

HE 231/2022 vp

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 täydentävään talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 aikana.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Tavoitteet	4
3 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	4
3.1 Keskeiset ehdotukset.....	4
3.1 Pääasialliset vaikutukset.....	5
3.1.1 Yleistä.....	5
3.1.2 Vaikutukset tuomioistuimiin ja viranomaisiin	5
3.1.3 Vaikutukset luonnollisiin ja oikeushenkilöihin.....	8
3.2 Muu toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset	9
4 Lausuntopalaute	10
5 Säännöskohtaiset perustelut.....	15
5.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta.....	15
5.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	40
5.3 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta.....	40
5.4 Laki sakon täytäntöönpanosta.....	40
6 Voimaantulo	40
7 Suhde muihin esityksiin.....	40
7.1 Suhde talousarvioesitykseen	40
8 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	40
8.1 Yleistä	40
8.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset	41
8.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste	41
8.2.2 Syyksiluettavuus	42
8.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely	42
8.2.4 Oikeusturva	44
8.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun kansallisesta liikkumavarasta	44
8.4 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksujen hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena	47
8.5 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun oikeasuhtaisuudesta.....	49
8.6 Kannanotto perustuslain mukaisuuteen ja säätämisyjärjestykseen	52
LAKIEHDOTUKSET	53
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta.....	53
Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta.....	64
Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta	65
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	66
RINNAKKAISTEKSTIT	68
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta.....	68
Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta.....	101
Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta	102
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	103

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Valtioneuvosto antoi eduskunnalle hallituksen esityksen laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi 18.11.2021 (HE 220/2021 vp; jäljempänä *alkuperäinen hallituksen esitys*). Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki. Samalla voimassa oleva vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki kumottaisiin ja 20 esitettävään lakiin liittyvää lakia muutettaisiin.

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

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

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

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

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

Täydentävä hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

2 Tavoitteet

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

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

3 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

3.1 Keskeiset ehdotukset

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

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

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

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

Liikennevirhemaksun määräisi poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos ja sen saisi valtio. Maksun määrä vaihtelisi siten, että kaikkein vähäisimmistä rikkomuksista eli asiakirjojen mukana pitämisestä koskevista laiminlyönneistä maksun määrä olisi aina 40 euroa. Muista rikkomuksista voisi määrätä luonnolliselle henkilölle enintään 500 euron ja oikeushenkilölle enintään 1000 euron

virhemaksun. Poliisi määritteli rikkomusten rahamäärät sakkokäsikirjassaan yhdessä valvontaviranomaisten kanssa. Jos samalla kertaa määrättäisiin kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta seuraamusmaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Korotus olisi kertaluonteinen eikä siihen vaikuttaisi todettujen rikkomusten lukumäärä.

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

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

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

3.1 Pääasialliset vaikutukset

3.1.1 Yleistä

Poliisin tietoon tulee vuosittain melko vähän tapauksia, jolloin vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntöä on rikottu. Alkuperäisen hallituksen esityksen mukaan sakkorangaistus määrätään vuosittain noin 350–550 tapauksessa (ks. HE 220/2021 vp s. 25). Näköpiirissä ei ole se, että ehdottava rikkomusjärjestelmän uudistaminen lisäisi rikkomusten lukumäärää ja tämän vuoksi ehdotettavalla rikkomusjärjestelmän uudistamisella voidaan arvioida olevan vain vähän yhteiskunnallisia vaikutuksia. Momentin 12.39.01 Sakkotulot ja tulot hallinnollisista seuraamusmaksuista tulokertymää ei ole tämän vuoksi tarvetta muuttaa esityksen johdosta. Myöskään kuljetusten osapuolten tai yksityisten kannalta seuraamusjärjestelmän uudistamisella ei ole arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia. Uudet tarkkarajaiset ja täsmälliset rikkomussäännökset kokonaisuutena parantaisivat huomattavasti lainsäädännön ymmärrettävyyttä ja sovellettavuutta. Tällä voisi olla myös oikeusturvaa parantava vaikutus.

