämnen på korrekt sätt i fråga om såväl inhemska som utländska fordon. Ett dokumentbaserat system är nödvändigt, eftersom det inte finns något elektroniskt internationellt system för godkännanden. Fordonets förare företräder transportören, och sanktionen gäller såväl föraren som transportörens övriga anställda som har till uppgift att sörja för dokumenten över fordonet. Den avgift för trafikförseelse som påförs för förseelsen uppgår till 40 euro och den ska vara lika stor som den avgift för trafikförseelse som påförs för försummelse av skyldigheten att medföra körtillstånd enligt 3 punkten.

I 3 punkten föreskrivs om sanktion för först och främst försummelse av den skyldighet i fråga om ADR-körtillstånd som i 45 § åläggs föraren. All transport av farliga ämnen kräver inte körtillstånd, men den befintliga rätten inkluderas i körtillståndet (körtillstånd för transport av explosiva ämnen, körtillstånd för tanktransport, grundkörtillstånd). Syftet med körtillståndet och sanktioneringen av avsaknad av körtillstånd är att säkerställa att farliga ämnen transporteras på korrekt sätt i enlighet med den föreslagna lagen. I 3 punkten förenas också försummelse av skyldigheten att medföra körtillstånd med sanktion. Sanktionen är nödvändig med tanke på övervakningen. Avgiften för förseelse utgör ett fast belopp på 40 euro.

I 4 punkten föreskrivs om sanktioner i fråga om skyldigheten att förvara dokument som gäller utbildning för ADR-körtillstånd och ADR-körtillståndsprov. Även försummelse av skyldigheten att förstöra dokument förenas med sanktion. Skyldigheten gäller den som ger utbildning för ADR-körtillstånd, och det föreskrivs om denna skyldighet i 50 § i lagförslag 1. Syftet med sanktioneringen är att säkerställa att den utbildning som ges är ändamålsenlig och att det är möjligt att kontrollera vad som krävs för att en person ska få avlägga provet. Dokumenten ska förvaras i sex år, varefter de ska förstöras.

I 5 punkten föreskrivs om en sanktion som gäller besättningsmedlemmarna på ett fordon och som syftar till att säkerställa att identitetshandlingar medförs under transporten. Avsikten är att man genom denna skyldighet till exempel i samband med en olycka ska kunna kontrollera de personers identitet som befunnit sig i transportmedlet. Det föreskrivs om denna skyldighet i 52

§ 3 mom. i lagförslag 1. Enligt denna bestämmelse ska alla besättningsmedlemmar under vägtransporter och järnvägstransporter ha med sig fotoförsedd identitetshandling. Kravet uppfylls om personen har med sig körkort. Om en hjälpkarl i ett fordon inte har körkort ska personen ha med sig en annan fotoförsedd identitetshandling. Det behöver dock inte nödvändigtvis vara ett bevis som utfärdats av en myndighet. Till exempel ett relevant fotoförsett bevis som arbetsgivaren utfärdar ska vara tillräckligt.

I 6 punkten föreskrivs om sanktioner för avsändaren vid vägtransport eller järnvägstransport för försummelser i fråga om tillstånd för transport av farliga ämnen. Om denna skyldighet föreskrivs i 20 § i lagförslag 1. I de internationella överenskommelserna för olika transportformer krävs det i vissa fall att det ansöks om godkännande eller tillstånd för transporten. I de flesta fall och vid sedvanliga transporter krävs inget sådant godkännande eller tillstånd. Det kan bli aktuellt med ett godkännande eller tillstånd om det ämne som ska transporteras, förpackningen eller tanken, eller själva transporthändelsen, inte uppfyller alla relevanta krav, eller om det inte har fastställts några transportkrav för det aktuella fallet. Vid transport av radioaktiva ämnen gäller ett särskilt förfarande för godkännande och anmälan, som det föreskrivs om i 50 § 2 mom. Genom att tillämpa den behöriga myndighetens godkännande, tillstånd eller anmälan som tillsynsåtgärder och förena avsaknad av dessa åtgärder med sanktion kan man proaktivt säkerställa transportsäkerheten.

I 7 punkten föreskrivs om sanktion för försummelse av transportörens och mottagarens anmälingsskyldighet när strålningens doshastighet eller den radioaktiva föroreningen har överskridit säkra gränsvärden. Det föreskrivs om denna skyldighet i 57 § i lagförslag 1. Transport av radioaktiva farliga ämnen är förknippat med vissa särdrag, och därför behövs det sanktioner för att säkerställa att säkerhetsföreskrifterna iakttas. Det är viktigt att Strålsäkerhetscentralen underrättas om fall där gränsvärdena har överskridits, eftersom fallet måste utredas så att man i framtiden kan undvika att omständigheterna leder till ett likadant fall.

I 8 punkten föreskrivs om sanktion för brott mot de skyldigheter som i 63 § i lagförslag 1 fastställs för avsändare, transportörer och mottagare i sådana fall där strålningsvärden överskridits, dvs. att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen orsakerna och vilka korrigerande åtgärder som vidtagits. Syftet med sanktionen är att se till att de som deltar i transport av farliga ämnen utför sina uppgifter så att de strålningsrisker som föranleds av det ämne som transporteras särskilt beaktas vid transport av radioaktiva ämnen. Sanktionen grundar sig på de skyldigheter som gäller ledningssystemet för radioaktiva ämnen och strålskyddsprogrammet. Dessutom ska behövliga åtgärder vidtas när strålningsgränsvärdena överskrids, och detta effektiviseras genom sanktionen. Skyldigheterna och sanktionerna motsvarar de skyldigheter som föreskrivits och ålagts med stöd av den gällande TFÄ-lagen, och nuvarande praxis ändras inte.

I 9 punkten föreskrivs om en allmän sanktion i fråga om transportören vid vägtransporter eller järnvägstransporter som grundar sig på 65 § i lagförslag 1. Med transportör avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som enligt transportavtal eller utan transportavtal utför den egentliga transporten. Den som tjänstgör hos en transportör ska utföra sina uppgifter enligt kraven i den föreslagna lagen. Dessa krav gäller dem enligt deras uppgifter. I den föreslagna lagen ingår inga separata skyldigheter för förare. Föraren ska anses representera transportören i de uppgifter som avses i denna paragraf, och skyldigheterna ska således också gälla föraren på motsvarande sätt som andra personer i transportörens tjänst som sköter i lagen avsedda uppgifter.

Transportörens viktigaste skyldigheter är noggrant och exakt förtecknade i 65 § 1 mom. 1–8 punkterna. Vidare föreskrivs det i 65 § 4 mom. om särskilda skyldigheter som gäller vid järnvägstransport. Ett centralt krav på transportören vid transporter är att säkerställa att endast tillåtna försändelser godkänns för transport av en avsändare och att de uppgifter som behövs för transporten har fått av avsändaren. Syftet med sanktionen för brott mot dessa skyldigheter är att säkerställa att de föreskrivna skyldigheterna också iakttas.

Enligt *10 punkten* kan en mottagare påföras avgift för trafikförseelse för brott mot en i 66 § i lagförslag 1 eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller mottagande av ett farligt ämne, överensstämmelse med kraven eller ibruktagande av vagn eller container.

Med mottagare avses i enlighet med motiveringen till 66 § enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den mottagare av en försändelse som avses i transportavtalet. Om mottagaren befullmäktigat en tredje part som mottagare enligt bestämmelser som gäller transportavtalet anses denna tredje part vara mottagare. Om transporten sker utan transportavtal anses den som tar emot de farliga ämnena när de anländer vara mottagare. Syftet med sanktionen är att säkerställa att också mottagarna på korrekt sätt utför sina föreskrivna uppgifter som hänför sig till mottagandet av farliga ämnen och uppfyllandet av andra krav. Också i slutet av transporten gäller det att säkerställa att transporten inte förorsakar fara för människorna eller miljön, och i detta avseende har mottagaren av farliga ämnen en viktig uppgift i transportkedjan.

I *11 punkten* föreskrivs om sanktioner i anslutning till lastarens verksamhet i sådana fall där lastaren bryter mot de skyldigheter som gäller överlåtelse, granskning, lastning, hantering eller märkning av farliga ämnen. Det föreskrivs om dessa skyldigheter i 67 § i lagförslag 1. I motiveringen till 67 § konstateras att med lastare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som lastar förpackade farliga ämnen, småcontainrar eller UN-tankar i fordon, vagnar eller containrar eller den som lastar containrar, bulkcontainrar, MEG-containrar, tankcontainrar eller UN-tankar i fordon eller vagnar, eller lastar fordon i vagnar vid järnvägstransport. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa containrar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndigande i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

I 67 § 1 och 2 mom. föreskrivs det om de viktigaste skyldigheterna som gäller lastare. Det är av central betydelse med tanke på transportsäkerheten att dessa skyldigheter iakttas, och det är därför viktigt att på förhand genom sanktioner försöka påverka iakttagandet av skyldigheterna.

I *12 punkten* finns en bestämmelse om förseelse som gäller förpackare. Om förpackarens skyldigheter föreskrivs i 68 § i lagförslag 1. Med förpackare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som packar farliga ämnen i förpackningar och vid behov förbereder kollin för transport. I 69 § 1 mom. föreskrivs det om de viktigaste skyldigheterna som gäller förpackare. Syftet med sanktionen är att säkerställa att de föreskrivna skyldigheterna iakttas och samtidigt att säkerställa att förpackarna arbetar på korrekt sätt.

På motsvarande sätt som i fråga om lastare och förpackare föreskrivs det i *13 punkten* om en avgift för förseelse vid brott mot de skyldigheter som gäller förpackare. Med fyllare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som fyller farliga ämnen i tankar, batterivagnar, batterifordon eller MEG-containrar eller fyller bulk gods i fordon, vagnar, storcontainrar eller småcontainrar. Med tank avses här tankfordons och cisternvagnars tankar, avmonterbara tankar, UN-tankar och tankcontainrar. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa tankar, containrar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndigande

i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket. I 68 § 1 mom. i lagförslag 1 föreskrivs det om fyllarens centrala skyldigheter.

I 14 punkten finns bestämmelser om förseelser som gäller innehavare av tankcontainrar och i 15 punkten finns motsvarande bestämmelser om innehavare av cisternvagnar. Med innehavare av en tankcontainer avses i enlighet med motiveringen till 70 § enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den i vars namn en tankcontainer används. Med innehavare av cisternvagnar avses enligt motiveringen till 71 § den i vars namn cisternvagnen är registrerad eller godkänd för transport. De containrar och tankar som används för transport ska vara säkra och avsedda för transport av farliga ämnen. De ska vara i behörigt skick. De ovan nämnda innehavarna är skyldiga att försäkra sig om att tankarna, containrarna och vagnarna är förenliga med den föreslagna lagstiftningen. Denna skyldighet effektiviseras genom den föreslagna bestämmelsen om förseelse.

I 16 punkten föreskrivs det om en avgift för trafikförseelse vid brott mot de skyldigheter som gäller lossare. Med lossare avses enligt motiveringen till 72 § den som lossar containrar, bulkcontainrar, MEG-containrar, tankcontainrar, UN-tankar av fordon eller vagnar, eller vid järnvägstransporter lossar fordon av vagnar, den som lossar förpackade farliga ämnen, småcontainrar eller UN-tankar av fordon, vagnar eller containrar samt den som tömmer farliga ämnen ur olika slags tankar eller batterifordon, batterivagnar, eller farligt bulk gods ur fordon, vagnar eller olika slag av containrar. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa containrar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndigande i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket. Definitionen bygger på ADR- och RID-bestämmelserna. Det är viktigt med tanke på transportsäkerheten att lossaren lossar endast de farliga ämnen som har sänts till mottagaren, genom att använda säkra metoder, och att transportmedlets ventiler stängs efter lossningen, att de rengöringsåtgärder som behövs utförs och att etiketter, skyltar och andra märken som gäller det tidigare innehållet avlägsnas efter rengöringen. Det är motiverat att även genom sanktioner sträva efter att säkerställa att dessa skyldigheter fullgörs på korrekt sätt.

I 17 punkten föreskrivs om en sanktion som gäller den enhet som ansvarar för underhållet. Med enhet som ansvarar för underhållet avses i järnvägstrafiken enligt RID-bestämmelserna den enhet som ansvarar för underhåll av vagnar. I 74 § 1 mom. föreskrivs det om de viktigaste skyldigheterna som gäller enheter för underhåll. Bestämmelser om enheter som ansvarar för fordonen och underhållet av dem inom spårtrafiken finns i spårtrafiklagen. Enligt spårtrafiklagen ska den enhet som ansvarar för underhållet av fordon med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara. Således ska enheten i sina uppgifter också försäkra sig om att underhållet av de tankar som används för transport av farliga ämnen sköts på korrekt sätt.

I 3 mom. föreskrivs om de förseelser om vilka en avgift för trafikförseelse kan påföras vid lufttransport. Även i detta moment är förseelserna indelade i grupper i första hand beroende på vem som i egenskap av part i transporten kan göra sig skyldig till förseelser. Som exempel kan nämnas avsändaren, transportören och mottagaren. Vidare kan flygplatsinnehavare eller någon annan utförare av uppgiften i fråga som bryter mot en skyldighet som anges i 38 §, de som ger utbildning och som bryter mot en skyldighet som anges i 44 § och leverantörer av mark tjänster som bryter mot en skyldighet som anges i 79 § göra sig skyldiga till brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.

I 1 punkten föreskrivs om sanktioner som gäller avsändaren och transportören vid lufttransport. Enligt denna punkt kan dessa påföras en avgift för trafikförseelse, om de låter bli att på det sätt

som förutsätts i 11 § bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter. Motsvarande skyldighet ingår i alla transportformer. Motiveringen motsvarar således det som sägs ovan i 1 mom. 1 punkten.

I 1 punkten ska det också vara straffbart att utföra lufttransporter utan erforderligt tillstånd på det sätt som föreskrivs i 21 §. Sanktioner för tillståndskravet är i praktiken det enda sättet att försöka försäkra sig om att skyldigheten fullgörs. Myndighetstillsynen genomförs genom ett förhandstillståndsförfarande för att trygga säkerheten vid lufttransporter. I övriga transportfordon krävs inte ett sådant normalt tillstånd för transport av farliga ämnen.

Enligt 2 punkten ska det vara straffbart att inte göra ett sådant tillstånd, godkännande eller förhandsanmälan som avses i 20 §. Sanktionen ska gälla avsändaren. Motiveringen till paragrafen motsvarar 1 mom. 6 punkten om väg- och järnvägstransporter.

I 3 punkten föreskrivs om sanktion för försummelse av de skyldigheter som fastställs i 38 § i lagförslag 1. Sanktionen gäller transportörer vid lufttransport, flygplatsinnehavare eller någon annan utförare av uppgifter i samband med lufttransport. Lagförslagets 38 § innehåller specialbestämmelser om att passagerarna ska informeras om de farliga ämnen som är förbjudna ombord på ett luftfartyg. Bestämmelserna grundar sig på ICAO-TI-bestämmelserna. Aktörer som avses är förutom transportören även flygplatsoperatörer, resebyråer och andra som förmedlar resor. Sanktionen gäller sådana fall där passagerarna inte ges informationen på ett tillräckligt tydligt sätt i samband med att de får sina biljetter, eller på något annat ändamålsenligt sätt. I praktiken ska det hos transportören finnas en beskrivning av den metod som ska användas för informering i verksamhetshandboken och andra tillämpliga handledningar. Föreskrifter om dessa krav får meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

I 4 punkten föreskrivs om sanktion som kan påföras avsändaren för brott mot en skyldighet som gäller klassificering och tillåtande, ombesörjning och skriftlig försäkran av en i 78 § föreskriven försändelse, verifiering av uppgifter och anmälningar eller ombesörjning av instruktioner. Sanktionen grundar sig på ICAO-TI-bestämmelserna, som innehåller ett kapitel om avsändarens ansvar och en detaljerad förteckning över de krav som ska uppfyllas. Syftet med sanktionen är att säkerställa att avsändaren kontrollerar att alla tillämpliga krav på lufttransporter uppfylls innan en försändelse överläts för transport.

I 5 punkten föreskrivs, med anknytning till 44 § i lagförslag 1, om en allmän sanktion i fråga om aktörer som ger utbildning. I paragrafen förutsätts att den som ger utbildning har den kompetens som krävs för uppgiften. Sanktionen förväntas ha en förebyggande effekt och sporra utbildarna till att skaffa den kompetens som krävs. Det är inte möjligt att genom andra administrativa metoder på ett föregripande sätt påverka kompetensnivån. Ett kriterium för tillräcklig kompetens är också att utbildaren ger utbildning eller deltar i fortbildning.

I 6 punkten föreskrivs först och främst om sanktion för brott mot skyldigheten för transportören enligt 56 § i lagförslag 1 att anmäla den frakt som transporteras i samband med en olycka eller ett tillbud. Anmälan ska också göras på särskild begäran. Anmälan ska göras till räddningsmyndigheten eller till den behöriga myndighet inom vars område tillbudet inträffade. Anmälningskyldigheten är särskilt viktig vid lufttransport, för att personalen på flygplatserna ska kunna bereda sig inför räddningsåtgärder. Sanktionen kan sporra alla till att fullgöra sin anmälningskyldighet. För de andra trafikformerna gäller ingen motsvarande anmälningskyldighet. I 3 § i räddningslagen föreskrivs det allmänt om skyldigheten att rapportera om olyckor och att vidta räddningsåtgärder. Med transportör avses i denna punkt ett företag som enligt transportavtal eller utan transportavtal utför den egentliga lufttransporten.

I 6 punkten föreskrivs det också om sanktion för brott mot de omfattande allmänna skyldigheter som enligt 79 § gäller för transportörer. Enligt ICAO-TI ansvarar transportören för att säkerställa att de krav som säkerheten förutsätter uppfylls vid mottagning, hantering och lastning av farliga ämnen för transport. Syftet med sanktionen är att se till att dessa skyldigheter fullgörs även i praktiken.

I 7 punkten föreskrivs om sanktioner för transportörer och mottagare som bryter mot de skyldigheter som fastställs i 57 §. Sanktionerna gäller på samma sätt alla trafikformer. Av denna anledning är det i motiveringen möjligt att hänvisa till vad som sägs ovan i den föreslagna 1 mom. 7 punkten.

I 8 punkten föreslås påföljder för brott mot 63 § i lagförslag för avsändaren, transportören och mottagaren. Motiveringen till paragrafen motsvarar det som sägs om väg- och järnvägstransporter i 141 § 2 mom. 8 punkten.

I 9 punkten föreskrivs om leverantörer av marktjänster. Enligt motiveringen till 79 § i lagförslag 1 i propositionen hindrar kraven i paragrafen inte den som ansvarar för marktjänsterna från att utföra några eller alla uppgifter som hänför sig till transportörens marktjänster. På en leverantör av marktjänster som utför sådana uppgifter tillämpas de skyldigheter som gäller transportören; sanktioneringen, som gäller den som erbjuder marktjänster, är motiverad också med tanke på målet att effektivisera fullgörandet av skyldigheterna. Med leverantör av marktjänster avses den som utför uppgifter som avses i 89 § i luftfartslagen. Med marktjänster avses enligt definitionen i 89 § i luftfartslagen de tjänster som utförs på en flygplats för en användare och som räknas upp i bilagan till marktjänstdirektivet. Bilagan innehåller en förteckning över marktjänster, bland annat kontroll av lastning, incheckning av bagage och transport av bagage fram till sorteringssystemen, hantering av fraktgods och post, lastning och avlastning av flygplanet samt andra förberedelser inför flygresan.

I 4 mom. föreskrivs om de förseelser vid fartygstransport som förenas med sanktion i form av en avgift för trafikförseelse. Dessa förseelser kan begås av följande parter som är delaktiga i transporten: avlastaren, avsändaren eller transportören, mottagaren, fartygets befälhavare eller en förpackare, fyllare eller lastare av containrar, fordon eller vagnar.

Enligt 1 punkten kan avgift för trafikförseelse påföras en avlastare, avsändare eller transportör som i strid med 11 § låter bli att förvara dokument med transportinformation eller motsvarande uppgifter. Motiveringen till paragrafen motsvarar det som ovan i 2 mom. 1 punkten föreskrivs om lufttransport.

Enligt 2 punkten föreskrivs om sanktion för försummelse att inhämta sådant tillstånd eller godkännande eller sådan förhandsanmälan som avses i 20 §. Sanktionen gäller avlastare och avsändare. Motiveringen till paragrafen motsvarar det som ovan i 1 mom. 6 punkten föreskrivs om vägtransport och järnvägstransport.

I 3 punkten föreskrivs om sanktioner för transportörer och mottagare som bryter mot den skyldighet som fastställs i 57 §. I 57 § i propositionen föreskrivs om skyldigheten att till var och en som är delaktig i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen anmäla överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening. Motiveringen till paragrafen motsvarar det som ovan i 1 mom. 7 punkten konstateras om sanktioner i fråga om vägtransport och järnvägstransport samt det som konstateras om lufttransport ovan i 2 mom. 6 punkten.

I 4 punkten föreskrivs om sanktioner som påförs avlastare, avsändare, transportörer och mottagare som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 63 § i lagförslag 1 när de säkra gränsvärdena för strålning har överskridits. Motiveringen till paragrafen motsvarar det som ovan i 1 mom. 8 punkten föreskrivs om vägtransport och järnvägstransport.

Sanktionen i 5 punkten gäller avlastare och avsändare som försummar sin skyldighet enligt 75 §. Med avlastare och avsändare avses den avlastare och avsändare samt den avsändare som avses i IMDG-koden. Enligt definitionerna i 13 kap. i sjölagen är avlastare den som avlämnar godset för transport och avsändare den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss. I IMDG-koden används termen avsändare (consignor, shipper) som avser den som förbereder en försändelse för transport.

Sanktionen omfattar de centrala skyldigheterna för avsändare och avlastare, som gör det möjligt att upprätthålla transportsäkerheten på behörig nivå. Dessa bär också ett med sanktion förenat ansvar för att farliga ämnen klassificeras rätt och för att ett ämne är förpackat för transport i en förpackning och en lasttransportenhet som har märkts på relevant sätt och enligt kraven. Med uppgifter som behövs för genomförande av transporten avses enligt motiveringen till 75 § alla de uppgifter som transportören behöver för att utföra transporten säkert och korrekt, uppgifter i allmänhet och de dokument som innehåller uppgifter. Dessa uppgifter består av uppgifter på godsdeklaration eller följesedel, övriga dokument som behövs såsom tillstånd, godkännanden, meddelanden och intyg, som vid behov också kan sändas elektroniskt. Vidare ska uppgifterna om det farliga ämne som ska transporteras lämnas till hamninnehavaren och till den som utför lasthanteringstjänster i hamnen. Med den som utför lasthanteringstjänster i hamnen avses ett företag som bedriver stuvning, lastning, lossning eller intern flyttning av farliga ämnen på hamnområdet.

Även försummelse av skriftlig försäkran enligt 75 § 5 mom. i lagförslag 1 ska förenas med sanktion. Med försäkran avses en försäkran enligt IMDG-koden genom vilken avsändaren be- styrker att lastens innehåll är beskrivet helt, noggrant och på rätt sätt i dokumenten och att lasten är klassificerad, förpackad, märkt och på alla sätt i korrekt skick för transport enligt kraven. Denna skriftliga försäkran kan också vara en elektronisk handling. Syftet med denna sanktion är att proaktivt säkerställa säkra transporter och att en skriftlig försäkran alltid görs.

Sanktionen enligt 6 punkten gäller transportören och fartygets befälhavare, som för egen del är skyldiga att försäkra sig om transportsäkerheten på det sätt som anges i 76 § i lagförslag 1. Syftet med sanktionen är att proaktivt säkerställa att dessa skyldigheter fullgörs på korrekt sätt. Med transportör avses den transportör som definieras i IMDG-koden (carrier). Transportören kan till exempel vara transportör, trafikidkare, redare eller rederi om vilkas skyldigheter det i övrigt finns bestämmelser på andra ställen i sjöfartslagstiftningen. Sanktionen gäller de centrala skyldigheter som transportören och fartygets befälhavare har. Dessa ska försäkra sig om att fartyget lämpar sig för transporten, att endast farliga ämnen som tillåts för transport godkänns för transporten och att de uppgifter som behövs för transporten har erhållits. På så sätt kan man vid transporten försäkra sig om att det utifrån de uppgifter som erhållits finns förutsättningar för att utföra transporten säkert och i enlighet med kraven. Bestämmelser om de uppgifter som krävs för transporten finns i 3 kap. i lagen.

Transportören och fartygets befälhavare bryter mot sina skyldigheter om de försummar att säkerställa säkerheten vid den egentliga transporten så, att lasttransportenheterna placeras och vid behov fästs vid fartyget, och att olika farliga laster separeras korrekt från varandra. När destinationshamnen för en fartygstransport är i Finland ska det också betraktas som förseelse om

inga uppgifter om farliga ämnen ges till hamninnehavaren och den som utför lossningen. Uppgifterna behövs för att lossningen av fartyget ska kunna utföras med beaktande av ämnenas farliga egenskaper.

I 7 punkten föreskrivs om sanktion för försummelse av de skyldigheter som fastställs i 77 § i lagförslag 1. Sanktionen gäller förpackare, fyllare eller lastare av containrar, fordon eller vagnar. Den nämnda paragrafen ska innehålla en bestämmelse om en försäkran inklusive stuvningsintyg som ska ges av den som ansvarar för förpackning, fyllning eller lastning av farliga ämnen i containrar eller fordon eller vagnar vid väg- eller järnvägstransport. Syftet med sanktionen är att säkerställa att stuvningsintyg upprättas på korrekt sätt. Med stuvningsintyg avses ett intyg enligt IMDG-koden på vilket det intygas att en last som ska lämnas för transport uppfyller kraven. I paragrafen finns en förteckning över de åtgärder, märkningar, dokument och andra uppgifter i anslutning till lasten som genom stuvningsintyget försäkras uppfylla kraven för utförandet av transporten.

142 §. Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen. I paragrafen föreskrivs om den påföljdsavgift som påförs vid marknadskontrollen av en förpackning, en tank eller en bulkcontainer. Denna nya administrativa påföljdsavgift ska tas i bruk för att iaktta skyldigheterna när det gäller utsläppande på marknaden, innehav eller användning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar. Sanktionen har samband med verkställigheten av marknadskontrollförordningen. Förslaget om en påföljdsavgift som ska påförs vid marknadskontroll ingår också i den ursprungliga propositionen. Denna motivering kompletterar motiveringen till 158 § i den ursprungliga propositionen.

Marknadskontrollförordningen är en horisontell rättsakt med brett tillämpningsområde som gäller marknadskontrollen av olika produktgrupper. I förordningen finns det bestämmelser bland annat om allmänna harmoniserade ramar för marknadskontrollen och den yttre gränskontrollen i medlemsstaterna samt om minimikrav på marknadskontrollmyndigheters befogenheter. Dessutom förutsätter marknadskontrollförordningen att medlemsstaterna i fråga om de författningar som hör till förordningens tillämpningsområde föreskriver om påföljder för överträdelse av dem.

Kompletterande nationell lagstiftning behövs för att förenhetliga den nationella lagstiftningen om marknadskontroll och som stöd för tillämpningen av marknadskontrollförordningen. Följaktligen ska lagen om marknadskontrollen av vissa produkter kompletteras och bestämmelser för specifika produktsektorer införas. De produktgrupper som ingår i marknadskontrollförordningen omfattar de förpackningar, tankar och containrar för transport av farliga ämnen som avses i detta lagförslag.

Artikel 41 i marknadskontrollförordningen förutsätter att medlemsstaterna föreskriver om påföljder för överträdelse av marknadskontrollförordningen och av den harmoniserade unionslagstiftning som förtecknas i bilaga II till förordningen, genom vilka ekonomiska aktörer åläggs skyldigheter. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Av denna anledning grundar sig den föreslagna påföljdsavgiften på EU-lagstiftning, och den ger ingen nationell rörelsefrihet när det gäller att föreskriva om förseelser för vilka påföljder ska påförs. Enligt skäl 65 i marknadskontrollförordningen är regler för fastställande av sanktioner, inklusive böter, en fråga som faller under nationell behörighet och bör därför fastställas i nationell lagstiftning. Följaktligen föreskrivs det om den föreslagna sanktionens belopp och hur sanktionen ska påförs i 143 § i lagförslag 1.

Den föreslagna paragrafen är indelad i två delar. I 1 mom. föreskrivs om de förseelser för vilka vem som helst kan påförs en påföljd för brott mot de allmänna säkerhetsföreskrifterna i fråga

om förpackningar, tankar eller containrar. I *1 punkten* föreskrivs om sanktioner för brott mot dessa skyldigheter. Enligt motiveringen till 23 § i lagförslag 1 i propositionen används begreppen förpackning, tank och container i en allmän betydelse i lagförslaget. I praktiken finns det olika typer av förpackningar och tankar som används för transport, såsom tunnor, lådor, tryckbehållare och fasta eller avmonterbara tankar. Med container avses i containerlagen (762/1998) avsedda containrar, men även sådana containrar som inte omfattas av containerlagen. Även containrarna är av olika typer, såsom containrar som används för transport av bulkgoods, dvs. bulkcontainrar, där det fasta ämne som transporteras är i direkt kontakt med innerväggarna.

Förpackningar, tankar och containrar ska vara säkra att använda för transport av farliga ämnen, och de ska också användas på ett korrekt och säkert sätt. Förpackningar, tankar och containrar samt tillbehör som är fästa på eller installerade i dem ska vara tillverkade av material som lämpar sig för användningsförhållandena i fråga. Genom att dessa skyldigheter förenas med sanktion i form av en påföljdsavgift effektiviserar iakttagandet av de föreskrivna skyldigheterna. Den tilltänkta användningen och exempelvis typen av tank avgör vilka tekniska egenskaper som krävs. Avsikten är att det ska meddelas närmare föreskrifter om detta med stöd av det bemyndigande som finns i paragrafen.

I *2 punkten* föreskrivs om sanktioner för brott mot skyldigheter i anslutning till tillverkningen av förpackningar, tankar eller bulkcontainrar. Bestämmelser om dessa finns i 25 § i lagförslag 1. Skyldigheterna gäller dels godkännande, kvalitetssäkring samt registrering och tillgängliggörande av tekniska uppgifter, dels, i anslutning till tillverkningen, förvaring av dokument för att möjliggöra myndighetstillsyn och en säker användning av produkterna.

Ett villkor för fortsatt användning av förpackningar, tankar och containrar är på behörigt sätt genomgångna periodiska besiktningar och provningar, om inte en säker användning äventyras på grund av en olycka eller någon annan omständighet som kräver rekonditionering eller andra åtgärder som garanterar säkerheten. Skyldigheten att under den tid som produkten används bevara den tekniska dokumentationen för att det ska vara möjligt att senare bedöma och övervaka överensstämmelsen med kraven garanterar att dessa skyldigheter iakttas. Syftet med sanktionen i 3 punkten är att försöka säkerställa att dessa skyldigheter gällande dokumentation iakttas. Sanktioneringen grundar sig på 25 och 26 § i lagförslag 1.

På grundval av *4 punkten* förenas fall där förpackningar, tankar eller containrar används i strid med vad som föreskrivs i eller med stöd av 26 § med sanktion. Den föreslagna sanktionen kompletterar sanktionen i anslutning till de allmänna säkerhetskraven i 1 punkten när det gäller användningen av förpackningar, tankar och containrar. Syftet med sanktionen är att det för varje transport ska väljas en sådan förpackning, tank och container som lämpar sig för den transportform och det transportsätt som behövs.

Paragrafens 2 mom. redogör för de förseelser som ekonomiska aktörer kan göra sig skyldiga till genom att bryta mot de uttryckliga skyldigheter som föreskrivits för dem. Sådana ekonomiska aktörer kan enligt 2 mom. vara ägare eller innehavare, tillverkare eller representanter för tillverkare, importörer, distributörer, ägare och operatörer av en tryckbehållare eller en tank.

I *1 punkten* föreskrivs om sanktioner för försummelse av den anmälningskyldighet som i 28 § fastställs för ägare av tankar och tryckbehållare. Det är fråga om en sanktion som grundar sig på en nationell skyldighet och som syftar till att säkerställa ett uppdaterat register över anmälda tankar eller tryckbehållare. Registreringen gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att följa upp tankarnas livscykel med avseende på exempelvis strukturella förändringar och betydande reparationer.

Bestämmelserna i 2 *punkten* gäller tillverkaren och tillverkarens representant. I 80 och 81 § i lagförslag 1 i propositionen ingår krav på att säkerställa säkerheten, förvara dokumentation, vidta åtgärder för att få en transportabel tryckbärande anordning att överensstämma med kraven eller dra tillbaka eller återkalla den, informera om dessa åtgärder, dokumentera dem och lämna uppgifter om dem till myndigheterna. I denna punkt föreskrivs om sanktioner för brott mot dessa skyldigheter. Med sanktion förenas även försummelse av de allmänna skyldigheter att lämna uppgifter och samarbeta med myndigheterna som det i enlighet med direktivet om transportabla tryckbärande anordningar föreskrivs om i 89 § i lagförslag 1.

I 3 *punkten* ingår sanktioner för importören. Bestämmelser om dessa finns i 83 och 84 § i lagförslag 1. Påföljdsavgift kan påföras en importör som åsidosätter en skyldighet som gäller utsläppande på marknaden, säkerställande, uppgiftslämnande, bevaring, avhållsamhet, förvaring eller skyldighet som gäller bringande av en tryckbärande anordning i överensstämmelse med kraven, tillbakadragande eller återkallelse, information eller dokumentering. I denna punkt förenas även försummelse av de skyldigheter som fastställs i 89 § i lagförslag 1 med sanktion.

Enligt 4 *punkten* kan sanktioner påföras distributörer som försummar sina skyldigheter om tillhandahållande eller säkerställande i 85 §. Med sanktion förenas också brott mot skyldigheten enligt 86 § att avhålla sig från tillhandahållande, informera, dokumentera eller säkerställa att åtgärder vidtas samt den allmänna skyldigheten enligt 89 § i lagförslag 1.

I 5 *punkten* föreskrivs om sanktion för brott mot ägarens skyldigheter enligt 87 § när det gäller säkerställande, avhållande, information eller dokumentering samt brott mot de allmänna skyldigheterna enligt 89 § i lagförslag 1.

Sanktionen enligt 6 *punkten* gäller operatörer, om vars skyldigheter det föreskrivs i 88 §. I punkten sanktioneras brott mot skyldigheterna i fråga om användning, information eller säkerställande, eller, på samma sätt som i de övriga punkterna i momentet brott mot de allmänna skyldigheterna enligt 89 § i lagförslag 1.

143 §. Påförande av avgift för trafikförseelse och avgiftens storlek. I paragrafen föreskrivs om påförande av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift samt om avgifternas storlek. På påförandet av avgift tillämpas förvaltningslagen (434/2003).

Enligt principerna om reglering av administrativa påföljder är det vanligen motiverat att befogenhet att ålägga sanktioner innehålls av den myndighet som utövar tillsynen över att lagstiftningen följs och som har de bästa förutsättningarna och sakkunskap att bedöma de omständigheter som utgör grund för åläggandet (se Lainkirjoittajan opas, avsnitt 12.10). Av denna anledning ska enligt 1 mom. den avgift för trafikförseelse som avses i 141 § påföras av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet och den påföljdsavgift som avses i 142 § 1 mom. ska påföras av Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen. Säkerhets- och kemikalieverket påför den i 142 § 2 mom. avsedda påföljdsavgiften. Avgifterna betalas till staten.

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har lång erfarenhet av tillsyn över lagstiftningen om farliga ämnen. För tillfället påför dessa myndigheter bötesstraff för brott mot lagstiftningen om transport av farliga ämnen. Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet påför till exempel redan nu avgifter för trafikförseelser för brott mot vägtrafiklagen.

Påförande av påföljdsavgift inom marknadskontrollen av transportabla tryckbärande anordningar är en ny uppgift för Säkerhets- och kemikalieverket och för Strålsäkerhetscentralen. Det är motiverat att dessa ämbetsverk ges befogenhet att påföra påföljdsavgiften, eftersom de enligt

den föreslagna lagen ska övervaka att förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen är säkra och överensstämmer med kraven.

I 2 mom. finns en bestämmelse om beloppet av avgiften för trafikförseelse. Avgift för trafikförseelse, som uppgår till 40 euro, kan påföras för försummelse av skyldigheten att under transporten medföra ett i 17 § 2 mom. avsett intyg över TFA-ADR-godkännande och ett i 45 § avsett ADR-körtillstånd, samt försummelse av skyldigheten att medföra sådan identitetshandling som avses i 52 § 3 mom. Sanktionsbeloppet motsvarar beloppet av den avgift för trafikförseelse som enligt körkortslagen, fordonslagen (82/2021) och lagen om transportservice (320/2017) ska påföras för brott mot skyldigheten att medföra handlingar.

I 3 mom. föreslås i fråga om andra förseelser än de som avses i 2 mom. att en variationsbredd ska införas avseende beloppet av avgifter för trafikförseelser, som den behöriga myndigheten fastställer i sin egen påföljdspraxis. En fysisk person kan dock påföras högst 500 euro och en juridisk person högst 1 000 euro i avgift för trafikförseelse. Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång påförs för två eller flera förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, påförs avgiften för fysiska personer höjd med 100 euro och avgiften för juridiska personer höjd med 200 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften för trafikförseelse gäller. Avgiftsbeloppen är skäliga och förenliga med proportionalitetsprincipen, men tillräckligt effektiva för att effektivisera iakttagandet av de skyldigheter som föreslås i lagen.

Det påföljdsavgiftsbelopp som i 4 mom. föreslås för marknadskontrollen av transportabla tryckbärande anordningar motsvarar beloppet av den påföljdsavgift inom marknadskontroll som fastställs i den nya fordonslagen. Fordonslagen trädde i kraft den 1 maj 2021. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden.

En transportabel tryckbärande anordning som är defekt eller som används fel kan vara farlig. Av denna anledning ska beloppet av påföljdsavgiften inom marknadskontrollen ha en sådan effekt att den på behörigt sätt förebygger förseelser, så att de som planerar och tillverkar tryckbärande anordningar och släpper ut dem på marknaden, samt andra ekonomiska aktörer, följer de krav som ställs på planering, tillverkning och utsläppande på marknaden i fråga om dessa produkter.

Vid bedömningen av storleken av avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften ska enligt 5 mom. hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats samt gärningsmannens ekonomiska ställning. Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det. Genom detta moment, som gäller dimensioneringen av sanktionsavgiften, uppfylls de krav på proportionalitet som riksdagens grundlagsutskott ställer i fråga om påföljdsavgifter. När det gäller avgiften för trafikförseelse ska de omständigheter som nämns i momentet beaktas när anvisningar om uppföljning görs upp. Avgifterna för trafikförseelse ska vara fasta till exempel på 50, 100, 200, 300, 400 och 500 euro.

Paragrafens 6 mom. innehåller dessutom principen *ne bis in idem*, dvs. ett förbud mot dubbelbestraffning. Betydelsen av denna princip med tanke på administrativa avgiftssanktioner har behandlats exempelvis i regeringens propositioner om vägtrafiklagen och fordonslagen (RP

180/2017 rd, RP 177/2020 rd). *Ne bis in idem*-regeln har beaktats så att påföljdsavgift inte får påföras, om personen misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol eller har dömts för samma gärning genom en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

144 §. Verkställighet av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter. I paragrafen föreskrivs om verkställighet av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter på sedvanligt sätt.

I 1 mom. ingår en hänvisning till lagen om verkställighet av böter. Verkställigheten av avgifter för trafikförseelser och påföljdsavgifter sköts enligt 2 mom. av Rättsregistercentralen.

Det finns ingen allmän bestämmelse om preskribering av administrativa sanktioner i lagstiftningen. I 3 mom. föreslås därför bestämmelser om att en påföljdsavgift preskriberas fem år från det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Om påföljdsavgiften fördröjs ska den vara räntefri.

145 §. Temporärt förbud att delta i prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare. Numret på paragrafen ändras. I övrigt motsvarar motiveringen 160 § i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen.

146 §. Ändringssökande och verkställighet. Ordalydelsen i 3 mom. ändras. Beslut om avgift för trafikförseelse enligt 141 § i lagförslag 1 och beslut om påföljdsavgift enligt 142 § får inte verkställas förrän det vunnit laga kraft. De andra förvaltningsbesluten som föreslås i lagen får verkställas trots omprövningsbegäran eller överklagande. Verkställbarheten av beslut om avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift fastställs därmed i enlighet med lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

24 kap.

Särskilda bestämmelser

146 §. Ändringssökande och verkställighet. Numret på paragrafen ändras. Motiveringen motsvarar motiveringen till 162 § i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen.

147 §. Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada. Numret på paragrafen ändras. Motiveringen motsvarar motiveringen till 163 § i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen.

148 §. Persontillstånd som förekommer eller förstörs. Numret på paragrafen ändras. Vidare kompletteras 2 mom. jämfört med den ursprungliga propositionen genom en hänvisning till de dokument som anges i den föreslagna lagen. Genom hänvisningen preciseras bemyndigandet att meddela föreskrifter så att föreskrifter får meddelas om hur det ska meddelas att dokument som anges i den föreslagna lagen har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av det ursprungliga dokumentet. ~~Till övriga~~ delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

149 §. Tjänsteansvar. Numret på paragrafen ändras. Motiveringen motsvarar motiveringen till 165 § i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen.

25 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

150 §. *Ikraftträdande.* Numret på paragrafen ändras. Motiveringen motsvarar motiveringen till 166 § i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen.

151 §. *Övergångsbestämmelser.* Numret på paragrafen ändras. Dessutom ändras *12 punkten* (167 § i den ursprungliga propositionen). Genom de övergångsbestämmelser som föreslås i paragrafen fastställs övergångsperioder som gör det möjligt att flexibelt anpassa befintlig verksamhet till de nya krav som föreslås i lagen. Denna ändring ger mer tid för beredningen av de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av lagen och som det är meningen att framöver ska innefatta vissa krav som i nuläget fastställs på förordningsnivå. Transport- och kommunikationsverket ska framöver meddela föreskrifter om fartygs- och lufttransport av farliga ämnen på samma sätt som det i nuläget meddelar föreskrifter om vägtransport och järnvägstransport. De gällande föreskrifterna om vägtransport och järnvägstransport ska revideras enligt de krav som ställs i EU:s lagstiftning före den 30 juni 2023. Under övergångsperioden kan de ändringar i föreskrifterna som förutsätts i lagen göras inom ramen för ett och samma föreskriftsprojekt. De förordningar som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är i regel i kraft i sex månader efter det att lagen har trätt i kraft. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

5.2 Lag om ändring av körkortslagen

65 §. *Körförbud på grundval av återkommande förseelser.* Det föreslås att *1 mom. 6 punkten* ska ändras jämfört med den ursprungliga propositionen så att den överensstämmer med det reviderade påföljdssystemet. Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år vid körning med motordrivet fordon har gjort sig skyldig till sådant brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen som avses i 141 § 1 eller 2 mom.