3.1.2 Vaikutukset tuomioistuimiin ja viranomaisiin

Uudistuksella olisi joitain vaikutuksia tuomioistuinten ja viranomaisten kannalta.

Vaikutukset tuomioistuimiin

Uudistus vaikuttaisi tuomioistuimiin siten, että muutosta määrättyyn sanktioon haettaisiin yleisen tuomioistuimen sijaan hallinto-oikeudesta. Muutosta haettaisiin kuitenkin harvoin, koska asiamäärät olisivat arvion mukaan edelleen kokonaisuutena varsin pieniä. Syyttäjällä ei olisi rikkomusten käsittelyssä enää roolia lainkaan.

Uudistuksen taloudellisia vaikutuksia on mahdollista arvioida ja vertailla yksikkökustannusten avulla, vaikka muutoksenhakuasioiden määrä ei ole ollut tiedossa esitystä valmisteltaessa. Yksi

syyteharkintaratkaisu maksoi oikeusministeriön mukaan syyttäjälle vuonna 2021 keskimäärin 581,58 euroa. Vuonna 2020 rikosasian käsittely kirjallisessa menettelyssä käräjäoikeudessa kustansi tuomioistuinlaitokselle noin 1 066 euroa ratkaisua kohden ja istutokäsittely noin 1 657 euroa ratkaisua kohden. Keskimääräisen asian käsittely hallinto-oikeudessa maksoi vuonna 2021 tuomioistuimelle noin 2501 euroa. Hallinto-oikeuksien kustannusarviot eivät sisällä kuuluttavan viranomaisen kustannuksia. Muutoksenhaun siirtyessä hallinto-oikeuksiin, tulisi lukuihin lisätä poliisin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen kustannuksia mahdolliseen prosessiin osallistumisesta.

Vaikutukset poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintaan

Alkuperäisen esityksen mukaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvoisivat lain noudattamista omilla tehtäväalueillaan. Valvonta kohdistuisi kaikkiin niihin vaarallisten aineiden kuljetusmuotoihin, joita viranomaiset valvoisivat muissakin perustehtävissään. Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos tekisivät valvontaa yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden laissa ehdotettavien valvontaviranomaisten kanssa.

Poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät painottuisivat vaarallisten aineiden kuljetuksiin tiellä ja vesillä. Varsinkin poliisin suorittaman valvonnan pääpaino olisi tieliikenteenvalvonnassa, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksia valvottaisiin osana muuta liikenteenvalvontaa ja erityisesti raskaan liikenteen valvontaa. Poliisissa raskaan liikenteen valvontaa suoritetaan erityisesti poliisilaitosten liikennepoliisitoiminnoissa.

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

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

Sanktiojärjestelmän uudistus ei vaikuttaisi olennaisesti poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintaan, koska viranomaisilla on jo kokemusta liikennevirhemaksujen käsittelystä. Viranomaiset ovat käsitelleet tieliikennelain liikennevirhemaksuja, vesiliikennelain vesiliikennevirhemaksuja ja muissa laeissa säädettyjä hallinnollisia rikkomuksia liikennevirhemaksulla. Liikennevirhemaksun ottaminen käyttöön vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa toisi uusia liikennevirhemaksuasioita poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käsiteltäväksi.

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on käytössään tietojärjestelmä liikennevirhemaksuasioden hallinnoimista varten. Poliisi on kehittänyt omaa ja muiden liikenteenvalvojien käyttöön liikennevirhemaksuasioden käsittelyjärjestelmän, jolla ne ovat käsitelleet liikennevirhemaksuista 1.6.2020 lähtien. Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotettavat sanktiojärjestelmän muutokset edellyttäisivät uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämistä järjestelmään, jotta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia rikkomuksia voidaan käsitellä. Myös alkuperäisen hallituksen esityksen seuraamusjärjestelmä olisi edellyttänyt uusien asiaryhmien ja rikkomuskoh- tien lisäämisen järjestelmään.