5.3 Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

3 §. *Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande.* Det föreslås att *2 mom.* ska ändras jämfört med den ursprungliga propositionen så att den överensstämmer med det reviderade påföljdssystemet. Därmed stryks hänvisningen till lagen om transport av farliga ämnen i förteckningen, eftersom lagen inte längre ska innehålla några sanktioner med hot om bötesstraff. Samtidigt ändras förteckningen i momentet lagtekniskt sett.

5.4 Lag om verkställighet av böter

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Paragrafen ändras jämfört med den ursprungliga propositionen på så sätt att *2 mom.* ändras i överensstämmelse med de ändringar som gjorts efter den ursprungliga propositionen. Efter utfärdandet av den ursprungliga propositionen har flera punkter fogats till momentet. Till övriga delar motsvarar motiveringen till paragrafen den motivering som finns i den ursprungliga propositionen.

6 Ikraftträdande

Det föreslås att det förslag till lag om transport av farliga ämnen och lag om verkställighet av böter som ingått i den ursprungliga propositionen inklusive de föreslagna ändringarna samt de övriga lagförslagen som ingått i den ursprungliga propositionen ska träda i kraft under år 2023.

7 Förhållande till andra propositioner

7.1 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till den kompletterande budgetpropositionen för 2023 och avses bli behandlad i samband med den.

8 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

8.1 Allmänt

Detta avsnitt ersätter huvudsakligen avsnitt 12.6 i den ursprungliga propositionen, ”Det föreslagna sanktionssystemets överensstämmelse med grundlagen”.

Utöver den påföljdsavgift för marknads kontroll som föreslås i den ursprungliga propositionen föreslås det i denna kompletterande proposition att det ska föreskrivas om en påföljd för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, avgiften för trafikförseelse med tillhörande system. Det föreslås att brottsrequisitet för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 44 kap. 13 § i strafflagen inte ska ändras i strafflagen. Likaså är miljöförstöring i samband med transport av farliga ämnen alltjämt en kriminell gärning enligt 48 kap. 1–4 § i strafflagen.

Den föreslagna avgiften för trafikförseelse kan påföras som påföljd för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 141 § i lagförslag 1. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 9/2018 rd och lagutskottet i sitt utlåtande LaUU 9/2018 rd bedömt avgiften för trafikförseelse som påföljd för de lindrigaste förseelserna i vägtrafiken.

Administrativa påföljdsavgifter har i 142 § i lagförslag 1 använts som sanktion för försummelse att iakttä skyldigheterna vid utsläppning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar på marknaden eller ägande eller användning av dem.

Utöver de egentliga bestämmelserna om förseelser föreslås det i den ursprungliga propositionen att det ska införas en sex månaders karenstid för att på nytt få delta i provet för en person som handlar svikligt vid ett prov för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare. I den ursprungliga propositionen behandlas lagstiftningsordningen och förhållandet till grundlagen i fråga om denna sanktion (se RP 220/2021 rd, s. 41).

8.2 Allmänna villkor för avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter

8.2.1 Straffrättslig laglighetsgrund

Det föreslås att 23 kap. i lagförslag 1 i propositionen ska innehålla nya administrativa avgifts-sanktioner som påföljd för brott mot lagen. Dessa är avgift för trafikförseelse enligt 142 § och påföljdsavgift enligt 143 §. Förutom brottsrequisit ska 143 § innehålla bestämmelser om förfarandet för påförande av sanktioner, sanktionernas storlek och hur de ska verkställas. Den ursprungliga propositionen innehåller bestämmelser om sökande av ändring i beslut om sanktionsavgifter.

I grundlagsutskottets etablerade utlåtandep Praxis har det ansetts att den straffrättsliga legalitetsprincip som avses i 8 § i grundlagen inte direkt riktar sig mot regleringen av administrativa påföljder. Ursprungligen har frågan uppmärksamats med avseende på kravet på exakthet

(GrUU 74/2002 rd, s. 5/I). Senare har utskottet regelmässigt upprepade gånger nämnt detta allmänna krav på exakthet i sina bedömningar av förslag som gällt administrativa påföljdsavgifter (t.ex. GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 17/2012 rd, s. 6/I, GrUU 15/2014 rd, s. 2/I, GrUU 28/2014 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 15/2016 rd, s. 4–5, GrUU 2/2017 rd, s. 5, GrUU 39/2017 rd, s. 3, GrUU 9/2018 rd, s. 3, GrUU 12/2019 rd, s. 8, 13/2019 rd, s. 8, GrUU 21/2020 rd, s. 2 och GrUU 46/2021 rd, 13 punkten.)

Grundlagsutskottet har dock också ansett att bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter ska uppfylla kraven på tillräckligt exakta och tydliga bestämmelser. Trots att utskottet uttryckligen har ansett att kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i sig inte riktar sig mot regleringen av administrativa påföljder, har det ändå ansett att det allmänna kravet på exakthet inte kan förbigås i en reglering av detta slag (t.ex. GrUU 74/2002 rd, s. 2/I). Enligt utskottet ska det lagstiftas exakt och tydligt om grunderna för påföljdsavgiften och dess storlek, lika väl som om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen (t.ex. GrUU 32/2005 rd, s. 2–5, GrUU 55/2005 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 12/2019 rd, s. 8 och GrUU 46/2021 rd, 12 punkten).

Grundlagsutskottet har också ansett att de krav som gäller så kallad blancokriminalisering, ett förfarande som utvecklats i samband med den straffrättsliga lagstiftningen, även gäller reglering av administrativa påföljdsavgifter (GrUB 25/1994 rd, s. 8/I). Utskottet har ansett att denna typ av precisering av regleringen är ett villkor för att ett lagförslag ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning (GrUU 10/2016 rd, s. 7–8).

I 141 och 142 § i lagförslag 1 i propositionen föreskrivs det, på det sätt som förutsätts enligt legalitetsprincipen, tillräckligt noggrant avgränsat och exakt om de typer av gärningar och församlingar som ska betraktas som förseelser och därmed förenas med sanktion. Det föreslås att förseelserekvisiten i 141 § ska vara indelade enligt trafikform och enligt de skyldigheter som gäller för de parter som är delaktiga i transporten. I 142 § i propositionen har försumelse att iakta skyldigheterna vid utsläppning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar på marknaden eller ägande eller användning av dem förenats med sanktion på ett tillräckligt noggrant avgränsat och exakt sätt genom en administrativ påföljdsavgift.

8.2.2 Tillräknande

I denna kompletterande proposition föreslås det att uppsåt eller vållande ska vara ett villkor för tillräknande för en förseelse. Det är inte nödvändigt att binda bestämmelserna om sanktionsavgifter till uppsåt eller oaktsamhet. Med andra ord har det också ansetts vara möjligt att i fråga om administrativa påföljdsavgifter tillämpa ett ansvar som är oberoende av vållande, dvs. så kallat strikt ansvar. Strikt ansvar föreslås dock inte i denna proposition, utan som grund har man använt den ståndpunkt som grundlagsutskottet omfattade i samband med riksdagsbehandlingen av den nya vägtrafiklagen, där det betonades att ett straffbart beteende ska vara kopplat till uppsåt eller vållande.

Av denna anledning ska dessa begrepp tolkas med beaktande av 3 kap. 6 § i strafflagen, där det föreskrivs om uppsåt, och 7 § i strafflagen, där det föreskrivs om vållande. Tolkningen kan motiveras med att grundlagsutskottet i sak har jämställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (t.ex. GrUU 46/2021 rd, 12 punkten, GrUU 21/2020 rd, s. 2, GrUU 9/2018 rd, s. 2–3, GrUU 2/2017 rd, s. 4–5 och GrUU 14/2013 rd, s. 2/I).

Även EU-rätten är relevant i frågan, eftersom de föreslagna sanktionsavgifterna grundar sig antingen helt eller delvis på de skyldigheter som fastställs i EU-lagstiftningen. Utgångsläget i tolkningen av begrepp som definierar området för tillräknande är att tolkningen ska ha samma

innehåll i alla situationer som gäller administrativa avgiftspåföljder (se t.ex. EU-domstolens *Intertanko*-avgörande; C-308/06).

8.2.3 Förfarandet för påförande av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter

Förvaltningslagen ska tillämpas på påförandet av de sanktionsavgifter som föreslås i denna proposition. Detta har ansetts vara viktigt i grundlagsutskottets utlåtandepraxis när det gäller administrativa avgiftspåföljder. Enligt 31 § i förvaltningslagen ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten ska i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras (myndighetens utredningsskyldighet). Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis innebär denna bestämmelse i förvaltningslagen i regel att påförandet av administrativa påföljdsavgifter inte grundar sig på omvänd bevisbörda (GrUU 32/2005 rd, s. 3/II och GrUU 9/2018 rd, s. 6.). Förvaltningslagen utgör också i övrigt med tanke på rättssäkerheten en tillräcklig grund även för påförande av de föreslagna avgifterna för trafikförseelse och påföljdsavgifterna.

Det är motiverat att befogenhet att ålägga sanktionsavgift innehas av den myndighet som utövar tillsynen över att lagstiftningen följs och som har de bästa förutsättningarna och sakkunskap att bedöma de omständigheter som utgör grund för åläggandet. Enligt 143 § i lagförslag 1 ska avgifter för trafikförseelse påföras av polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet inom respektive myndighets ansvarsområde. Påföljdsavgifter ska påföras av Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen. Dessa tillsynsmyndigheters befogenhet kan motiveras särskilt med de beslut om tillräknande och dimensionering av avgiftssanktioner som ska fattas, vilka kräver sakkunskap om de omständigheter som utgör grund för påförandet av påföljdsavgiften och om det materiella område som lagstiftningen om påförande av påföljdsavgift gäller. De administrativa sanktionerna kan också motiveras med att påförandet av sanktioner effektiviseras, vilket i praktiken kan betyda att påförandet av sanktion blir en snabbare process än ett straffrättsligt förfarande.

Då kan det också vara ändamålsenligast att alla tillsynsmyndigheter som avses i den föreslagna lagen har befogenhet att påföra de föreslagna avgiftssanktionerna. Särskilt motiverat kan det vara att denna befogenhet innehas av Transport- och kommunikationsverket, som har tillsynsbefogenhet inom alla trafikformer när det gäller transport av farliga ämnen och som dessutom blir den myndighet i Finland som samordnar tillsynen över farliga ämnen.

Det föreslås dock i lagförslag 1 att Transport- och kommunikationsverket ska ha synnerligen omfattande lagstiftningsbefogenhet att meddela föreskrifter med stöd av den föreslagna lagen. Denna omfattande befogenhet framgår av avsnitt 8 i den ursprungliga förordningen, där bemyndigandena att meddela föreskrifter räknas upp i varje bestämmelse. I 3 § i grundlagen föreskrivs det om en maktfördelningsprincip, enligt vilken den lagstiftande makten och den dömande makten ska separeras från varandra. Enligt 21 § i grundlagen har alla en grundläggande rättighet till rättsskydd, dvs. var och en har rätt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. På grund av de begränsande villkor som dessa principer ställer ska kommunikationsministeriet enligt förslaget inte ges befogenhet att påföra sanktionsavgifter.

Även det faktum är relevant att polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har den bästa sakkunskapen och erfarenheten när det gäller påförande av avgifter för trafikförseelse. Polisen har ett informationssystem i vilket avgifter för trafikförseelser redan för närvarande administreras. Även Tullen och Gränsbevakningsväsendet utnyttjar polisens informationssystem.

I fråga om tillsynen av transportabla tryckbärande anordningar är Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen experter inom marknadskontroll. Antalet påförda påföljdsavgifter antas förbli lågt i framtiden, och det är möjligt att administrera dessa i ämbetsverkens befintliga informationssystem. Befogenheten att påföra påföljdsavgifter lämpar sig bra för dem.

Påföljdsavgift påförs på föredragning vid såväl Säkerhets- och kemikalieverket som Strålsäkerhetscentralen. Enligt 4 § 2 mom. i lagen om Säkerhets- och kemikalieverket (1261/2010) är det generaldirektören som avgör de ärenden som ankommer på Säkerhets- och kemikalieverket, om det inte föreskrivs eller i arbetsordningen bestäms att de ska avgöras av någon annan tjänsteman. Enligt 13 § ämbetsverkets arbetsordning (Tukes 5584/00.01.01/2021) ska ärenden avgöras på föredragning vid Säkerhets- och kemikalieverket, om inget annat bestäms i arbetsordningen. I arbetsordningen föreskrivs inte om påförande av påföljdsavgifter utan föredragning. Enligt 6 § i förordningen om Strålsäkerhetscentralen (902/1990) ska ärenden som ankommer på Strålsäkerhetscentralen avgöras av direktionen, generaldirektören eller avdelningschefen eller av den som är behörig därtill enligt arbetsordningen. Ärendena ska avgöras på föredragning, om inte något annat bestäms i arbetsordningen. I ämbetsverkets arbetsordning föreskrivs inte om påförande av påföljdsavgifter.

8.2.4 Rättsskydd

Enligt 21 § i grundlagen ska ändring kunna sökas i ett beslut om påförande av administrativa sanktionsavgifter. Enligt grundlagsutskottet ska detta framgå klart och tydligt av lagstiftning som reglerar detta (se GrUU 28/2014 rd, GrUU 9/2012 rd och GrUU 58/2010 rd). Detta krav uppfylls på behörigt sätt i förslaget, eftersom det av den ursprungliga propositionen (162 §) framgår att det är möjligt att söka ändring i de sanktionsavgifter som nu föreslås. Först ska omprövning begäras av den myndighet som fattat beslutet, och först efter att ett beslut om begäran om omprövning har erhållits kan ändring sökas hos förvaltningsdomstolen. Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om den högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd i enlighet med 107 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden och på en i 111 § avsedd grund.

8.3 Nationellt handlingsutrymme i fråga om avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter

Enligt grundlagsutskottet är det viktigt att det i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan tas hänsyn till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymme utnyttjas (se GrUU 25/2005 rd). Utskottet har därför framhållit att det finns anledning att i regeringens proposition särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymme (GrUU 26/2017 rd, s. 42, GrUU 2/2017 rd, s. 2, GrUU 44/2016 rd, s. 4). Bestämmelser om påföljder kan anses utgöra sådana betydande bestämmelser.

I avsnitten 2.3 och 2.4 i den ursprungliga propositionen behandlas de internationella överenskommelser och föreskrifter och skyldigheter enligt EU-lagstiftningen som den gällande nationella lagstiftningen om transport av farliga ämnen grundar sig på. De skyldigheter att införa sanktioner enligt dessa föreskrifter och skyldigheter grundar sig i fråga om de olika transportformerna på följande föreskrifter och bestämmelser:

Lufttransport

- Konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen; FördrS 11/1949), artikel 12:

”Varje konventionsstat förbinder sig att lagföra alla personer som bryter mot de tillämpliga bestämmelserna.” (Fri översättning)

- Chicagokonventionen, bilaga 18, avsnitt 11.3 (Påföljder):

”Alla konventionsstater ska genomföra de åtgärder som de anser vara behövliga för efterlevnaden av bestämmelserna om farliga ämnen, inklusive påförande av lämpliga påföljder för överträdelser.”

Vägtransport

- ADR-överenskommelsen (avtalet om internationella vägtransporter av farligt gods, FördrS 23/1979), punkt 1.8.1.4 i bilaga A:

”Om de behöriga myndigheterna konstaterar att kraven enligt ADR-bestämmelserna inte uppfylls kan de förbjuda försändelsen eller avbryta transporten tills de uppdagade bristerna har avhjälpats eller, alternativt, kräva att andra relevanta åtgärder vidtas.” (Fri översättning)

- TFÄ-direktivet om vägkontroller (Rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods), ingressen:

”Det är bl.a. lämpligt att upprätta en förteckning över överträdelser som av alla medlemsstater betraktas som tillräckligt allvarliga för att – med avseende på de fordon som antas ha begått dem – leda till vidtagandet av åtgärder som med hänsyn till omständigheterna eller säkerhetsföreskrifterna är lämpliga, inklusive vägran att låta dessa fordon komma in i gemenskapen.” – Artikel 9: För varje kalenderår, och senast tolv månader efter dettas utgång, ska varje medlemsstat till kommissionen sända en rapport om tillämpningen av detta direktiv upprättad i enlighet med bilaga III och med följande uppgifter:

- antal utförda kontroller,

- antal kontrollerade fordon, efter registrering (fordon registrerade på det egna territoriet, i andra medlemsstater eller i tredje stater),

- antal och slag av överträdelser som konstaterats,

- slag av och antal påföljder som pålagts.

- För tillämpningen av TFÄ-direktivet om vägkontroller finns i bilaga 2 till direktivet anvisningar om vad som betraktas som överträdelse. Som överträdelser betraktas särskilt följande:

1) gods som inte är godkänt för transport,

2) avsaknad av avsändarintyg om att godset och dess förpackning överensstämmer med transportbestämmelserna,

3) fordon som vid kontroll uppvisar läckage av farliga ämnen på grund av bristfällig täthet hos behållare eller förpackningar,

4) fordon som saknar certifikat om typgodkännande eller som har ett felaktigt certifikat,

- 5) fordon som saknar korrekta orangefärgade skyltar eller som har felaktiga orangefärgade skyltar,
- 6) fordon utan skriftliga instruktioner eller med felaktiga instruktioner,
- 7) felaktiga fordon eller felaktig förpackning,
- 8) förare som inte har föreskrivet utbildningsbevis för vägtransport av farligt gods,
- 9) fordon som saknar brandsläckare,
- 10) fordon eller förpackningar som saknar föreskrivna varningsetiketter,
- 11) fordon som saknar godsdeklaration, eller där uppgifter som hänför sig till det farliga transporterade godset inte följer bestämmelserna,
- 12) fordon som saknar ett bilateralt/multilateralt avtal eller inte överensstämmer med gällande bestämmelser,
- 13) överfylld tank.

Järnvägstransport

- Konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF-konventionen), bilaga C (FördrS 51-52/2006) punkt 1.8.1.4 i RID-bestämmelserna

”Om de behöriga myndigheterna konstaterar att kraven enligt RID-bestämmelserna inte uppfylls kan de förbjuda försändelsen eller avbryta transporten tills de uppdagade bristerna har avhjälpits eller, alternativt, kräva att andra relevanta åtgärder vidtas.” (Fri översättning)

- Överenskommelsen mellan Finland och Ryssland (Statsrådets förordning om sättande i kraft av överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen; FördrS 77/2014), artikel 21.2:

”Om tillsynsmyndigheterna observerar att denna överenskommelse eller krav som överenskomits mellan de behöriga myndigheterna inte har iakttagits, får de förbjuda sändningen eller avbryta transporten tills konstaterade brister har avhjälpits eller de får fastställa andra behövliga åtgärder.”

Fartygstransport

- MARPOL-konventionen (FördrS 51/1983), artikel 4:

”Överträdelser:

1. Varje överträdelse av bestämmelserna i denna konvention är förbjuden och ska beivras av den myndighet som är behörig för det ifrågavarande fartyget, oberoende var brottet begåtts. Om den ifrågavarande myndigheten underrättas om en sådan överträdelse mot bestämmelserna och är övertygad om att det föreligger tillräckliga bevis för att inleda ett förfarande med anledning

av överträdelsen, så ska myndigheten tillse att ett förfarande så snart som möjligt inleds enligt rättsordningen i den staten.

2. Varje överträdelse av bestämmelserna i denna konvention på ett territorium tillhörande en kontraktspart är förbjuden och beivras i respektive kontraktsparts rättsordning. När en sådan överträdelse begås, ska kontraktsparten omedelbart

a) antingen tillse att ett förfarande inleds enligt landets rättsordning, eller

b) för myndigheten som är behörig för fartyget lägga fram alla uppgifter och alla bevis som kontraktsparten besitter om att en överträdelse begåtts.

3. Om den myndighet som är behörig för fartyget erhåller uppgifter eller bevis om att fartyget har begått en överträdelse av konventionens bestämmelser, ska myndigheten omedelbart meddela den avtalspart som har lämnat uppgifterna eller bevisen och Organisationen om de av myndigheten vidtagna åtgärderna.

4. De straff som kontraktsparten inkluderar i sin lagstiftning med anledning av denna artikel ska vara tillräckligt strikta för att förebygga överträdelser av denna konvention samt lika strikta oberoende av var överträdelsen har begåtts.

Utifrån den ovannämnda indelningen kan det konstateras att det nationella handlingsutrymmet när det gäller att besluta om sanktioner varierar beroende på vilken trafikform det är fråga om. De internationella bestämmelserna om sanktioner är uttömmande till exempel inom lufttrafiken, men i viss mån oklar inom järnvägstrafiken. Detta har betydelse när beslut om sanktioner ska fattas på nationell nivå.

De oenhetliga bestämmelserna beror på att de internationella bestämmelserna om transport av farliga ämnen inte bereds av en enda gemensam organisation som administrerar alla trafikformer, utan separat för varje trafikform av olika internationella organisationer. De olika trafikformerna har också en varierande regleringshistoria. Trots att det nationella handlingsutrymmet varierar och i viss mån är oenhetligt, utgår propositionen ändå från att sanktionerna ska fastställas från samma utgångspunkter oberoende av trafikformen, eftersom det inte är möjligt, eller ens rimligt, att definiera eventuella risker som förorsakas transport- och trafiksäkerheten samt miljön separat för varje trafikform. Dessutom kan till exempel en förpackning förflyttas från en trafikform till en annan under transportkedjan, och det är oändamålsenligt att införa olika sanktioner för olika trafikformer, eller att inom någon trafikform helt låta bli att införa en sanktion för brott mot en viss skyldighet, eftersom det ändå är fråga om en och samma förpackning samt en och samma transporthändelse och transportkedja. Detta motsvarar nuläget, eftersom sanktioner påförs för försummelse av skyldigheter som har samband med transport av farliga ämnen på ett enhetligt sätt oberoende av trafikform.

Vidare förutsätter artikel 1 i TFÄ-direktivet om vägtrafik och järnvägstrafik att medlemsstaterna ska säkerställa att målen i direktivet genomförs. EU:s fördrag (t.ex. artikel 288 i EUF-fördraget) kräver redan i sig att medlemsstaterna ska säkerställa att de mål som anges i direktivet genomförs, och dessutom kräver principen om lojalt samarbete inom EU-rätten (artikel 4.3 i EUF-fördraget) att medlemsstaterna vidtar alla sådana allmänna och särskilda åtgärder genom vilka det kan säkerställas att de skyldigheter som följer av EU-rättsakterna uppfylls. Principen om lojalt samarbete förutsätter också att medlemsstaterna avhåller sig från att vidta alla sådana åtgärder som kan äventyra uppfyllandet av EU:s målsättningar.

I bedömningen av det nationella handlingsutrymme som TFÄ-direktivet medger för reglering av påföljder ska det beaktas att direktivet inte innehåller någon uttrycklig eller allmän skyldighet att införa sanktionspåföljder. I EU-rättsakter är det relativt vanligt att det föreskrivs om en allmän skyldighet för medlemsstaterna gällande påföljder, där det förutsätts att medlemsstaterna ska föreskriva om påföljder för att effektivisera de skyldigheter som fastställts i EU-rättsakten. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionerliga och varnande, vilket till exempel är fallet i den föreslagna lagstiftningen om transportabla tryckbärande anordningar. Det som medlemsstaterna ska överväga på nationell nivå, är huruvida påföljderna är av administrativ, straffrättslig eller annan karaktär. Medlemsstaternas prövning i en sådan situation begränsas dock av likvärdighetsprincipen, som härletts ur principen för lojalt samarbete och som förutsätter att unionens intressen ska skyddas på samma sätt som motsvarande nationella intressen. Av likvärdighetsprincipen följer att även om en EU-rättsakt inte innehåller skyldigheter som gäller påföljder ska de nationella myndigheterna införa sanktioner för brott mot de skyldigheter som fastställts i EU-rättsakten, om brott mot motsvarande nationella skyldigheter leder till sanktioner. Sanktionerna ska dessutom genomföras med hjälp av samma sanktionssystem. Detta kan på nationell nivå konstateras motivera ett system där sanktionerna bygger på samma utgångspunkter i fråga om alla trafikformer och transportkedjor inom transport av farliga ämnen.

I enlighet med vad som konstaterats ovan innehåller TFÄ-direktivet inga uttryckliga skyldigheter att föreskriva om påföljder för att effektivisera i direktivet fastställda skyldigheter. Direktivet gör det i princip möjligt att på nationell nivå föreskriva om påföljder i syfte att i den nationella genomförandelagstiftningen effektivisera de skyldigheter som fastställs i direktivet. Ur EU-rättslig synvinkel måste påföljderna ändå vara av sådan karaktär att de inte direkt eller indirekt förhindrar genomförandet av de mål som sätts upp i direktivet eller begränsar de grundläggande friheter som tryggas i EU. Eftersom direktivet inte förutsätter någon sanktionsreglering, ska sanktionsregleringens godtagbarhet och andra kriterier förutom det som anges ovan även bedömas utifrån nationella utgångspunkter och med beaktande av de nationella rättsliga villkor som gäller för sanktionsreglering.

Förutom den egentliga verksamheten i anslutning till transport av farliga ämnen har en ny typ av administrativa påföljdsavgifter i 142 § i lagförslag 1 använts som sanktion för försummelse att iaktta skyldigheterna vid utsläppning av sådana förpackningar, tankar och bulkcontainrar på marknaden som hör till den föreslagna lagens tillämpningsområde eller ägande eller användning av dem. Enligt artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/35/EU om transportabla tryckbärande anordningar ska medlemsstaterna föreskriva om påföljder för brott mot reglerna, inklusive straffrättsliga påföljder för allvarliga överträdelse. Vidare ska det enligt artikel 41 i marknadskontrollförordningen nationellt fastställas sanktioner för överträdelse av förordningen och i den harmoniserad unionslagstiftning som förtecknas i bilaga II. Direktivet om transportabla tryckbärande anordningar ingår i bilaga II till marknadskontrollförordningen.

I lagförslaget ingår bestämmelser om påföljder i fråga om transportabla tryckbärande anordningar samt bestämmelser om påföljder för brott mot bestämmelser som ska tillämpas också på andra produkter än transportabla tryckbärande anordningar på det sätt som förutsätts i det ovan nämnda direktivet.

8.4 Godtagbarheten av avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgifterna som påföljd för de föreslagna överträdelse

Bestämmelserna om administrativ påföljdsavgift ska också uppfylla de förutsättningar som följer av kravet på godtagbarhet, som hör till villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. Kravet att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara

godtagbara förutsätter att begränsningarna ska vara nödvändiga på grund av ett vägande samhälleligt behov (GrUU 25/1994 rd, s. 5/1). När det gäller bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter förutsätter kravet på godtagbarhet att en påföljdsreglering ska ha en motiverad grund som hänför sig till tillsynens effektivitet och funktionalitet och som uttryckligen talar för att en viss sanktion ska införas för att det samhälleliga mål som ligger bakom tillsynen ska uppnås. Den administrativa påföljdsavgiften ska också vara den administrativa påföljd som tillämpas i sista hand i syfte att uppfylla de mål som anges i lagstiftningen för branschen och skydda intressen. Om samma mål kan uppnås genom andra administrativa påföljder eller metoder, ska dessa tillämpas i första hand.

De administrativa avgiftssanktioner som föreslås i lagförslag 1 i propositionen och hela sanktionssystemet utgör en del av det system för övervakning av transporter av farliga ämnen som föreslås. Genom det hot om sanktionsavgift som föreslås i lagen strävar man efter att påverka aktörerna inom transport av farliga ämnen så att de handlar i enlighet med bestämmelserna i lagen. Bestämmelserna utgör den viktigaste delen av det system som garanterar säkra transporter. Eftersom transport av farliga ämnen är en omfattande affärsverksamhet bygger övervakningen av verksamheten på förhandsanmälningar och samarbete med tillsynsmyndigheterna. Om däremot skyldigheterna enligt lagen inte iakttas och samarbetet inte utförs på behörigt sätt, måste det finnas ett sätt att ingripa i detta. Det viktigaste syftet med de föreslagna sanktionerna och grunden till deras godtagbarhet är således att sträva efter att säkerställa att de föreskrivna skyldigheterna iakttas. Om en annan administrativ påföljd är tillräckligt effektiv för att säkerställa att de ovannämnda kriterierna uppfylls, föreslås i denna proposition inga sanktioner för brott mot skyldigheterna.

Det finns ingen tydlig uppfattning om vilket syfte de administrativa påföljdsavgifterna i sig har. Ofta hänvisas det i samband med regleringen av administrativa påföljdsavgifter till påföljdsavgifternas förebyggande effekt eller mer specifikt till påföljdsavgifternas allmänpreventiva och specialpreventiva effekt (t.ex. EkUB 7/2017 rd, s. 12 och FvUB 18/2021 rd, s. 12). Detta är också fallet i denna kompletterande proposition. På så sätt närmar sig målen för de administrativa påföljdsavgifterna de mål som gäller för straffrättsliga straff. Eftersom grundlagsutskottet i sin praxis i sak har jämställt ekonomiska påföljder av straffkaraktär med straffrättsliga påföljder (GrUU 46/2021 rd, 12 punkten), faller det sig naturligt att också målen för de påföljdsavgifter som föreslås i denna proposition kopplas till förebyggande eller prevention av verksamhet som är skadlig med tanke på transport- och trafiksäkerheten samt skyddet av miljön.

Det föreslås att de föreslagna sanktionsavgifterna (avgift för trafikförseelse, påföljdsavgift) ska tas in i lagen i syfte att förebygga icke önskvärt beteende i anslutning till transport av farliga ämnen och utsläppning av sådana på marknaden. Preventionsmålet är således inriktat både på det framtida beteendet hos den som begått överträdelsen och i bredare utsträckning på andra potentiella lagöverträdare. De sanktionsavgifter som föreslås i denna proposition bedöms vara en tillräckligt effektiv metod för att förebygga icke önskvärt beteende i stället för de gällande bestämmelserna om överträdelser som är förenade med hot om böter. I kontrollen av förseelser enligt vägtrafiklagen har övergången till administrativa sanktioner inte bedömts ha någon effekt med tanke på icke önskvärt beteende, vilket talar för de nya sanktionsavgifter som enligt förslaget ska införas i övervakningen av transporter av farliga ämnen och i marknadskontrollen av transportabla tryckbärande anordningar.

De mål som satts upp i de internationella överenskommelserna och i EU-lagstiftningen anknyter enligt vad som anförts ovan till genomförandet av såväl de transport- och trafiksäkerhetsmål som de miljöpolitiska mål som har samband med transport av farliga ämnen. De konkreta målen i de internationella avtalsbestämmelserna och i EU-lagstiftningen går bland annat ut på att

främja transport- och trafiksäkerheten i fråga om farliga ämnen i alla trafikformer samt att förhindra eller minska skador som förorsakas miljön i transporthändelser. De mål i anslutning till tillverkning av transportabla tryckbärande anordningar och utsläppning av dem på marknaden som anges i den föreslagna lagen och som finns i EU-lagstiftningen överensstämmer med detta; dessutom är användarsäkerheten ett centralt mål när tryckbärande anordningar används utanför transporter. Säkerhets målen har i vilket fall som helst enligt denna uppställning ett direkt samband med 7 § i grundlagen, där det föreskrivs om rätten till liv, och med personlig säkerhet. Målet att skydda miljön har samband med 20 § i grundlagen, där det föreskrivs om ansvaret för miljön. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses. Vidare konstateras det i 20 § 2 mom. i grundlagen att det allmänna ska verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Bestämmelserna påverkar på detta sätt uttryckligen lagstiftarens och andra normgivares verksamhet.

Skyldigheten att skydda liv och hälsa enligt 7 § i grundlagen och skyldigheten att skydda miljön enligt 20 § i grundlagen påvisar ett tungt vägande samhälleligt behov som utgör fullständigt godtagbara grunder för den sanktionsreglering som föreslås i denna kompletterande regeringsproposition. I denna bedömning ska dessutom betydelsen av målet att skydda dessa grundläggande fri- och rättigheter beaktas i förhållande till skyddet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet. I riksdagens grundlagsutskotts senaste praxis har det till exempel visat sig att om behovet av att balansera egendomsskyddet och den grundläggande rättigheten i fråga om miljön inte har beaktats tillräckligt väl, har detta kunnat bli en faktor som påverkar lagstiftningsordningen. Detta har inneburit att målen i anslutning till den grundläggande rättigheten i fråga om miljön har fått större betydelse jämfört med tidigare.

8.5 Trafikförseelseavgiftens och påföljdsavgiftens proportionalitet

Grundlagsutskottet förutsätter att bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter uppfyller kraven på proportionalitet. Kravet på proportionalitet har härletts från det proportionalitetskrav som hör till villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna, enligt vilket begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara nödvändiga för att ett godtagbart syfte ska uppnås, och det är tillåtet att inskränka grundläggande fri- och rättigheter bara om målet inte kan nås genom mindre ingrepp i rättigheterna. Vidare får inskränkningarna inte gå längre än vad som kan motiveras med beaktande av vikten av ett samhälleligt intresse som ligger bakom inskränkningarna i relation till det rättsgoda som ska inskränkas (GrUU 25/1994 rd, s. 5).

När det gäller administrativa påföljdsavgifter förutsätter proportionalitetskravet för det första att lagstiftningen om påföljdsavgifter innehåller bestämmelser om påföljdernas storlek i eurobelopp (GrUU 12/2019 rd, s. 7). I kombination med kravet om att påföljdsbestämmelserna ska vara noggrant avgränsade och exakta innebär detta att sanktionsavgifternas maximi- och minimibelopp uttryckligen ska framgå av bestämmelserna om påföljdsavgifter. Det är därför av väsentlig betydelse med tanke på kravet på proportionalitet och kravet på lagbestämmelser att det i lagen föreskrivs tillräckligt detaljerat och exakt om påföljdsavgiftens storlek. I praktiken innebär detta framför allt att påföljdens maximibelopp, men vid behov även minimibelopp, ska definieras i en lagbestämmelse.

För det andra förutsätter kravet på proportionalitet att påföljdens stränghet ska fastställas. I detta avseende skiljer sig de föreslagna administrativa avgiftspåföljderna i hög grad från varandra (se t.ex. GrUU 14/2018 rd, s. 18).

För det tredje är fastställandet av påföljdens stränghet på ett naturligt sätt kopplat till dels klandervärdeheten av den gärning eller försummelse som ska leda till sanktion, dels det rättsgoda

som ska skyddas genom bestämmelserna. Ju mer vägande skyddsintresse det är fråga om, desto strängare och större kan påföljdsavgiften bli. Om det är fråga om en omfattande lagstiftningshelhet där olika grader av överträdelser kan förekomma med avseende på klandervärdhet, och om syftet är att föreskriva om sanktioner för många typer av lagstridig verksamhet, finns det skäl att gradera sanktionens storlek (se Lainkirjoittajan opas, avsnitt 12.10).

Administrativa påföljdsavgifter kan ofta påföras såväl fysiska som juridiska personer. Utgångspunkten är då att påföljdsavgifter påförs fysiska personer till mindre eurobelopp jämfört med de påföljdsavgifter som påförs juridiska personer. Grundlagsutskottet har med tanke på kravet på proportionalitet ifrågasatt bland annat att försummelseavgiften är minst 500 euro även för vissa försummelser som är att anse som synnerligen ringa (se GrUU 58/2010 rd, s. 6/I).

Proportionalitetskravet förutsätter att bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter ska inkludera en bestämmelse om de omständigheter som ska beaktas vid fastställandet av påföljdsavgiftens storlek, om det finns handlingsutrymme i fråga om påföljdsavgiftens storlek i eurobelopp (GrUU 12/2019 rd, s. 7 och GrUU 46/2021 rd, 17 punkten). Sådana omständigheter som ska beaktas är enligt grundlagsutskottet bland annat överträdelsens art, omfattning och varaktighet samt hur allvarlig överträdelsen är, den vinning som erhållits genom överträdelsen samt eventuella åtgärder som vidtagits för att lindra eller avhjälpa skadan (GrUU 46/2021 rd, 18 punkten). Utöver de ovannämnda omständigheterna kan också graden av tillräknande hos den som begått överträdelsen betraktas som relevant i helhetsbedömningen av påföljdsavgiftens storlek, om påföljdsavgift kan påföras för både uppsåtligt förfarande och förfarande som grundar sig på vållande. Detta är ofta fallet med administrativa påföljdsavgifter som uppgår till betydande eurobelopp. De minsta administrativa påföljdsavgifterna utgör däremot ofta ett fast belopp, och därför finns det i fråga om dessa påföljdsavgifter inget behov av en bestämmelse om dimensionering av sanktion.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis ska bestämmelser om beslut om att inte påföra påföljdsavgift formuleras på ett sätt som ger uttryck för bunden prövning. Bestämmelserna ska med andra ord formuleras så att beslut om att inte påföra påföljdsavgift ska fattas när de villkor som anges i lag uppfylls (GrUU 39/2017 rd, s. 4, GrUU 49/2017, s. 5–6, GrUU 21/2020 rd, s. 4 och GrUU 46/2021 rd, 17 punkten). Med tanke på proportionaliteten är det också nödvändigt att bestämmelserna om beslut om att inte påföra påföljdsavgift innefattar möjligheten att låta bli att påföra påföljdsavgift om det av särskilt skäl skulle vara oskäligt att påföra avgift (GrUU 49/2017 rd, s. 6, GrUU 21/2020 rd, s. 4 och GrUU 46/2021 rd, 5).

I 143 § i lagförslag 1 föreskrivs om maximi- och minimibeloppen av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift. De föreslagna avgiftspåföljderna ska påföras till mindre eurobelopp för fysiska personer jämfört med den påföljdsavgift som påförs juridiska personer, vilket innebär att regleringsmodellen bygger på samma princip som grundlagsutskottets ovannämnda utgångsläge.

För brott mot skyldigheten att medföra handling enligt 141 § 2 mom. 2, 3 och 5 punkten i lagförslag 1 kan en lindrig avgift för trafikförseelse på 40 euro påföras. Avgiften är lika stor som i fråga om den skyldighet att medföra handlingar i vägtrafiken som föreskrivs annanstans i lag. Enligt 93 § i körkortslagen kan till exempel fordonets förare påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot den i 32 § föreskrivna skyldigheten att medföra körkort vid körning. Sanktionen behövs emellertid för att säkerställa att handlingar medförs vid körning, eftersom till exempel utländska förarens ADR-körtillståndsuppgifter inte kan kontrolleras i Finlands informationssystem.

I fråga om andra förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen föreslås det att en variationsbredd ska införas för beloppet av avgifter för trafikförseelse. Den behöriga myndigheten ska fastställa sanktionsbeloppet i varje enskilt fall i sin egen tillsynspraxis. Polisen kan i sin böteshandbok också definiera fasta belopp som påföljder för olika förseelser. En fysisk person kan påföras högst 500 euro och en juridisk person högst 1 000 euro i avgift för trafikförseelse. Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång påförs för två eller flera förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, påförs avgiften för fysiska personer höjd med 100 euro och avgiften för juridiska personer höjd med 200 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften för trafikförseelse gäller. Avgiftsbeloppen kan anses vara relativt skäliga men ändå tillräckligt effektiva för att effektivisera iakttagandet av de skyldigheter som föreslås i lagen.

Beloppet av den föreslagna påföljdsavgiften motsvarar beloppet av den påföljdsavgift inom marknadskontroll som fastställs i den nya fordonslagen, som trädde i kraft den 1 maj 2021. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden.

Det penningbelopp som fastställts som sanktion i lagen är motiverat, eftersom det i fråga om såväl fordon som portabla tryckbärande anordningar handlar om användning av sådana produkter och utsläppning av dem på marknaden som kan vara farliga för användaren och miljön om de är defekta eller används på fel sätt. Beloppet av påföljdsavgiften ska således ha en tillräckligt förebyggande effekt, så att de som planerar och tillverkar fordonen och de tryckbärande anordningarna och släpper ut dem på marknaden, samt andra ekonomiska aktörer, följer de krav som ställs på planering, tillverkning och utsläppande på marknaden i fråga om dessa produkter. Frågan huruvida påföljdsavgiften enligt fordonslagen är förenlig med grundlagen har bedömts i bred utsträckning i propositionen om den nya fordonslagen (RP 177/2020 rd), men propositionen har inte varit föremål för grundlagsutskottets eller lagutskottets bedömning.

Påföljdsavgiften inom marknadskontrollen regleras i färsk lagstiftning. I lagen om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (252/2022) föreskrivs om en påföljdsavgift inom marknadskontrollen som uppgår till ett belopp på minst 300 euro och högst 3 000 euro. Det mindre påföljdsavgiftsbeloppet som fastställs i lagens 10 § är proportionellt i förhållande till den påföljdsavgift som föreslås, eftersom användning av skodon och textilprodukter och utsläppande av dessa produkter på marknaden i regel inte kan betraktas som allmänfarlig verksamhet, vilket däremot är fallet med fordon och transportabla tryckbärande anordningar. Regeringens proposition med förslag till lag om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (RP 208/2021) har inte varit föremål för grundlagsutskottets eller lagutskottets bedömning.

Vid bedömningen av storleken hos avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften ska enligt 143 § 5 mom. i lagförslag 1 hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats samt gärningsmannens ekonomiska ställning. Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det. Den föreslagna lagstiftningen överensstämmer med grundlagsutskottets utlåtandepraxis och är proportionerligt.