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

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

Poliisin mukaan poliisille tehtävät 1. lakiehdotuksen 14 §:ssä esitettävät ilmoitukset vaarallisten aineiden kuormaamisesta ja purkamisesta yleisellä paikalla aiheuttaisivat poliisin prosessien ja tietojärjestelmien kehittämistarpeita. Poliisille tehtävät ilmoitukset edellyttävät Poliisihallituksen mukaan lisäresurssia, erityisesti silloin kun kyse on virka-ajan ulkopuolisesta toiminnasta.

Tehtävät ei olisi poliisille uusi, koska poliisi ottaa tällä hetkellä jo vastaan räjähteiden käsittelystä tehtävät ilmoitukset. Lisäksi poliisilla on hälytysorganisaationa keinot vastaanottaa ilmoituksia muilta viranomaisilta ja myös yksityisiltä. Ilmoitusten vastaanottamisessa ja käsittelyssä on pääsääntöisesti kyse hallinnollisesta asiankäsittelystä ja siihen liittyvästä asianhallinnasta. Tällaiset ilmoitukset tehdään viranomaisen käytössä oleviin yhteydenottokanaviin (kirjaamo, sähköposti), jota kautta ne käsitellään asianmukaisesti. Tämän lisäksi ilmoitusmenettelyn mahdollisesti laajentuessa poliisi ja Liikenne- ja viestintäviraston tulisi viestiä ja tiedottaa ennakolta toimijoita oikeasta menettelystä sekä yhteydenottotavoista. Poliisihallitus ei ole arvioinut ilmoitusten vastaanottamisesta aiheutuvia vaikutuksia, koska räjähteiden lupahakemusmääristä ei ole tällä hetkellä olemassa tietoa.

Poliisihallituksen mukaan uusien liikennevirhemaksuprosessien vaatimien tietojärjestelmämuutosten kustannukset sekä poliisin toteutusaikataulukyvykkyys riippuvat lakimuutoksen lopullisesta sisällöstä ja lain voimaantulon ajankohdasta. Poliisihallitus on lausunut, että esityksessä on uusi liikennevirhemaksulogiikka, jossa liikennevirhemaksun summa määrättäväksi oikeushenkilölle olisi 1–1000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 1–500 euroa ottaen huomioon säännösten korottaminen 1. lakiesityksen 143 §:n 3 momentin mukaan. Nämä poikkeavat liikennevirhemaksuprosessin nykyisestä toteutuksesta ja järjestelmälogiikasta. Poliisihallituksen mukaan esitys edellyttäisi muutoksia sekä POLO-järjestelmään että taustajärjestelmään. Poliisihallituksen mukaan kustannukset olisivat vuosina 2023 ja 2024 yhteensä 346 000 euroa (Vuonna 2023 POLO-järjestelmä 66 000 euroa, Acta-järjestelmä 90 000 euroa ja henkilöresurssi 35 000 euroa; Vuonna 2024 Liike-järjestelmä 120 000 euroa ja henkilöresurssi 35 000 euroa). Poliisihallituksen mukaan laki voisi näin ollen tulla voimaan 1.9.2023.

Vaikutukset Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen toimintaan

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

Vaikutukset Oikeusrekisterikeskuksen toimintaan

Sekä liikennevirhemaksua että seuraamusmaksua koskeva päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus. Sanktiojärjestelmän uudistuksella olisi vaikutusta Oikeusrekiste-

rikeskuksen toiminnan kannalta. Alkuperäisessä hallituksen esityksessä on arvioitu, että esityksen ehdotettavien seuraamusmaksujen täytäntöönpanotavasta riippumatta jokainen uusi seuraamusmaksu lisää viraston henkilötyön tarvetta. Nyt ehdotettava liikennevirhemaksu voisi myös lisätä Oikeusrekisterikeskuksen työmäärää, vaikka se panee täytäntöön liikennevirhemaksua koskevia päätöksiä jo muun lainsäädännön nojalla. Oikeusrekisterikeskuksen mukaan uusien seuraamusmaksujen täytäntöönpanotehtävien lisääntyessä sen lisähenkilötyön tarvetta on tarpeen arvioida pidemmällä aikajaksolla viraston tulosoikeusmenettelyssä.