Grundlagsutskottet har också konstaterat att en påföljdsavgift som utgör ett stort belopp accentuerar de krav som ställs på rättssäkerheten (GrUU 14/2018 rd). Utskottet har ansett det vara

problematiskt om beslutanderätten om till sitt eurobelopp stora administrativa påföljder koncentreras till en tjänsteman (GrUU 24/2018 rd). Påföljdavgiftens högsta belopp kan därmed inte vara särskilt högt, om det inte påförs i ett kollegialt beslutandeförfarande. Behörigheten att fastställa vissa påföljdsavgifter som är bundna vid ett högsta belopp har, utöver påföljdsavgifter enligt den nya fordonslagen, emellertid annanstans i lag med grundlagsutskottets medverkan anförtrots en administrativ myndighet även utan kravet på kollegialt beslutsfattande (till exempel överträdelse- och påföljdsavgiften enligt lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken GrUU 28/2014 rd, påföljdsavgiften enligt arbetsavtalslagen GrUU 9/2012 rd, försummelseavgiften enligt avfallslagen GrUU 58/2010 rd). Det fasta maximibeloppet av dessa administrativa sanktioner varierar mellan 30 000 och 500 000 euro.

Beloppen av de föreslagna avgifterna för trafikförseelse ska inte anses vara så stora att de nödvändigtvis skulle förutsätta kollegialt beslutsfattande. Avgiften för trafikförseelse ska påföras av en polis, tullman eller gränsbevakningsman, och dess maximibelopp ska vara klart mindre än vad exempelvis de dagsböter som påförs genom bötesförfarande kan vara. Vid Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen grundar sig beslutsfattandet på det ovan beskrivna föredragningsförfarandet, som uppfyller det relativa rättsskyddskravet när det gäller beslutsfattande.

8.6 Ställningstagande till förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt regeringens syn kan även denna kompletterande proposition på ovan angivna grunder behandlas i sedvanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att riksdagen ska godkänna 14, 30, 38, 56, 130 och 138 § samt kap. 23—25 i lagförslag 1 samt lagförslag 2, 15 och 21 i regeringens proposition med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den ändrade på det sätt som föreslås i denna kompletterande proposition:

1.

Lag

om transport av farliga ämnen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

14 §

Hantering av last vid vägtransport

Under parkering som behövs vid vägtransporter ska fordonet övervakas eller parkeras på en säker plats, om det farliga ämnet kan medföra fara under den tid som fordonet är parkerat. Om ämnets art eller mängd kan medföra fara får fordonet inte parkeras i en tätort eller på en livligt trafikerad plats ens för underhållsåtgärder, förutom i tvingande situationer. Den lokala polisen ska underrättas om långvarigare parkering som behövs i tvingande situationer.

Farliga ämnen får inte vid vägtransport lastas eller lossas på allmän plats i tätort utan tillstånd av den lokala polisen eller på allmän plats utanför tätort utan anmälan till den lokala polisen, om lastningen eller lossningen kan medföra fara för människor, miljö eller egendom. Avsändaren och transportören ska tillsammans försäkra sig om att tillståndet beviljats eller anmälan gjorts innan försändelsen överlämnas för transport och före transporten. Tillstånd eller anmälan krävs inte om

1) lastningen eller lossningen av säkerhetsskäl är brådskande och nödvändig,

2) det för lagring, förvaring, användning eller hantering av ämnen och föremål på lastnings- eller lossningsplatsen finns ett sådant myndighetstillstånd eller har gjorts en sådan myndighetsanmälan som krävs enligt någon annan lag.

Utifrån tillståndsansökan eller anmälan får polisen för den planerade lastningen eller lossningen bestämma om begränsningar som behövs för en säker hantering av farliga ämnen och vid behov bestämma om försiktighetsåtgärder som verksamheten förutsätter. Polisen får förbjuda lastning eller lossning som på den avsedda platsen och vid den avsedda tidpunkten kan anses medföra uppenbar fara som inte kan avväjas med de begränsningar eller försiktighetsåtgärder som bestämts.

Närmare bestämmelser om tillstånds- och anmälningsförfarandet, om de uppgifter som krävs i tillståndsansökningar och anmälningar samt om de tidsfrister som ska iakttas när tillstånd söks och anmälningar lämnas får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika föreskrifter om det praktiska genomförandet av övervaknings- och parkeringskraven samt om ämnen och ämnesmängder som förutsätter tillstånd eller anmälan för lastning och lossning.

30 §

Plats för tillfällig förvaring

Farliga ämnen får förvaras tillfälligt endast på platser för tillfällig förvaring i bannätet, inom hamnområden, på flygplatser, i andra terminaler och på motsvarande platser för tillfällig förvaring med en intern räddningsplan. Interna räddningsplaner krävs dock inte på flygplatser.

Endast sådana mängder farliga ämnen som är motiverade med tanke på transportverksamheten och som garanterat kan förvaras säkert får transporteras och förvaras tillfälligt på platser för tillfällig förvaring.

På platser för tillfällig förvaring ska utförandet av de uppgifter som transporten och hanteringen av försändelser och laster i samband med transporten förutsätter ordnas och planeras så att de farliga ämnena inte äventyrar hälsa, säkerhet, egendom eller miljö.

För att förebygga olyckor ska ändamålsenlig ordning säkerställas på platser för tillfällig förvaring. För farliga ämnen och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen ska platser och områden anvisas på ett sådant sätt att arrangemanget inte förorsakar olägenhet för människor, miljö och egendom. Platserna och områdena ska märkas ut tydligt eller deras ändamålsenliga ordning säkerställas på något annat sätt.

Närmare bestämmelser om transport och tillfällig förvaring på en plats för tillfällig förvaring samt om platser och områden som ska anvisas för farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring får utfärdas genom förordning av statsrådet.

38 §

Transport av farliga ämnen som resgods

Farliga ämnen får inte transporteras *eller tas med* som resgods om transporten på grund av ämnets egenskaper medför sådan fara för människor, miljö eller egendom som inte kan avvärras genom förpackningsåtgärder eller andra särskilda åtgärder.

Vid transport av resgods som innehåller farliga ämnen ska de faror som ämnet eventuellt medför beaktas samt särskild aktsamhet och försiktighet iakttas vid transporten och vid övrig hantering av ämnet. Det farliga ämnet ska vara ändamålsenligt förpackat och vid transporten ska bestämmelserna och föreskrifterna om ämnet även i övrigt iakttas.

Transportören vid en lufttransport, flygplatsoperatören och andra som utför uppgifter i samband med lufttransport av passagerare ska säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får medföra som resgods eller annars i luftfartyget.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om begränsningar och förbud som gäller mot farliga ämnen som transporteras som passagerares och besättningsmedlemmars resgods samt om förpackningen av ämnena, om meddelanden till passagerarna, om meddelandesätten och om andra tekniska detaljer som gäller transport av resgods.

56 §

Anmälan vid olycka, tillbud och nödsituation

Om det vid transport av ett farligt ämne inträffar en olycka, ett tillbud eller en nödsituation som till följd av läckage av det transporterade ämnet eller av andra orsaker medför risk för skada på människor, miljö eller egendom, ska den som upptäcker olyckan, tillbudet eller nödsituationen omedelbart göra anmälan om saken genom ett nödmeddelande, ge räddningsmyndigheten de uppgifter den behöver och vidta de skyddsåtgärder som situationen kräver.

Vid lufttransport ska transportören anmäla uppgifter om de farliga ämnen som transporteras som frakt i luftfartyget.

1) utan dröjsmål efter en sådan luftfartsolycka eller ett sådant allvarligt tillbud där de farliga ämnen som fraktas kan ha varit delaktiga, till den behöriga räddningsmyndigheten,

2) efter i 1 punkten avsedda luftfartsolyckor eller allvarliga tillbud så snabbt som möjligt till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område luftfartsolyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade,

3) på begäran av en myndighet utan dröjsmål vid ett tillbud som är lindrigare än ett allvarligt tillbud till räddningsmyndigheterna och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område tillbudet inträffade.

Transport- och kommunikationsverket är den i 2 mom. avsedda behöriga myndigheten i Finland.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i den i 1 mom. avsedda anmälan och i de uppgifter som ska anmälas samt om hur den i 2 mom. avsedda anmälan ska göras, om de fall som ska anmälas, om detaljerna i anmälan och i de uppgifter den innehåller samt om anmälnings- och förmedlingssättet.

130 §

Tillsynsmyndighetens rätt att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar

För att övervaka efterlevnaden av denna lag och Europeiska unionens förordningar har tillsynsmyndigheten inom sitt uppgiftsområde rätt att utföra behövliga inspektioner, för att utföra tillsynen få tillträde till tillverknings-, lagrings-, försäljnings-, installations-, reparations-, besiktning-, förpacknings-, fyllnads-, avsändnings-, lastnings-, stuvnings- och transportplatser för samt platser för tillfällig förvaring av farliga ämnen och förpackningar, tankar och containrar som används för transport av farliga ämnen och till transportmedel som transporterar farliga ämnen samt att få behövliga prover och utan vederlag utföra de prover, mätningar och undersökningar som tillsynen förutsätter. Tillsynsmyndigheten har också rätt att inspektera utbildningen och ordnandet av den. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Inspektioner får inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur, om inte detta är nödvändigt för att utreda omständigheter som inspektionen gäller.

Tillsynsmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska inspekteras eller en kopia av materialet för inspektion som sker någon annanstans, om detta är nödvändigt för att reda ut de omständigheter som ska inspekteras och om det är möjligt utan att orsaka oskälig olägenhet. Materialet ska återlämnas genast när det inte längre behövs.

Prover som fås för tillsynsändamål ska när näringsidkaren kräver det ersättas till gängse pris, om det inte vid undersökningen konstateras att de strider mot denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Myndigheten kan ålägga den som har gjort sig skyldig till fel eller försummelse att ersätta myndigheten för kostnaderna för undersökningar och provtagning.

138 §

Återkallande av tillstånd, godkännanden och bemyndiganden som beviljats av myndigheter

Den myndighet som beviljat ett i denna lag avsett tillstånd, godkännande eller bemyndigande kan ge innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet en skriftlig anmärkning om innehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd, godkännande eller bemyndigande eller inte sköter sin uppgift korrekt. Om missförhållandet trots anmärkningen inte avhjälps och missförhållandet är väsentligt kan myndigheten återkalla tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet för en viss tid eller helt och hållet.

I brådskande fall kan myndigheten utan särskild skriftlig anmärkning för en viss tid återkalla ett tillstånd, godkännande eller bemyndigande som den har beviljat, om myndigheten har grundad anledning att misstänka att innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet inte kan utföra sina uppgifter enligt kraven eller att transporten av farliga ämnen kan äventyras. Ett tillstånd, ett godkännande eller ett bemyndigande kan återkallas helt och hållet endast om förutsättningarna för beviljande av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet till väsentliga

delar inte uppfylls eller om väsentliga brister eller försummelser har framkommit i utförandet av uppgifterna.

23 kap.

Påföljder

141 §

Avgift för trafikförseelse som påförs för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen

En avgift för trafikförseelse kan påföras den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 8 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot skyldigheten att transportera, klassificera eller överlämna ett farligt ämne,

2) i strid med 9 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att märka ut varningsinformation,

3) i strid med 10 eller 15 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att medföra de uppgifter som avses i paragrafen eller ett tillräckligt antal brandsläckare eller annan utrustning,

4) i strid med 12 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den överlämnar ett farligt ämne för transport eller transporterar det,

5) i strid med 13 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot skyldigheterna i anslutning till lastning, stuvning, lossning, separering och säkerställande av säkerheten för ett farligt ämne, eller röker eller gör upp öppen eld i samband med hanteringen av lasten,

6) i strid med 14 § eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den underlåter att övervaka ett fordon, parkerar ett fordon eller lastar eller lossar ett farligt ämne utan tillstånd eller anmälan,

7) i strid med 16 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den i ett transportmedel transporterar ett farligt ämne i ett utrymme som inte är lämpligt för transport av ämnet i fråga med det transportsätt som används,

8) i strid med 17 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den för transport använder ett fordon utan TFÄ-ADR-godkännande eller TFÄ-ADR-besiktning,

9) bryter mot i 29, 30, 31, 32, 34–36 eller 52 § angiven förutsättning för tillfällig förvaring eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem eller skyldigheten i anslutning till plats, placering eller förberedelse,

10) i strid med 37, 38 § eller 39 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem bryter mot skyldigheten att transportera resgoods eller post,

11) i strid med 41 eller 42 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem låter bli att skaffa den utbildning eller kompetens som uppgiften förutsätter,

12) i strid med 49 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den utbildar utan utbildningstillstånd,

13) i strid med 51 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att bereda sig inför säkerhetsrisker,

14) i strid med 52 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den överlämnar ett farligt ämne för vägtransport eller järnvägstransport till någon annan än en transportör som har identifierats på behörigt sätt,

15) i strid med 53 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utrusta ett transportmedel med ändamålsenliga anordningar eller andra arrangemang,

16) bryter mot ett i 54 § föreskrivet förbud att använda ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container,

17) åsidosätter en i 61 § föreskriven skyldighet att iaktta tillsynsmyndighetens påbud,

18) i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utan dröjsmål lämna en rapport om en olycka eller ett tillbud, eller

19) i strid med 90 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att se till att en anställd arbetstagare som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen har den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften, eller underlåter att bevara uppgifterna om en anställd arbetstagares utbildning i transport av farliga ämnen.

Avgift för trafikförseelse kan påföras också vid vägtransport eller järnvägstransport

1) en avsändare och en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter,

2) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 17 § 2 mom. att ha intyget över TFÄ-ADR-godkännande i transportenheten,

3) en fordonsförare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 45 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar farliga ämnen på väg utan ADR-körtillstånd eller som åsidosätter skyldigheten enligt 45 § 1 mom. att medföra ADR-körtillstånd,

4) en givare av utbildning för ADR-körtillstånd som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 50 § att bevara handlingar eller förstöra personuppgifter,

5) en besättningsmedlem som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 52 § att medföra en fotoförsedd identitetshandling,

6) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller en förhandsanmälan om transporten har gjorts, eller i strid med 64 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot angivna skyldigheter som gäller klassificering, transportsätt, förpackning, försändningssätt, information och försändningsbegränsningar i fråga om ett farligt ämne eller skyldigheter som gäller märkning eller tillslutning av tank, fordon eller container,

7) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den vid transport av radioaktiva ämnen låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening,

8) en avsändare, en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen orsakerna,

9) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 65 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller fordon eller vagnar som används vid transport av farliga ämnen, transportform, tillgång till information, medförande av och tillgång till handlingar, lastning av fordon eller vagn, fästande av märkning, givande och medförande av anvisningar, kontroll av transportenhet och last eller lämnande av information,

10) en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 66 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller mottagande av ett farligt ämne, överensstämmelse med kraven eller ibruktagande av vagn eller container,

11) en lastare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 67 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet i anslutning till överlämnande, kontroll, lastning och hantering av ett farligt ämne,

12) en förpackare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 68 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller förpackning av ett farligt ämne eller förberedande av den,

13) en fyllare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 69 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller säkerställande, fyllning eller förberedande i samband med ett farligt ämne,

14) en innehavare av en tankcontainer som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 70 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller säkerställande eller kontroll av ett farligt ämne,

15) en innehavare av en cisternvagn som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 71 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller säkerställande och besiktning i anslutning till ett farligt ämne, dokumentering av resultaten eller lämnande av information om dem,

16) en lossare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 72 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet som gäller säkerställande, kontroll, lossning och hantering av lasten med ett farligt ämne, eller rengöring och eliminering av riskfaktorer,

17) en enhet som ansvarar för underhållet och som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 74 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angiven skyldighet att försäkra sig om att underhållsåtgärder vidtas, uppgifter om transportenheten lämnas eller att underhållsåtgärderna dokumenteras.

Avgift för trafikförseelse kan påföras också vid lufttransport

1) en avsändare och en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter eller i strid med 21 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att skaffa ett tillstånd för transporten,

2) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller att en förhandsanmälan om transporten har gjorts,

3) en transportör vid lufttransport, en flygplatsinnehavare eller någon annan utförare av uppgifter i samband med lufttransport som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 38 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att säkerställa att passagerare informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får ta med sig som resgods eller annars i luftfartyget,

4) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 78 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den åsidosätter en i den paragrafen angiven skyldighet som gäller klassificering, tillstånd, ombesörjande och skriftlig försäkran i fråga om transport samt säkrande av uppgifter och anmälan eller ombesörjande av anvisningar i samband med den,

5) en utbildningsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 44 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot utbildarens skyldigheter,

6) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 56 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att anmäla farliga ämnen som transporteras som frakt, i strid med 79 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den bryter mot en i den paragrafen angiven skyldighet att ombesörja behövligt tillstånd för transport av ett farligt ämne, tillstånd till och tillåtelse att använda luftfartyg, säkerställande av uppgifter, kontroll, lastning och transport samt ombesörjande av anvisningar eller information,

7) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening till de delaktiga i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen,

8) en avsändare, en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen orsakerna, eller

9) en leverantör av marktjänster som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 79 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i den paragrafen angiven skyldighet som gäller ombesörjande, säkerställande eller kontroll.

Avgift för trafikförseelse kan påföras också vid fartygstransport

1) en avsändare, en avlastare och en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter,

2) en avsändare och en avlastare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller en förhandsanmälan om transporten har gjorts,

3) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening till de delaktiga i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen,

4) en avsändare, en avlastare, en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsgränsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen om orsakerna och de korrigerande åtgärderna,

5) en avlastare och en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 75 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i den paragrafen angiven skyldighet som gäller säkerställande och märkning av, lämnande och givande av uppgifter om eller skriftlig försäkran om ett farligt ämne,

6) en transportör och en fartygsbefälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 76 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i paragrafen angiven skyldighet att ombesörja eller garantera en säker transport av ett farligt ämne, eller

7) en förpackare, en fyllare och en lastare av containrar, fordon eller vagnar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 77 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i paragrafen angiven skyldighet att ombesörja ett stuvningsintyg.

142 §

Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen

Påföljdsavgift kan påföras den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 23 § eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som gäller konstruktion, tillverkning, utrustande, besiktning, provning och märkning eller användning, underhåll och rekonditionering av förpackningar, tankar eller containrar,

2) i strid med 25 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den tillverkar en förpackning, tank eller bulkcontainer,

3) försummar en i 25 eller 26 § angiven skyldighet som gäller handlingar,

4) i strid med 26 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den använder en förpackning, tank eller container.

Påföljdsavgift kan påföras också

1) en ägare eller en innehavare av en tank eller tryckbehållare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en skyldighet att lämna uppgifter som anges i 28 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den,

2) en tillverkare eller en representant för tillverkaren som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en i 80 eller 81 § angiven skyldighet som gäller säkerställande, förvaring av dokumentation eller bringande en transportabel tryckbärande anordning i överensstämmelse med kraven, tillbakadragande från marknaden eller återkallande, vidtagande av åtgärder, tillbakadragande från marknaden eller återkallande, information, anmälan till myndigheter, dokumentation, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta,

3) en importör som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter en i 83 eller 84 angiven skyldighet som gäller utsläppande på marknaden, säkerställande, uppgiftslämnande, bevaring, avhållsamhet, förvaring eller skyldighet som gäller bringande av en tryckbärande anordning i överensstämmelse med kraven, tillbakadragande eller återkallelse, information eller dokumentering, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta,

4) en återförsäljare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter en i 85 § angiven skyldighet som gäller tillhandahållande på marknaden eller säkerställande eller en i 86 § angiven skyldighet som gäller avhållsamhet, information, dokumentering eller säkerställande, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta,

5) en ägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet försummar en i 87 § angiven skyldighet om säkerställande, avhållsamhet, information eller dokumentering, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta, eller

6) en användare som uppsåtligt eller av oaktsamhet försummar en i 88 § angiven skyldighet som gäller användning, information eller säkerställande, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta.

143 §

Påförande av avgift för trafikförseelse och avgiftens storlek

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet påför den i 141 § avsedda avgiften för trafikförseelse. Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen påför den i 142 § 1 mom. avsedda påföljdsavgiften. Säkerhets- och kemikalieverket påför den i 142 § 2 mom. avsedda påföljdsavgiften. Avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Den avgift för trafikförseelse som påförs för åsidosättande av skyldigheten att medföra handling enligt 141 § 2 mom. 2, 3 och 5 punkten är 40 euro.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en fysisk person för en annan förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen än den som avses i 2 mom. är högst 500 euro och den avgift som påförs en juridisk person högst 1 000 euro. Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång påförs för två eller flera förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, påförs avgiften för fysiska personer höjd med 100 euro och avgiften för juridiska personer höjd med 200 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften för trafikförseelse gäller.

Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden.

Vid bedömningen av storleken hos avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften ska hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats. Avgift för trafikförseelse eller påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det.

Avgift för trafikförseelse eller påföljdsavgift får inte påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

144 §

Verkställighet av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter

Bestämmelser om verkställighet av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift. Polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Säkerhets- och kemikalieverket, Strålsäkerhetscentralen och domstolarna ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut genom vilket en avgift har avlyfts.

En avgift för trafikförseelse och en påföljdsavgift preskriberas fem år från det att det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades.

145 §

Temporärt förbud att delta i prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare

Om en person som deltar i ett prov för ADR-körtillstånd eller prov för säkerhetsrådgivare handlar svikligt vid provet ska den som ordnar provet avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Provpresentationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet. Tiden räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft. Den som ordnar provet ska informera Transport- och kommunikationsverket om det fusk som upptäckts och lämna verket en redogörelse för fusk.

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

146 §

Ändringssökande och verkställighet

I fråga om beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

I fråga om beslut om TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning som gäller fordon samt beslut som fattats av en innehavare av specialutbildningstillstånd i ett utbildningsärende får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Med undantag för beslut om avgift för trafikförseelse enligt 141 § och beslut om påföljdsavgift enligt 142 § får ett beslut som meddelats med stöd av denna lag verkställas även om omprövning begärts eller besvär anförts.

147 §

Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada

På avhjälpande av en sådan betydande förorening av grundvatten eller vattendrag eller en sådan i 5 a § i naturvårdslagen (1096/1996) avsedd naturskada som orsakats av en transport av farliga ämnen tillämpas 137 § och 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen (527/2014).

24 kap.

Särskilda bestämmelser

148 §

Persontillstånd som förkommer eller förstörs

Ett i 45 § avsett ADR-körtillstånd och ett i 94 § avsett intyg för säkerhetsrådgivare utfärdas i ett original exemplar. På begäran kan ett dubblett exemplar ges av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts eller om uppgifterna i det har ändrats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att ett dokument som anges i denna lag har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av det ursprungliga dokumentet.

149 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på i 99 § avsedda personer som ansvarar för vidareutbildningsverksamhet och personer som ger vidareutbildning när de utför uppgifter i samband med vidareutbildningen, på dem som utför i 101 § avsedda besiktningsorgansuppgifter, på dem som utför i 134 § avsedda sakkunniguppgifter samt på dem som utför i 95 § avsedda uppgifter som tjänsteleverantör.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

25 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

150 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), nedan *den upphävda lagen*.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen, ska hänvisningen anses avse denna lag.

151 §

Övergångsbestämmelser

Beslut, tillstånd, intyg, bemyndiganden, planer, utredningar, avtal, utseende av aktörer samt godkännanden som beviljats med stöd av den upphävda lagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft i enlighet med de villkor som anges i dem, om inte något annat föreskrivs nedan.

Behandlingen av ärenden som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag slutförs med iakttagande av de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Skyldigheten enligt 28 § i denna lag att anmäla uppgifter om tankar och tryckbehållare till Säkerhets- och kemikalieverket tillämpas från och med den besiktning som följer efter ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelsen i 94 § 3 mom. om ansökan om intyg för säkerhetsrådgivare börjar tillämpas sex månader efter lagens ikraftträdande.

Den interna räddningsplan som avses i 33 § ska upprättas och en ansvarig person utses inom 18 månader från lagens ikraftträdande.

Föreståndare som ansvarar för utbildningen och personer som ger utbildning hos godkända sammanslutningar som avses i 11 b § i den upphävda lagen är under utbildningstillståndets giltighetstid fortfarande behöriga för uppgifter som avses i 49 § i denna lag.

Av Säkerhets- och kemikalieverket med stöd av den upphävda lagen godkända TFÄ-besiktningensorgan och av Strålsäkerhetscentralen godkända besiktningensorgan som saknar ackreditering och som inte uppfyller ackrediteringskravet i 110 § 2 mom. i denna lag är fortfarande behöriga för sina uppgifter i ett år från lagens ikraftträdande.

Tillsynsplaner enligt 123 § i denna lag ska upprättas inom ett år från lagens ikraftträdande.

Gällande beslut om regionala vägtransportbegränsningar för farliga ämnen som beviljats med stöd av den upphävda lagen är i kraft i 18 månader från lagens ikraftträdande.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft.

Den upphävda lagens bestämmelser i 6 § 2 mom. om militärmyndigheternas tillsynsuppgifter, i 7 b § 3 mom. om bilinspektörer vid försvarsmakten och om huvudstabens tillsynsuppgifter samt i 13 d § 2 mom. om uppgifterna för en militär inrättning eller militärmyndighet som huvudstaben har erkänt förblir i kraft.

De förordningar som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är i kraft sex månader från lagens ikraftträdande. Försvarsministeriets förordningar, försvarsministeriets beslut i enskilda fall samt huvudstabens föreskrifter som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är dock i kraft i två år från lagens ikraftträdande.

På förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas den upphävda lagens bestämmelser om straffansvar. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

2.

Lag

om ändring av 65 § i körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. 6 punkten, sådan den lyder i lag 734/2018,
som följer:

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år
eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivnet fordon:

6) förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 141 § 1 eller 2 mom. i
lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

15.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom., sådant den lyder delvis ändrat i lagarna 467/2011, 984/2016, 95/2018, 347/2018 och 791/2019, som följer:

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

- 1) vägtrafiklagen (729/2018) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,
 - 2) fordonslagen (82/2021) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,
 - 3) körkortslagen (386/2011),
 - 4) lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998),
 - 5) bestämmelserna om taxi-, person- och godstrafik i lagen om transportservice (320/2017),
 - 6) terrängtrafiklagen (1710/1995) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,
 - 7) sjötrafiklagen (782/2019) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den,
 - 8) 23 kap. 10 § i strafflagen (39/1889),
 - 9) 28 kap. 3 § i strafflagen,
 - 10) en författning i landskapet Åland som motsvarar en bestämmelse som avses i 1–9 punkten.
-

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

21.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 714/2022, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

- 1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
- 2) en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006),
- 3) en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001),
- 4) en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare,
- 5) en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013),
- 6) en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljds-system för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014),
- 7) en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017),
- 8) en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019),
- 9) en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019),
- 10) en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019),
- 11) en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018),
- 12) en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),
- 13) en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),
- 14) en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017),
- 15) en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021),
- 16) en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020),
- 17) en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021),
- 18) en påföljdsavgift inom djursjukdomskontrollen enligt 94 a § i lagen om djursjukdomar (76/2021),
- 19) en påföljdsavgift inom tillsynen över identifiering och registrering av djur enligt 36 § och en avgift för trafikförseelse som påförs för åsidosättande av skyldigheten att medföra och visa upp djurets identitetshandling enligt 37 § i lagen om identifiering och registrering av djur (1069/2021),
- 20) en påföljdsavgift inom tillsynen över ekologisk produktion enligt 38 § i lagen om ekologisk produktion (1330/2021),
- 21) en påföljdsavgift enligt 8 och 9 § i lagen om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (265/2022),
- 22) en påföljdsavgift inom gödselmedeltillsynen enligt 37 § i lagen om gödselmedel (711/2022),

23) en avgift för trafikförseelse enligt 141 § och en påföljdsavgift enligt 142 § i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 20 oktober 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om transport av farliga ämnen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Regeringens proposition

14 §

Hantering av last vid vägtransport

Under parkering som behövs vid vägtransporter ska fordonet övervakas eller parkeras på en säker plats, om det farliga ämnet kan medföra fara under den tid som fordonet är parkerat. Om ämnets art eller mängd kan medföra fara får fordonet inte parkeras i en tätort eller på en livligt trafikerad plats ens för underhållsåtgärder, förutom i tvingande situationer. Den lokala polisen ska underrättas om långvarigare parkering som behövs i tvingande situationer.

Explosiva ämnen och föremål inte vid vägtransport lastas eller lossas på allmän plats i tätort utan tillstånd av den lokala polisen eller på allmän plats utanför tätort utan anmälan till den lokala polisen, om lastningen eller lossningen kan medföra fara för människor, miljö eller egendom. Avsändaren och transportören ska tillsammans försäkra sig om att tillståndet beviljats eller anmälan gjorts innan försändelsen överlämnas för transport och före transporten. Tillstånd eller anmälan krävs inte om

1) lastningen eller lossningen av säkerhets-skäl är brådskande och nödvändig,

2) det för lagring, förvaring, användning eller hantering av explosiva ämnen och föremål på lastnings- eller lossningsplatsen finns ett sådant myndighetstillstånd eller har gjorts en sådan myndighetsanmälan som krävs enligt någon annan lag.

Kompletterande regeringsproposition

14 §

Hantering av last vid vägtransport

Under parkering som behövs vid vägtransporter ska fordonet övervakas eller parkeras på en säker plats, om det farliga ämnet kan medföra fara under den tid som fordonet är parkerat. Om ämnets art eller mängd kan medföra fara får fordonet inte parkeras i en tätort eller på en livligt trafikerad plats ens för underhållsåtgärder, förutom i tvingande situationer. Den lokala polisen ska underrättas om långvarigare parkering som behövs i tvingande situationer.

Farliga ämnen får inte vid vägtransport lastas eller lossas på allmän plats i tätort utan tillstånd av den lokala polisen eller på allmän plats utanför tätort utan anmälan till den

lokala polisen, om lastningen eller lossningen kan medföra fara för människor, miljö eller egendom. Avsändaren och transportören ska tillsammans försäkra sig om att tillståndet beviljats eller anmälan gjorts innan försändelsen överlämnas för transport och före transporten. Tillstånd eller anmälan krävs inte om

1) lastningen eller lossningen av säkerhets-skäl är brådskande och nödvändig,

2) det för lagring, förvaring, användning eller hantering av *ämnen* och föremål på lastnings- eller lossningsplatsen finns ett sådant myndighetstillstånd eller har gjorts en sådan myndighetsanmälan som krävs enligt någon annan lag.

Regeringens proposition

Utifrån tillståndsansökan eller anmälan får polisen för den planerade lastningen eller lossningen bestämma om begränsningar som behövs för en säker hantering av explosiva ämnen och föremål och vid behov bestämma om försiktighetsåtgärder som verksamheten förutsätter. Polisen får förbjuda lastning eller lossning som på den avsedda platsen och vid den avsedda tidpunkten kan anses medföra uppenbar fara som inte kan avvärjas med de begränsningar eller försiktighetsåtgärder som bestämts.

Närmare bestämmelser om tillstånds- och anmälningsförfarandet, om de uppgifter som krävs i tillståndsansökningar och anmälningar samt om de tidsfrister som ska iakttas när tillstånd söks och anmälningar lämnas får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika föreskrifter om det praktiska genomförandet av övervaknings- och parkeringskraven samt om explosiva ämnen och föremål samt ämnesmängder som förutsätter tillstånd eller anmälan för lastning och lossning.

30 §

Plats för tillfällig förvaring

Farliga ämnen får förvaras tillfälligt endast på platser med en intern räddningsplan. Interna räddningsplaner krävs dock inte på flygplatser.

Endast sådana mängder farliga ämnen som är motiverade med tanke på transportverksamheten och som garanterat kan förvaras säkert får transporteras och förvaras tillfälligt på platser för tillfällig förvaring.

På platser för tillfällig förvaring i bannätet, inom hamnområden, på flygplatser, i andra terminaler och på motsvarande platser för tillfällig förvaring ska utförandet av de uppgifter som transporten och hanteringen av försändelser och laster i samband med transporten förutsätter ordnas och planeras så att de farliga ämnena inte äventyrar hälsa, säkerhet, egendom eller miljö.

För att förebygga olyckor ska ändamålsenlig ordning säkerställas på platser för tillfällig

Kompletterande regeringsproposition

Utifrån tillståndsansökan eller anmälan får polisen för den planerade lastningen eller lossningen bestämma om begränsningar som behövs för en säker hantering av *farliga ämnen* och vid behov bestämma om försiktighetsåtgärder som verksamheten förutsätter. Polisen får förbjuda lastning eller lossning som på den avsedda platsen och vid den avsedda tidpunkten kan anses medföra uppenbar fara som inte kan avvärjas med de begränsningar eller försiktighetsåtgärder som bestämts.

Närmare bestämmelser om tillstånds- och anmälningsförfarandet, om de uppgifter som krävs i tillståndsansökningar och anmälningar samt om de tidsfrister som ska iakttas när tillstånd söks och anmälningar lämnas får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika föreskrifter om det praktiska genomförandet av övervaknings- och parkeringskraven samt om ämnen och ämnesmängder som förutsätter tillstånd eller anmälan för lastning och lossning.

30 §

Plats för tillfällig förvaring

Farliga ämnen får förvaras tillfälligt endast på *platser för tillfällig förvaring i bannätet, inom hamnområden, på flygplatser, i andra terminaler och på motsvarande platser för tillfällig förvaring* med en intern räddningsplan. Interna räddningsplaner krävs dock inte på flygplatser.

Endast sådana mängder farliga ämnen som är motiverade med tanke på transportverksamheten och som garanterat kan förvaras säkert får transporteras och förvaras tillfälligt på platser för tillfällig förvaring.

På platser för tillfällig förvaring ska utförandet av de uppgifter som transporten och hanteringen av försändelser och laster i samband med transporten förutsätter ordnas och planeras så att de farliga ämnena inte äventyrar hälsa, säkerhet, egendom eller miljö.

För att förebygga olyckor ska ändamålsenlig ordning säkerställas på platser för tillfällig

Regeringens proposition

förvaring. För farliga ämnen och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen ska platser och områden anvisas på ett sådant sätt att arrangemanget inte förorsakar olägenhet för människor, miljö och egendom. Platserna och områdena ska märkas ut tydligt eller deras ändamålsenliga ordning säkerställas på något annat sätt.

Närmare bestämmelser om transport och tillfällig förvaring på en plats för tillfällig förvaring samt om platser och områden som ska anvisas för farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring får utfärdas genom förordning av statsrådet.

38 §

Transport av farliga ämnen som resgods

Farliga ämnen får inte transporteras som resgods om transporten på grund av ämnets egenskaper medför sådan fara för människor, miljö eller egendom som inte kan avvärras genom förpackningsåtgärder eller andra särskilda åtgärder.

Vid transport av resgods som innehåller farliga ämnen ska de faror som ämnet eventuellt medför beaktas samt särskild aktsamhet och försiktighet iakttas vid transporten och vid övrig hantering av ämnet. Det farliga ämnet ska vara ändamålsenligt förpackat och vid transporten ska bestämmelserna och föreskrifterna om ämnet även i övrigt iakttas.

Transportören vid en lufttransport, flygplatsoperatören och andra som utför uppgifter i samband med lufttransport av passagerare ska säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får medföra som resgods eller annars i luftfartyget.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om begränsningar och förbud som gäller mot farliga ämnen som transporteras som passagerares och besättningsmedlemmars resgods samt om förpackningen av ämnena, om meddelanden till passagerarna, om meddelandesätten och om andra tekniska detaljer som gäller transport av resgods.

Kompletterande regeringsproposition

förvaring. För farliga ämnen och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen ska platser och områden anvisas på ett sådant sätt att arrangemanget inte förorsakar olägenhet för människor, miljö och egendom. Platserna och områdena ska märkas ut tydligt eller deras ändamålsenliga ordning säkerställas på något annat sätt.

Närmare bestämmelser om transport och tillfällig förvaring på en plats för tillfällig förvaring samt om platser och områden som ska anvisas för farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring får utfärdas genom förordning av statsrådet.

38 §

Transport av farliga ämnen som resgods

Farliga ämnen får inte transporteras *eller tas med som resgods* om transporten på grund av ämnets egenskaper medför sådan fara för människor, miljö eller egendom som inte kan avvärras genom förpackningsåtgärder eller andra särskilda åtgärder.

Vid transport av resgods som innehåller farliga ämnen ska de faror som ämnet eventuellt medför beaktas samt särskild aktsamhet och försiktighet iakttas vid transporten och vid övrig hantering av ämnet. Det farliga ämnet ska vara ändamålsenligt förpackat och vid transporten ska bestämmelserna och föreskrifterna om ämnet även i övrigt iakttas.

Transportören vid en lufttransport, flygplatsoperatören och andra som utför uppgifter i samband med lufttransport av passagerare ska säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får medföra som resgods eller annars i luftfartyget.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om begränsningar och förbud som gäller mot farliga ämnen som transporteras som passagerares och besättningsmedlemmars resgods samt om förpackningen av ämnena, om meddelanden till passagerarna, om meddelandesätten och om andra tekniska detaljer som gäller transport av resgods.

Regeringens proposition

56 §

Anmälan vid olycka, tillbud och nödsituation

Om det vid transport av ett farligt ämne inträffar en olycka, ett tillbud eller en nödsituation som till följd av läckage av det transporterade ämnet eller av andra orsaker medför risk för skada på människor, miljö eller egendom, ska den som upptäcker olyckan, tillbudet eller nödsituationen omedelbart göra anmälan om saken genom ett nödmeddelande, ge räddningsmyndigheten de uppgifter den behöver och vidta de skyddsåtgärder som situationen kräver.

Vid lufttransport ska transportören anmäla uppgifter om de farliga ämnen som transporteras som frakt i luftfartyget

1) utan dröjsmål efter en sådan luftfartsolycka eller ett sådant allvarligt tillbud där de farliga ämnen som fraktas kan ha varit delaktiga, till den behöriga räddningsmyndigheten,

2) efter i 1 punkten avsedda luftfartsolyckor eller allvarliga tillbud så snabbt som möjligt till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område luftfartsolyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade,

3) på begäran av en myndighet utan dröjsmål vid ett tillbud som är lindrigare än ett allvarligt tillbud till räddningsmyndigheterna och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område tillbudet inträffade.

Transport- och kommunikationsverket är den i 2 mom. avsedda behöriga myndigheten i Finland.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i den i 1 mom. avsedda anmälan och i de uppgifter som ska anmälas samt om hur den i 2 mom. avsedda anmälan ska göras, om de fall som ska anmälas, om detaljerna i anmälan och i de uppgifter den innehåller samt om anmälnings- och förmedlingssättet.

130 §

Kompletterande regeringsproposition

56 §

Anmälan vid olycka, tillbud och nödsituation

Om det vid transport av ett farligt ämne inträffar en olycka, ett tillbud eller en nödsituation som till följd av läckage av det transporterade ämnet eller av andra orsaker medför risk för skada på människor, miljö eller egendom, ska den som upptäcker olyckan, tillbudet eller nödsituationen omedelbart göra anmälan om saken genom ett nödmeddelande, ge räddningsmyndigheten de uppgifter den behöver och vidta de skyddsåtgärder som situationen kräver.

Vid lufttransport ska transportören anmäla uppgifter om de farliga ämnen som transporteras som frakt i luftfartyget.

1) utan dröjsmål efter en sådan luftfartsolycka eller ett sådant allvarligt tillbud där de farliga ämnen som fraktas kan ha varit delaktiga, till den behöriga räddningsmyndigheten,

2) efter i 1 punkten avsedda luftfartsolyckor eller allvarliga tillbud så snabbt som möjligt till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område luftfartsolyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade,

3) på begäran av en myndighet utan dröjsmål vid ett tillbud som är lindrigare än ett allvarligt tillbud till räddningsmyndigheterna och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område tillbudet inträffade.

Transport- och kommunikationsverket är den i 2 mom. avsedda behöriga myndigheten i Finland.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i den i 1 mom. avsedda anmälan och i de uppgifter som ska anmälas samt om hur den i 2 mom. avsedda anmälan ska göras, om de fall som ska anmälas, om detaljerna i anmälan och i de uppgifter den innehåller samt om anmälnings- och förmedlingssättet.

130 §

Regeringens proposition

Tillsynsmyndighetens rätt att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar

För att övervaka efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den samt efterlevnaden av Europeiska unionens förordningar har tillsynsmyndigheten inom sitt uppgiftsområde rätt att utföra behövliga inspektioner, för att utföra tillsynen få tillträde till tillverknings-, lagrings-, försäljnings-, installations-, reparations-, besiktning-, förpacknings-, fyllnads-, avsändnings-, lastnings-, stuvnings- och transportplatser för samt platser för tillfällig förvaring av farliga ämnen och förpackningar, tankar och containrar som används för transport av farliga ämnen och till transportmedel som transporterar farliga ämnen samt att få behövliga prover och utan vederlag utföra de prover, mätningar och undersökningar som tillsynen förutsätter. Tillsynsmyndigheten har också rätt att inspektera utbildningen och ordnandet av den. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Inspektioner får inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur, om inte detta är nödvändigt för att utreda omständigheter som inspektionen gäller.

Tillsynsmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska inspekteras eller en kopia av materialet för inspektion som sker någon annanstans, om detta är nödvändigt för att reda ut de omständigheter som ska inspekteras och om det är möjligt utan att orsaka oskälig olägenhet. Materialet ska återlämnas genast när det inte längre behövs.

Prover som fåtts för tillsynsändamål ska när näringsidkaren kräver det ersättas till gängse pris, om det inte vid undersökningen konstateras att de strider mot denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Myndigheten kan ålägga den som har gjort sig skyldig till fel eller försummelse att ersätta myndigheten för kostnaderna för undersökningar och provtagning.

138 §

Kompletterande regeringsproposition

Tillsynsmyndighetens rätt att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar

För att övervaka efterlevnaden av denna lag och Europeiska unionens förordningar har tillsynsmyndigheten inom sitt uppgiftsområde rätt att utföra behövliga inspektioner, för att utföra tillsynen få tillträde till tillverknings-, lagrings-, försäljnings-, installations-, reparations-, besiktning-, förpacknings-, fyllnads-, avsändnings-, lastnings-, stuvnings- och transportplatser för samt platser för tillfällig förvaring av farliga ämnen och förpackningar, tankar och containrar som används för transport av farliga ämnen och till transportmedel som transporterar farliga ämnen samt att få behövliga prover och utan vederlag utföra de prover, mätningar och undersökningar som tillsynen förutsätter. Tillsynsmyndigheten har också rätt att inspektera utbildningen och ordnandet av den. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Inspektioner får inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur, om inte detta är nödvändigt för att utreda omständigheter som inspektionen gäller.

Tillsynsmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska inspekteras eller en kopia av materialet för inspektion som sker någon annanstans, om detta är nödvändigt för att reda ut de omständigheter som ska inspekteras och om det är möjligt utan att orsaka oskälig olägenhet. Materialet ska återlämnas genast när det inte längre behövs.

Prover som fåtts för tillsynsändamål ska när näringsidkaren kräver det ersättas till gängse pris, om det inte vid undersökningen konstateras att de strider mot denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Myndigheten kan ålägga den som har gjort sig skyldig till fel eller försummelse att ersätta myndigheten för kostnaderna för undersökningar och provtagning.

138 §

Regeringens proposition

Återkallande av tillstånd, godkännanden och bemyndiganden som beviljats av myndigheter

Den myndighet som beviljat ett i denna lag avsett tillstånd, godkännande eller bemyndigande kan ge innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet en skriftlig anmärkning om innehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd, godkännande eller bemyndigande eller inte sköter sin uppgift korrekt. Om missförhållandet trots anmärkningen inte avhjälps kan myndigheten återkalla tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet för en viss tid eller helt och hållet.

I brådskande fall kan myndigheten utan särskild skriftlig anmärkning för en viss tid återkalla ett tillstånd, godkännande eller bemyndigande som den har beviljat, om myndigheten har grundad anledning att misstänka att innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet inte kan utföra sina uppgifter enligt kraven eller att transporten av farliga ämnen kan äventyras. Ett tillstånd, ett godkännande eller ett bemyndigande kan återkallas helt och hållet endast om förutsättningarna för beviljande av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet till väsentliga delar inte uppfylls eller om väsentliga brister eller försummelser har framkommit i utförandet av uppgifterna.

23 kap.

Påföljder

141 §

Brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 8 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den

1) låter bli att identifiera egenskaperna hos ett farligt ämne för transport,

Kompletterande regeringsproposition

Återkallande av tillstånd, godkännanden och bemyndiganden som beviljats av myndigheter

Den myndighet som beviljat ett i denna lag avsett tillstånd, godkännande eller bemyndigande kan ge innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet en skriftlig anmärkning om innehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd, godkännande eller bemyndigande eller inte sköter sin uppgift korrekt. Om missförhållandet trots anmärkningen inte avhjälps *och missförhållandet är väsentligt* kan myndigheten återkalla tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet för en viss tid eller helt och hållet.

I brådskande fall kan myndigheten utan särskild skriftlig anmärkning för en viss tid återkalla ett tillstånd, godkännande eller bemyndigande som den har beviljat, om myndigheten har grundad anledning att misstänka att innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet inte kan utföra sina uppgifter enligt kraven eller att transporten av farliga ämnen kan äventyras. Ett tillstånd, ett godkännande eller ett bemyndigande kan återkallas helt och hållet endast om förutsättningarna för beviljande av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet till väsentliga delar inte uppfylls eller om väsentliga brister eller försummelser har framkommit i utförandet av uppgifterna.

23 kap.

Påföljder

141 §

Avgift för trafikförseelse som påförs för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen

En avgift för trafikförseelse kan påföras den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 8 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot skyldigheten att transportera, klassificera eller överlämna ett farligt ämne,

Regeringens proposition

2) överlämnar ett farligt ämne för transport eller transporterar det trots att ämnets egenskaper är för farliga för transport,

3) låter bli att klassificera ett ämne,

4) använder en benämning eller andra uppgifter för identifiering som inte grundar sig på ämnets klassificering, eller

5) utan den behöriga myndighetens säkerställande överlämnar för transport eller transporterar ett farligt ämne som medför allvarlig fara,

ska för brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 9 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att märka ut varningsinformation eller i strid med 10 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att medföra de uppgifter som avses i den paragrafen.

För brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation döms också en avsändare, vid fartygstransporter en avlastare och avsändare, samt en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter.

Kompletterande regeringsproposition

2) i strid med 9 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att märka ut varningsinformation,

3) i strid med 10 eller 15 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att medföra de uppgifter som avses i paragrafen eller ett tillräckligt antal brandsläckare eller annan utrustning,

4) i strid med 12 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den överlämnar ett farligt ämne för transport eller transporterar det,

5) i strid med 13 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot skyldigheterna i anslutning till lastning, stuvning, lossning, separering och säkerställande av säkerheten för ett farligt ämne, eller röker eller gör upp öppen eld i samband med hanteringen av lasten,

6) i strid med 14 § eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den underlåter att övervaka ett fordon, parkerar ett fordon eller lastar eller lossar ett farligt ämne utan tillstånd eller anmälan,

7) i strid med 16 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den i ett transportmedel transporterar ett farligt ämne i ett utrymme som inte är lämpligt för transport av ämnet i fråga med det transportsätt som används,

8) i strid med 17 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den för transport använder ett fordon utan TFÄ-ADR-godkännande eller TFÄ-ADR-besiktning,

9) bryter mot i 29, 30, 31, 32, 34–36 eller 52 § angiven förutsättning för tillfällig förvaring eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem eller skyldigheten i anslutning till plats, placering eller förberedelse,

10) i strid med 37, 38 § eller 39 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem bryter mot skyldigheten att transportera resgods eller post,

11) i strid med 41 eller 42 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem låter bli att skaffa den utbildning eller kompetens som uppgiften förutsätter,

12) i strid med 49 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den utbildar utan utbildningstillstånd,

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

13) i strid med 51 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att bereda sig inför säkerhetsrisker,

14) i strid med 52 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den överlämnar ett farligt ämne för vägtransport eller järnvägstransport till någon annan än en transportör som har identifierats på behörigt sätt,

15) i strid med 53 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utrusta ett transportmedel med ändamålsenliga anordningar eller andra arrangemang,

16) bryter mot ett i 54 § föreskrivet förbud att använda ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container,

17) åsidosätter en i 61 § föreskriven skyldighet att iaktta tillsynsmyndighetens påbud,

18) i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utan dröjsmål lämna en rapport om en olycka eller ett tillbud, eller

19) i strid med 90 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att se till att en anställd arbetstagare som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen har den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften, eller underlåter att bevara uppgifterna om en anställd arbetstagares utbildning i transport av farliga ämnen.

Avgift för trafikförseelse kan påföras också vid vägtransport eller järnvägstransport

1) en avsändare och en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter,

2) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 17 § 2 mom. att ha intyget över TFÄ-ADR-godkännande i transportenheten,

3) en fordonsförare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 45 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar farliga ämnen på väg utan ADR-körtillstånd eller som åsidosätter skyldigheten enligt 45 § 1 mom. att medföra ADR-körtillstånd,

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

4) en givare av utbildning för ADR-körtillstånd som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 50 § att bevara handlingar eller förstöra personuppgifter,

5) en besättningsmedlem som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 52 § att medföra en fotoförsedd identitetshandling,

6) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller en förhandsanmälan om transporten har gjorts, eller i strid med 64 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot angivna skyldigheter som gäller klassificering, transportsätt, förpackning, försändningsätt, information och försändningsbegränsningar i fråga om ett farligt ämne eller skyldigheter som gäller märkning eller tillslutning av tank, fordon eller container,

7) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den vid transport av radioaktiva ämnen låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening,

8) en avsändare, en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen orsakerna,

9) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 65 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller fordon eller vagnar som används vid transport av farliga ämnen, transportform, tillgång till information, medförande av och tillgång till handlingar, lastning av fordon eller vagn, fästande av märkning, givande och medförande av anvisningar, kontroll av transportenhet och last eller lämnande av information,

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

10) en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 66 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller mottagande av ett farligt ämne, överensstämmelse med kraven eller ibruktagande av vagn eller container,

11) en lastare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 67 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet i anslutning till överlämnande, kontroll, lastning och hantering av ett farligt ämne,

12) en förpackare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 68 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller förpackning av ett farligt ämne eller förberedande av den,

13) en fyllare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 69 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller säkerställande, fyllning eller förberedande i samband med ett farligt ämne,

14) en innehavare av en tankcontainer som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 70 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller säkerställande eller kontroll av ett farligt ämne,

15) en innehavare av en cisternvagn som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 71 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller säkerställande och besiktning i anslutning till ett farligt ämne, dokumentering av resultaten eller lämnande av information om dem,

16) en lossare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 72 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet som gäller säkerställande, kontroll, lossning och hantering av lasten med ett farligt ämne, eller rengöring och eliminering av riskfaktorer,

17) en enhet som ansvarar för underhållet och som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 74 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den angivna skyldighet att försäkra sig om att underhållsåtgärder vidtas, uppgifter om transportenheten lämnas eller att underhållsåtgärderna dokumenteras.

Avgift för trafikförseelse kan påföras också vid lufttransport

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

1) en avsändare och en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter eller i strid med 21 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att skaffa ett tillstånd för transporten,

2) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelat med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller att en förhandsanmälan om transporten har gjorts,

3) en transportör vid lufttransport, en flygplatsinnehavare eller någon annan utförare av uppgifter i samband med lufttransport som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 38 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att säkerställa att passagerare informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får ta med sig som resgods eller annars i luftfartyget,

4) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 78 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den åsidosätter en i den paragrafen angiven skyldighet som gäller klassificering, tillstånd, ombesörjande och skriftlig försäkran i fråga om transport samt säkrande av uppgifter och anmälan eller ombesörjande av anvisningar i samband med den,

5) en utbildningsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 44 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot utbildarens skyldigheter,

6) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 56 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att anmäla farliga ämnen som transporteras som frakt, i strid med 79 § eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den bryter mot en i den paragrafen angiven skyldighet att ombesörja behövtillstånd för transport av ett farligt ämne, tillstånd till och tillåtelse att använda luftfartyg, säkerställande av uppgifter, kontroll, lastning och transport

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

samt ombesörjande av anvisningar eller information,

7) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening till de delaktiga i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen, eller

8) en avsändare, en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen orsakerna,

9) en leverantör av marktjänster som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 79 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i den paragrafen angiven skyldighet som gäller ombesörjande, säkerställande eller kontroll.

Avgift för trafikförseelse kan påföras också vid fartygstransport

1) en avsändare, en avlastare och en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter,

2) en avsändare och en avlastare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller en förhandsanmälan om transporten har gjorts,

3) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening till de delaktiga i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen,

4) en avsändare, en avlastare, en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av

Regeringens proposition

142 §

Brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar för transport eller transporterar ett farligt ämne i strid med 12 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den ska för *brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som i strid med 13 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den

- 1) lastar, stuvar, säkrar eller lossar en last,
- 2) låter bli att separera förpackningar, tankar eller containrar från varandra eller från den övriga lasten,

Kompletterande regeringsproposition

oaktsamhet när strålningsgränsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen om orsakerna och de korrigerande åtgärderna,

5) en avlastare och en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 75 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i den paragrafen angiven skyldighet som gäller säkerställande och märkning av, lämnande och givande av uppgifter om eller skriftlig försäkran om ett farligt ämne,

6) en transportör och en fartygsbefälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 76 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i paragrafen angiven skyldighet att ombesörja eller garantera en säker transport av ett farligt ämne, eller

7) en förpackare, en fyllare och en lastare av containrar, fordon eller vagnar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 77 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en i paragrafen angiven skyldighet att ombesörja ett stuvningsintyg.

142 §

Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen

Påföljdsavgift kan påföras den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 23 § eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som gäller konstruktion, tillverkning, utrustande, besiktning, provning och märkning eller användning, underhåll och rekonditionering av förpackningar, tankar eller containrar,

2) i strid med 25 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den tillverkar en förpackning, tank eller bulkcontainer,

3) försummar en i 25 eller 26 § angiven skyldighet som gäller handlingar,

Regeringens proposition

3) låter bli att sörja för tillräckligt skyddsavstånd, tillräcklig ventilation, tillräcklig temperaturkontroll, tillräckliga brandförebyggande åtgärder eller andra särskilda åtgärder som den transporterade lasten kräver, eller

4) röker eller gör upp öppen eld i samband med hanteringen av lasten.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som i strid med 14 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den underlåter att övervaka ett fordon, parkerar ett fordon eller lastar eller lossar explosiva ämnen och föremål utan tillstånd eller anmälan.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som i strid med 15 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den

1) låter bli att hålla säkerhetsanvisningar tillgängliga vid transporten,

2) underlåter att upprätta en beredskapsplan för ett fartyg som transporterar INF-gods, eller

3) underlåter att medföra personlig skyddsutrustning, tillräcklig brandsläckningsutrustning eller annan utrustning under transporten.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 16 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den i ett transportmedel transporterar ett farligt ämne i ett utrymme som inte är lämpligt för transport av ämnet i fråga med det transportsätt som används,

2) i strid med 17 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den för transport använder ett fordon utan TFÄ-ADR-godkännande eller TFÄ-ADR-besiktning, eller

3) transporterar ett farligt ämne utan ett i 21 § avsett tillstånd.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också en avsändare och vid fartygstransporter en avlastare och avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har

Kompletterande regeringsproposition

4) i strid med 26 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den använder en förpackning, tank eller container.

Påföljdsavgift kan påföras också

1) en ägare eller en innehavare av en tank eller tryckbehållare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en skyldighet att

lämna uppgifter som anges i 28 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den,

2) en tillverkare eller en representant för tillverkaren som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en i 80 eller 81 § angiven skyldighet som gäller säkerställande, förvaring av dokumentation eller bringande en transportabel tryckbärande anordning i överensstämmelse med kraven, tillbakadragande från marknaden eller återkallande, vidtagande av åtgärder, tillbakadragande från marknaden eller återkallande, information, anmälan till myndigheter, dokumentation, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta,

3) en importör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en i 83 eller 84 angiven skyldighet som gäller utsläppande på marknaden, säkerställande, uppgiftslämnande, bevaring, avhållsamhet, förvaring eller skyldighet som gäller bringande av en tryckbärande anordning i överensstämmelse med kraven, tillbakadragande eller återkallelse, information eller dokumentering, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta,

4) en återförsäljare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en i 85 § angiven skyldighet som gäller tillhandahållande på marknaden eller säkerställande eller en i 86 § angiven skyldighet som gäller avhållsamhet, information, dokumentering eller säkerställande, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta,

5) en ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en i 87 § angiven skyldighet om säkerställande, avhållsamhet, information eller dokumentering, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta, eller

6) en användare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en i 88 § angiven skyl-

Regeringens proposition

inhämtats eller en förhandsanmälan om transporten har gjorts.

143 §

Brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 29 § angiven förutsättning för tillfällig förvaring ska för *brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 30 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den

1) tillfälligt förvarar eller transporterar farliga ämnen,

2) ordnar eller planerar de uppgifter som en transport eller försändelser eller laster i samband med transporten förutsätter, eller

3) låter bli att sörja för ändamålsenlig ordning.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring döms också den som i strid med 31 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den förvarar en försändelse eller en lasttransportenhet som innehåller ett farligt ämne eller i strid med 32 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den försummar arrangemang eller åtgärder som skyddar mot följderna av olyckor eller förebygger olyckor.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 33 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att upprätta en intern räddningsplan eller utse en ansvarig person.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också en hamninnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 34 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den låter bli att upprätta en säkerhetsutredning för hamnområdet,

2) i strid med 35 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att lämna

Kompletterande regeringsproposition

dighet som gäller användning, information eller säkerställande, eller en i 89 § föreskriven skyldighet att lämna uppgifter och samarbeta.

143 §

Påförande av avgift för trafikförseelse och avgiftens storlek

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet påför den i 141 § avsedda avgiften för trafikförseelse. Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen påför den i 142 § 1 mom. avsedda påföljdsavgiften. Säkerhets- och kemikalieverket påför den i 142 § 2 mom. avsedda påföljdsavgiften. Avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Den avgift för trafikförseelse som påförs för åsidosättande av skyldigheten att medföra handling enligt 141 § 2 mom. 2, 3 och 5 punkten är 40 euro.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en fysisk person för en annan förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen än den som avses i 2 mom. är högst 500 euro och den avgift som påförs en juridisk person högst 1 000 euro. Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång påförs för två eller flera förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, påförs avgiften för fysiska personer höjd med 100 euro och avgiften för juridiska personer höjd med 200 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften för trafikförseelse gäller.

Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden.

Vid bedömningen av storleken hos avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften ska hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet

Regeringens proposition

en säkerhetsutredning till Transport- och kommunikationsverket,

3) i strid med 35 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att underrätta den som utför lasthanteringstjänster i hamnen om en godkänd säkerhetsutredning, eller

4) i strid med 36 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att granska eller uppdatera en säkerhetsutredning.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också en sådan utförare av lasthanteringstjänster i hamnen som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 34 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den låter bli att för sig upprätta och lämna in en säkerhetsutredning för hamnområde eller i strid med 36 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att underrätta hamninnehavaren om förändringar i verksamheten.

144 §

Brott mot bestämmelserna om passagerartransporter

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 37 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar

1) last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods i ett fartyg, en färja, ett luftfartyg eller ett tåg som transporterar passagerare,

2) last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods i en buss som transporterar passagerare, eller

3) ett farligt ämne vid en vägtransport i en transportenhet som också transporterar personer som inte hör till besättningen,

ska för brott mot bestämmelserna om passagerartransporter dömas till böter.

145 §

Brott mot bestämmelserna om resgods

Kompletterande regeringsproposition

upprepats. Avgift för trafikförseelse eller påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det.

Avgift för trafikförseelse eller påföljdsavgift får inte påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

144 §

Verkställighet av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter

Bestämmelser om verkställighet av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift. Polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Säkerhets- och kemikalieverket, Strålsäkerhetscentralen och domstolarna ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter för trafikförseelse och påföljdsavgifter. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut genom vilket en avgift har avlyfts.

En avgift för trafikförseelse och en påföljdsavgift preskriberas fem år från det att det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades.

145 §

Temporärt förbud att delta i prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare

Regeringens proposition

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 38 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar ett farligt ämne som resgods eller åsidosätter en skyldighet som gäller transporten ska för brott mot bestämmelserna om resgods dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om resgods döms också en transportör vid lufttransport, en flygplatsinnehavare eller någon annan utförare av uppgifter i samband med lufttransport som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 38 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får ta med sig som resgods eller annars i luftfartyget.

146 §

Brott mot bestämmelserna om flygpost

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 39 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar ett farligt ämne som flygpost eller låter bli att skaffa ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket för hantering av flygpostförsändelser ska för brott mot bestämmelserna om flygpost dömas till böter.

Kompletterande regeringsproposition

Om en person som deltar i ett prov för ADR-körtillstånd eller prov för säkerhetsrådgivare handlar svikligt vid provet ska den som ordnar provet avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Provprestationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet. Tiden räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft. Den som ordnar provet ska informera Transport- och kommunikationsverket om det fusk som upptäckts och lämna verket en redogörelse för fusket.

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

146 §

Ändringssökande och verkställighet

I fråga om beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

I fråga om beslut om TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning som gäller fordon samt beslut som fattats av en innehavare av specialutbildningstillstånd i ett utbildningsärende får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Med undantag för beslut om avgift för trafikförseelse enligt 141 § och beslut om påföljdsavgift enligt 142 § får ett beslut som meddelats med stöd av denna lag verkställas

Regeringens proposition

147 §

Brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen

Den som sköter uppgifter i samband med transport av farliga ämnen och transportsäkerhet vid sådana transporter, och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 41 § eller 42 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att skaffa den utbildning eller kompetens som uppgiften förutsätter ska för brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 43 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att upprätta ett i den paragrafen avsett utbildningsprogram för lufttransport eller låter bli att ansöka om godkännande för utbildningsprogrammet.

För brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen döms också en utbildningsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 44 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot utbildarens skyldigheter.

148 §

Brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd

En fordonsförare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 45 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar farliga ämnen på väg utan ADR-körtillstånd ska för brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd dömas till böter.

Kompletterande regeringsproposition

även om omprövning begärts eller besvär anförts.

147 §

Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada

På avhjälpande av en sådan betydande förorening av grundvatten eller vattendrag eller en sådan i 5 a § i naturvårdslagen (1096/1996) avsedd naturskada som orsakats av en transport av farliga ämnen tillämpas 137 § och 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen (527/2014).

24 kap.

Särskilda bestämmelser

148 §

Persontillstånd som förkommer eller förstörs

Ett i 45 § avsett ADR-körtillstånd och ett i 94 § avsett intyg för säkerhetsrådgivare utfärdas i ett original exemplar. På begäran kan ett dubblettexemplar ges av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts eller om uppgifterna i det har ändrats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att ett dokument som anges i denna lag har förkommit, stulits eller förstörts och

Regeringens proposition

149 §

Brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 49 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den utbildar utan utbildningstillstånd ska för *brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd döms också en givare av utbildning för ADR-körtillstånd som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 50 § att bevara handlingar eller förstöra personuppgifter.

150 §

Brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet 1) i strid med 51 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att bereda sig inför säkerhetsrisker,

2) i strid med 53 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att upprätta och uppdatera en skyddsplan vid vägtransport eller järnvägstransport, eller

3) i strid med 53 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utrusta ett transportmedel med ändamålsenliga anordningar eller andra arrangemang vid vägtransport eller järnvägstransport,

ska för brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder döms också den som uppsåtligen eller

Kompletterande regeringsproposition
om makulering av det ursprungliga dokumentet.