Yhteenveto esityksen valtiontaloudellisista vaikutuksista

Esityksellä olisi taloudellisia vaikutuksia hallintotuomioistuimien toimintaan. Edellä on kuitenkin arvioitu, että vaikutukset tulisivat olemaan vähäisiä. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että hallintotuomioistuimet käsitelisivät vuosittain yksittäisistä rikkomusasioita.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksia ei käsiteltäisi enää yleisissä tuomioistuimissa eikä syyttäjällä olisi enää roolia rikkomusten käsittelyssä. Tämä vähentäisi yleisten tuomioistuin ja syyttäjän työmäärää. Taloudelliset vaikutukset olisivat kuitenkin vähäisiä, koska sekä yleiset tuomioistuimet että syyttäjä ovat käsitelleet vuosittain vain yksittäisiä kuljetusrikkomusasioita.

Esitys edellyttää poliisilta muutoksia poliisiasiain tietojärjestelmään ja liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmään. Pääasiassa muutokset koskisivat järjestelmien tarkenteita, koska poliisin tietojärjestelmät mahdollistavat nykyisin sakko- ja liikennevirhemaksuasioiden käsittelyn. Seuraamusten käsitteleminen edellyttää, että poliisin tietojärjestelmissä, jota käyttävät myös Rajavartiolaitos ja Tulli, on rikos- ja hallintoasioita varten uusia tarkenteita lainkohtineen ja seuraamuksia koskevine tietoineen. Esityksessä olevat tarkkarajaiset ja täsmälliset säännökset kuitenkin helpottaisivat tarkenteiden lisäämistä järjestelmiin, minkä lisäksi valvontaviranomaiset voivat itse määritellä yhdenmukaiset perusteet tarkenteiden käyttämistä varten. Tietojärjestelmien osalta uutta olisi liikennevirhemaksun määrääminen oikeushenkilölle, mikä edellyttää uusia toimintoja liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmään. Liikennevirhemaksun suuruuteen vaikuttavien seikkojen (muun muassa tekijän taloudellinen asema) selvittäminen ei edellytä muutoksia tietojärjestelmiin.

Poliisihallitus on arvioinut kertaluonteisiksi tietojärjestelmäkustannuksiksi vuosille 2023 ja 2024 yhteensä 346 000 euroa. Määrärahaa esitetään vuoden 2023 täydentävään talousarvioon Poliisitoimen toimintamenomomentille 26.10.01.

3.1.3 Vaikutukset luonnollisiin ja oikeushenkilöihin

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

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

suoritettavista maksuista vapautetuilta peritä maksua. Maksua ei myöskään yksittäistapauksessa peritä, jos maksun periminen olisi ilmeisen kohtuutonta.

3.2 Muu toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset

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

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

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

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

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

Tämän hallituksen esityksen lähtökohta on se, että rikosoikeudellisen järjestelmän keinoin toteutettu rangaistavaksi säätäminen on viimesijaista ja sen tulee kohdistua vain moitittavimpina

pidettyihin tekoihin Tällaiset teot olisi kriminalisoitu vaarallisten aineiden kuljetusrikoksena rikoslain 44 luvun 13 §:ssä sekä ympäristön turmelemisena ja ympäristörikkomuksena rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

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

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

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

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

4 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 16.6.2022 – 8.8.2022 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin 29 ja lisäksi 19 tahoa ilmoitti, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa. Lausunnot ja lausunnoista laadittu yhteenveto ovat saatavilla internet-osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM013:00/2022>.

Pykäläkohtaiset ehdotukset

Useat lausunnonantajat ovat lausuneet 1. lakiehdotuksen 14 §:stä, jossa säädettäisiin kuorman käsittelystä tiekuljetuksissa (*Lassila & Tikanoja Oyj, Posti Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Rahtarit ry, Oy Matkahuolto Ab, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Kemianteollisuus ry, Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry (yhteislausunto), , Neot Oy, Palvelualojen työnantajat Palta ry, , Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Koneyrittäjät ry, Pirkanmaan Liikenneopisto Oy*). Pykälässä on soveltamisalaa laajentaen ehdotettu, että räjähteiden lisäksi muidenkin vaarallisten aineiden kuormaus- ja purkamistoimintaan edellytettäisiin poliisilta lupa ja taajaman ulkopuolella ilmoitus poliisille.