149 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på i 99 § avsedda personer som ansvarar för vidareutbildningsverksamhet och personer som ger vidareutbildning när de utför uppgifter i samband med vidareutbildningen, på dem som utför i 101 § avsedda besiktningsorgansuppgifter, på dem som utför i 134 § avsedda sakkunniguppgifter samt på dem som utför i 95 § avsedda uppgifter som tjänsteleverantör.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

25 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

150 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), nedan *den upphävda lagen*.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen, ska hänvisningen anses avse denna lag.

Regeringens proposition

av oaktsamhet i strid med 52 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den överlämnar ett farligt ämne för vägtransport eller järnvägstransport till någon annan än en transportör som har identifierats på behörigt sätt.

För brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder döms också den som är skyldig att upprätta en intern räddningsplan och i strid med 52 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att skydda en plats för tillfällig förvaring vid vägtransport eller järnvägstransport och att förhindra obehörigt tillträde till området.

151 §

Brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som i 54 § föreskrivs om

1) förbud att använda ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container,

2) skyldighet att avbryta en transport om en brist eller försummelse som kan äventyra transportens säkerhet konstateras under färden, eller

3) förbud att fortsätta färden om transporten avbrutits.

ska för brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar dömas till böter.

Kompletterande regeringsproposition

151 §

Övergångsbestämmelser

Beslut, tillstånd, intyg, bemyndiganden, planer, utredningar, avtal, utseende av aktörer samt godkännanden som beviljats med stöd av den upphävda lagen och bestämmelser som utfärdats

med stöd av den och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft i enlighet med de villkor som anges i dem, om inte något annat föreskrivs nedan.

Behandlingen av ärenden som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag slutförs med iakttagande av de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Skyldigheten enligt 28 § i denna lag att anmäla uppgifter om tankar och tryckbehållare till Säkerhets- och kemikalieverket tillämpas från och med den besiktning som följer efter ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelsen i 94 § 3 mom. om ansökan om intyg för säkerhetsrådgivare börjar tillämpas sex månader efter lagens ikraftträdande.

Den interna räddningsplan som avses i 33 § ska upprättas och en ansvarig person utses inom 18 månader från lagens ikraftträdande.

Föreståndare som ansvarar för utbildningen och personer som ger utbildning hos godkända sammanslutningar som avses i 11 b § i den upphävda lagen är under utbildningstillståndets giltighetstid fortfarande behöriga för uppgifter som avses i 49 § i denna lag.

Av Säkerhets- och kemikalieverket med

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

stöd av den upphävda lagen godkända TFÄ-besiktningsorgan och av Strålsäkerhetscentralen godkända besiktningsorgan som saknar ackreditering och som inte uppfyller ackrediteringskravet i 110 § 2 mom. i denna lag är fortfarande behöriga för sina uppgifter i ett år från lagens ikraftträdande.

Tillsynsplaner enligt 123 § i denna lag ska upprättas inom ett år från lagens ikraftträdande.

Gällande beslut om regionala vägtransportbegränsningar för farliga ämnen som beviljats med stöd av den upphävda lagen är i kraft i 18 månader från lagens ikraftträdande.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft.

Den upphävda lagens bestämmelser i 6 § 2 mom. om militärmyndigheternas tillsynsuppgifter, i 7 b § 3 mom. om bilinspektörer vid försvarsmakten och om huvudstabens tillsynsuppgifter samt i 13 d § 2 mom. om uppgifterna för en militär inrättning eller militärmyndighet som huvudstaben har erkänt förblir i kraft.

De förordningar som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är i kraft sex månader från lagens ikraftträdande. Försvarsministeriets förordningar, försvarsministeriets beslut i enskilda fall samt huvudstabens föreskrifter som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är dock i kraft i två år från lagens ikraftträdande.

På förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas den upphävda lagens bestämmelser om straffansvar. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

152 §

*Brott mot bestämmelserna om anmälningar
och rapportering vid olyckor och tillbud*

152 §

*Brott mot bestämmelserna om anmälningar
och rapportering vid olyckor och tillbud*

Regeringens proposition

Den som upptäckt en olycks-, tillbuds- eller nödsituation och uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 56 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att

- 1) anmäla den,
- 2) lämna uppgifter om den till räddningsmyndigheten, eller
- 3) vidta de skyddsåtgärder som situationen kräver,

ska för brott mot bestämmelserna om anmälningar och rapportering vid olyckor och tillbud dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om anmälningar och rapportering vid olyckor och tillbud döms också

1) vid lufttransport en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 56 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att anmäla farliga ämnen som transporteras som frakt,

2) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening till de delaktiga i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen,

3) vid vägtransport och järnvägstransport en lastare, fyllare, transportör, lossare, mottagare och bannätsinnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att lämna en rapport till den behöriga myndigheten,

4) en transportör som ansvarar för en vägtransport eller järnvägstransport eller den som ansvarar för lasten vid intern flyttning eller tillfällig förvaring och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att lämna en rapport till den behöriga myndigheten,

5) den som ansvarar för ett fartyg och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utan dröjsmål lämna en rapport till den behöriga myndigheten,

Kompletterande regeringsproposition (Paragrafen ska strykas)

Regeringens proposition

6) vid lufttransport en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att lämna en rapport till den behöriga myndigheten, och

7) en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet på det sätt som avses i 60 § diskriminerar en arbetstagare eller någon annan som gör en anmälan om ett eventuellt tillbud som personen känner till.

153 §

Brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 61 § att iakta tillsynsmyndighetens påbud ska för brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet låter bli att upprätta ett i 63 § avsett ledningssystem eller strålskyddsprogram.

För brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter döms också en avsändare, transportör och mottagare samt vid fartygstransport en avlastare och avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsgränsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen om orsakerna och de korrigerande åtgärderna.

För brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter döms vid vägtransport eller järnvägstransport också

1) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 64 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

2) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 65 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

3) en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 66 § eller föreskrifter

Kompletterande regeringsproposition

153 §

Brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter

(Paragrafen ska strykas)

Regeringens proposition

som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

4) en lastare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 67 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

5) en förpackare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 68 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

6) en fyllare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 69 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

7) en innehavare av tankcontainrar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 70 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

8) en innehavare av cisternvagnar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 71 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

9) en lossare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 72 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

10) en bannätsförvaltare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 73 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen, och

11) en enhet som ansvarar för underhållet och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 74 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen.

För brott mot bestämmelserna om skyldigheter för delaktiga i transporter döms vid lufttransport också

1) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 78 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

2) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 79 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen, och

Kompletterande regeringsproposition

Regeringens proposition

3) en leverantör av marktjänster som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 79 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen.

För brott mot bestämmelserna om skyldigheter för delaktiga i transporter döms vid fartygstransport också

1) en avlastare och avsändare som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 75 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som anges i den paragrafen,

2) en transportör och fartygsbefälhavare som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 76 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som anges i den paragrafen, och

6) en förpackare, fyllare och lastare av containrar, fordon eller vagnar som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 77 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som anges i den paragrafen.

154 §

Brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap

En arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 90 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att se till att en anställd arbetstare som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen har den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften, eller underlåter att bevara uppgifterna om en anställd arbetstares utbildning i transport av farliga ämnen, ska för *brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap döms också

1) den som bedriver vägtransport eller järnvägstransport eller i samband med sådan transport utför förpackning, försändning eller annan verksamhet som gäller säkerheten vid

Kompletterande regeringsproposition

154 §

Brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap

(Paragrafen ska strykas)

Regeringens proposition

transport av farliga ämnen, och som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att utse en i 91 § avsedd säkerhetsrådgivare, och

2) den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare för vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen och är etablerad i Finland, och som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 92 § låter bli att anmäla att en säkerhetsrådgivare utsetts.

155 §

Brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon

Den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden eller utför TFÄ-ADR-besiktningar och som uppsåtligt eller av oaktsamhet

1) åsidosätter skyldigheten enligt 97 § att som vidareutbildning skaffa specialutbildning, eller

2) ger specialutbildning i strid med det som föreskrivs i 98 §,

ska för brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon dömas till böter.

156 §

Brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot en skyldighet enligt 113 § som gäller utförande av besiktningsorganets uppgifter ska för brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter döms också den som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 111 eller 112 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av de paragraferna låter bli att skaffa ett i de paragraferna avsett godkännande eller temporärt godkännande för verksamhet som besiktningsorgan.

157 §

Kompletterande regeringsproposition

155 §

Brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon

(Paragrafen ska strykas)

156 §

Brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter

(Paragrafen ska strykas)

157 §

Regeringens proposition

Kompletterande regeringsproposition

Avgift för trafikförseelse som påförs vid vägtransport

Avgift för trafikförseelse som påförs vid vägtransport

Vid vägtransport av farliga ämnen får en avgift för trafikförseelse på 70 euro påföras

(Paragrafen ska strykas)

1) en transportör som åsidosätter skyldigheten enligt 17 § 2 mom. att ha intyget över TFÄ-ADR-godkännande i transportenheten,

2) en fordonsförare som åsidosätter skyldigheten enligt 45 § 1 mom. att medföra ADR-körtillstånd under körningen, och

3) en besättningsmedlem som åsidosätter skyldigheten enligt 52 § 3 mom. att medföra en fotoförsedd identitetshandling.

Avgiften för trafikförseelse påförs av polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet.

Om en enda avgift för trafikförseelse enligt denna lag eller någon annan lag på en och samma gång ska påföras för två eller flera förseelser, påförs avgiften höjd med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften gäller. Om trafikförseelsen är ringa ska en muntlig eller skriftlig anmärkning ges i stället för att påföra en avgift för trafikförseelse.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras, om

1) den som misstänks för förseelsen misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol,

2) den som misstänks för förseelsen för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom eller påförts straff,

3) den som misstänks för förseelsen misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning,

4) förseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

I fråga om påförande av avgift för trafikförseelse, innehållet i beslutet om avgiften, delgivningen av beslutet, betalningstiden för avgiften och verkställigheten av avgiften tillämpas 6 kap. i vägtrafiklagen.

Regeringens proposition

Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen

En tillverkare, en representant för tillverkaren, en importör, en distributör, en ägare och en användare av en produkt som används för transport av farliga ämnen samt den som i övrigt på marknaden släpper ut, innehar eller tar i bruk en sådan produkt kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om denne uppsåtligen eller oaktsamhet åsidosätter en skyldighet enligt 23–28 eller 62 § som gäller tillverkning, användning, underhåll, rekonditionering eller säkerställande av överensstämmelse med kraven.

En tillverkare, en representant för tillverkaren, en importör, en distributör, en ägare och en operatör av en transportabel tryckbärande anordning kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en skyldighet enligt 80 eller 81 § eller i 83–89 § som gäller tillverkning, import, utsläppande på marknaden eller användning av en transportabel tryckbärande anordning eller vidtagande av korrigerande åtgärder.

159 §

Påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek

Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen påför den i 158 § 1 mom. avsedda påföljdsavgiften. Säkerhets- och kemikalieverket påför den i 158 § 2 mom. avsedda påföljdsavgiften.

Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Kompletterande regeringsproposition

Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen

(Paragrafen ska strykas)

159 §

Påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek

(Paragrafen ska strykas)

Regeringens proposition

Vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek ska hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats samt till gärningsmannens ekonomiska ställning. Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det.

Påföljdsavgift får inte påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning eller åtalsprövning eller i ett brottmål som behandlas i domstol eller mot vilken en dom för samma gärning vunnit laga kraft. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

En påföljdsavgift preskriberas fem år från det att det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Påföljdsavgiften avskrivs när en betalningsskyldig fysisk person avlider.

160 §

Temporärt förbud att delta i prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare

Om en person som deltar i ett prov för ADR-körtillstånd eller prov för säkerhetsrådgivare handlar svikligt vid provet ska den som ordnar provet avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Provpresentationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet. Tiden räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte

Kompletterande regeringsproposition

160 §

Temporärt förbud att delta i prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare

(Paragrafen ska strykas)

Regeringens proposition

har vunnit laga kraft. Den som ordnar provet ska informera Transport- och kommunikationsverket om det fusk som upptäckts och lämna verket en redogörelse för fusket.

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

161 §

Åtgärdseftergift

Åtal behöver inte väckas, straff dömas ut eller någon annan påföljd påförs för brott enligt detta kapitel eller annat åsidosättande av skyldigheter enligt detta kapitel, om de ekonomiska följder som föranletts av ett annat myndighetsbeslut som meddelats på grund av gärningen ska anses vara tillräckliga i förhållande till gärningens allvarlighet eller om gärningsmannen bryter mot ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och är förenat med vite.

24 kap.

Särskilda bestämmelser

162 §

Ändringssökande och verkställighet

I fråga om beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

I fråga om beslut om TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning som gäller fordon samt beslut som fattats av en innehavare av specialutbildningstillstånd i ett utbildningsärende får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Ett beslut får verkställas även om omprövning begärts eller besvär anförts.

163 §

Kompletterande regeringsproposition

161 §

Åtgärdseftergift

(Paragrafen ska strykas)

24 kap.

Särskilda bestämmelser

162 §

Ändringssökande och verkställighet

(Paragrafen ska strykas)

163 §

Regeringens proposition

Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada

På avhjälpande av en sådan betydande förorening av grundvatten eller vattendrag eller en sådan i 5 a § i naturvårdslagen (1096/1996) avsedd naturskada som orsakats av en transport av farliga ämnen tillämpas 137 § och 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen (527/2014).

164 §

Persontillstånd som förekommer eller förstörs

Ett i 45 § avsett ADR-körtillstånd och ett i 94 § avsett intyg för säkerhetsrådgivare utfärdas i ett originalexemplar. På begäran kan ett dubblettexemplar ges av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts eller om uppgifterna i det har ändrats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att ett dokument har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av det ursprungliga dokumentet.

165 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på i 99 § avsedda personer som ansvarar för vidareutbildningsverksamhet och personer som ger vidareutbildning när de utför uppgifter i samband med vidareutbildningen, på dem som utför i 101 § avsedda besiktningsorgansuppgifter, på dem som utför i 134 § avsedda sakkunniguppgifter samt på dem som utför i 95 § avsedda uppgifter som tjänsteleverantör.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

25 kap.

Kompletterande regeringsproposition

Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada

(Paragrafen ska strykas)

164 §

Persontillstånd som förekommer eller förstörs

(Paragrafen ska strykas)

165 §

Tjänsteansvar

(Paragrafen ska strykas)

25 kap.

Regeringens proposition

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

166 §

Ikraftträdande

Genom denna lag upphävs lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), nedan *den upphävda lagen*.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen ska hänvisningen anses avse denna lag.

167 §

Övergångsbestämmelser

Beslut, tillstånd, intyg, bemyndiganden, planer, utredningar, avtal, utseende av aktörer samt godkännanden som beviljats med stöd av den upphävda lagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft i enlighet med de villkor som anges i dem, om inte något annat föreskrivs nedan.

Behandlingen av ärenden som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag slutförs med iakttagande av de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Skyldigheten enligt 28 § i denna lag att anmäla uppgifter om tankar och tryckbehållare till Säkerhets- och kemikalieverket tillämpas från och med den besiktning som följer efter ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelsen i 94 § 3 mom. om ansökan om intyg för säkerhetsrådgivare börjar tillämpas sex månader efter lagens ikraftträdande.

Den interna räddningsplan som avses i 33 § ska upprättas och en ansvarig person utses inom 18 månader från lagens ikraftträdande.

Föreståndare som ansvarar för utbildningen och personer som ger utbildning hos godkända sammanslutningar som avses i 11 b § i den upphävda lagen är under utbildningstillståndets giltighetstid fortfarande behöriga för uppgifter som avses i 49 § i denna lag.

Av Säkerhets- och kemikalieverket med stöd av den upphävda lagen godkända TFÄ-

Kompletterande regeringsproposition

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

166 §

Ikraftträdande

(Paragrafen ska strykas)

167 §

Övergångsbestämmelser

(Paragrafen ska strykas)

Regeringens proposition

besiktningsorgan och av Strålsäkerhetscentralen godkända besiktningsorgan som saknar ackreditering och som inte uppfyller ackrediteringskravet i 110 § 2 mom. i denna lag är fortfarande behöriga för sina uppgifter i ett år från lagens ikraftträdande.

Tillsynsplaner enligt 123 § i denna lag ska upprättas inom ett år från lagens ikraftträdande.

Gällande beslut om regionala vägtransportbegränsningar för farliga ämnen som beviljats med stöd av den upphävda lagen är i kraft i 18 månader från lagens ikraftträdande.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft tills något annat bestäms om dem.

Den upphävda lagens bestämmelser i 6 § 2 mom. om militärmyndigheternas tillsynsuppgifter, i 7 b § 3 mom. om bilinspektörer vid försvarsmakten och om huvudstabens tillsynsuppgifter samt i 13 d § 2 mom. om uppgifterna för en militär inrättning eller militärmyndighet som huvudstaben har erkänt förblir i kraft.

Försvarsministeriets förordningar, försvarsministeriets beslut i enskilda fall samt huvudstabens föreskrifter som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är i kraft i två år från lagens ikraftträdande.

På förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas den upphävda lagens bestämmelser om straffansvar. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

Kompletterande regeringsproposition

2.

Lag

om ändring av 65 § i körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. 6 punkten, sådan den lyder i lag 734/2018,
som följer:

Regeringens proposition

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

6) brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation enligt 141 § i lagen om transport av farliga ämnen (/), brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel enligt 142 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen enligt 143 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om passagerartransport enligt 144 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd enligt 148 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder enligt 150 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar enligt 151 § i den lagen eller brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter enligt 153 § i den lagen.

Kompletterande regeringsproposition

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

6) *förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 141 § 1 eller 2 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (/).*

15.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom., sådant den lyder delvis ändrat i lagarna 467/2011, 984/2016, 95/2018, 347/2018 och 791/2019, som följer:

Regeringens proposition

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Straffföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

1) vägtrafiklagen (729/2018) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

2) fordonslagen (82/2021) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

8) lagen om transport av farliga ämnen (/) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

Kompletterande regeringsproposition

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Straffföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

1) vägtrafiklagen (729/2018) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

2) fordonslagen (82/2021) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

3) körkortslagen (386/2011),

4) lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998),

5) bestämmelserna om taxi-, person- och godstrafik i lagen om transportservice (320/2017),

6) terrängtrafiklagen (1710/1995) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

7) sjötrafiklagen (782/2019) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den,

8) 23 kap. 10 § i strafflagen (39/1889),

9) 28 kap. 3 § i strafflagen,

10) en författning i landskapet Åland som motsvarar en bestämmelse som avses i 1–9 punkten.

21.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 714/2022, som följer:

Den ursprungliga regeringspropositionen

Kompletterande regeringsproposition

1 §

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

- 1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
- 2) en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006),
- 3) en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001),
- 4) en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare,
- 5) en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013),
- 6) en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014),
- 7) en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017),
- 8) en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019),
- 9) en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019),
- 10) en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019),
- 11) en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018),
- 12) en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

- 1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
- 2) en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006),
- 3) en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001),
- 4) en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare,
- 5) en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013),
- 6) en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014),
- 7) en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017),
- 8) en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019),
- 9) en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019),
- 10) en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019),
- 11) en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018),
- 12) en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),

Den ursprungliga regeringspropositionen

13) en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),

14) en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017),

15) en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021),

16) en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020),

17) en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021),

18) en påföljdsavgift inom djursjukdomskontrollen enligt 94 a § i lagen om djursjukdomar (76/2021),

19) en påföljdsavgift inom tillsynen över identifiering och registrering av djur enligt 36 § och en avgift för trafikförseelse som påförs för åsidosättande av skyldigheten att medföra och visa upp djurets identitetshandling enligt 37 § i lagen om identifiering och registrering av djur (1069/2021),

20) en påföljdsavgift inom tillsynen över ekologisk produktion enligt 38 § i lagen om ekologisk produktion (1330/2021),

21) en påföljdsavgift enligt 8 och 9 § i lagen om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (265/2022),

22) en påföljdsavgift inom gödselmedeltillsynen enligt 37 § i lagen om gödselmedel (711/2022),

23) en avgift för trafikförseelse enligt 141 § och en påföljdsavgift enligt 142 § i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Kompletterande regeringsproposition

13) en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),

14) en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017),

15) en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021),

16) en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020),

17) en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021),

18) en påföljdsavgift inom djursjukdomskontrollen enligt 94 a § i lagen om djursjukdomar (76/2021),

19) en påföljdsavgift inom tillsynen över identifiering och registrering av djur enligt 36 § och en avgift för trafikförseelse som påförs för åsidosättande av skyldigheten att medföra och visa upp djurets identitetshandling enligt 37 § i lagen om identifiering och registrering av djur (1069/2021),

20) en påföljdsavgift inom tillsynen över ekologisk produktion enligt 38 § i lagen om ekologisk produktion (1330/2021),

21) en påföljdsavgift enligt 8 och 9 § i lagen om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (265/2022),

22) en påföljdsavgift inom gödselmedeltillsynen enligt 37 § i lagen om gödselmedel (711/2022),

23) en avgift för trafikförseelse enligt 141 § och en påföljdsavgift enligt 142 § i lagen om transport av farliga ämnen (/).