Lausunnonantajien mukaan pykälän soveltamisalan laajentaminen aiheuttaisi sen, että poliisi ei välttämättä ennättäisi käsitellä lupia ja ilmoituksia riittävän nopeasti ennen vaadittavia kuljetuksia. Lupa- ja ilmoitusmenettelystä aiheutuisi myös yrityksille tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Viittauksen vaarallisiin aineisiin tulisi olla täsmällisempi ja sen tulisi rajoittua vain joko räjähteisiin tai muuten määriteltyihin suuren riskin vaarallisiin aineisiin. Pykälän tulisi vastata perusteluista ilmenevää tarkoitusta eli lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottamista nimenomaan vaarallisimpien luokitusten aineisiin. Tarkempi rajaus voitaisiin toteuttaa viittauksella ADR-sopimuksessa määritellyn suuren riskin sisältävän vaarallisen aineen luokitukseen (taulukko 1.10.3.1.2).

Täydentävän hallituksen esityksen 14 §:ää ei ole muutettu annettujen lausuntojen johdosta. Säännöksen perustelun mukaan muutoksen tarkoituksena on se, että muitakaan ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettuja aineita kuin räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Tällaisia muita aineita ovat esimerkiksi myrkyllisten aineiden luokkaan kuuluvat erittäin myrkylliset aineet, kuten eräät syanidit, jotka ovat erittäin haitallisia ihmisille ja ympäristölle.

Pykälän täydentäminen esimerkiksi viittauksella vaarallisimpiin luokiteltaviin aineisiin ei poistaisi vaatimusta joka tapauksessa antaa tarkempia määräyksiä vaarallisimmaksi luokitelluista aineista. Täydentävän esityksen 1. lakiehdotuksen 14 §:n 3 momentissa on tämän vuoksi määräystenantovaltuus, Kuten alkuperäisen hallituksen esityksen määräystenantovaltuuden perustelussa on todettu, että määräystenantovaltuuden nojalla annettaisiin tarkempia kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-säätelyyn perustuvia määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä tarkemmin luvan tai ilmoituksen edellyttävistä vaarallisista aineista, sekä niistä olosuhteista, jolloin lupa olisi haettava tai ilmoitus tehtävä.

Eräät lausunnonantajat (*Lassila & Tikanoja, Pirkanmaan Liikenneopisto*) ovat lausuneet 1. lakiehdotuksen 30 §:stä, jossa säädettäisiin tilapäisestä säilytyksen paikasta. Lausunnonantajat ovat ehdottaneet pykälää muutettavaksi selventämään käyttötarkoitusta: ”Kuljetusketjussa vaarallista ainetta ei käsitellä eikä sitä pureta tilapäisen säilytyksen aikana.”

Pykälää ei ehdoteta muutettavaksi lausuntojen johdosta. Lausunnonantajien ehdotus ei liity tilapäisen säilytyksen paikkaan eikä muutettavaksi ehdotettavaan pykälään. Ehdotus liittyy tilapäisen säilytyksen määrittelmään, jota on käsitelty laajasti alkuperäisen hallituksen esityksen 30-33 §:n perusteluissa.

Lassila & Tikanoja ja Pirkanmaan Liikenneopisto on ehdottanut 141 §:n 1 momentin 9 kohdan poistamista, koska sen mukaan tilapäisen säilytyksen määrittelystä päättää sen mukaan toiminnanharjoittaja. Kohtaa ei kuitenkaan ole poistettu hallituksen esityksestä, koska tilapäisen säilytyksen paikalla tulisi olla sisäinen pelastussuunnitelma, jossa määritellään tilapäisen säilytyksen paikka. Suunnitelman laatiminen ja toimittaminen valvontaviranomaisille olisi toiminnan harjoittamisen edellytys ja sen sanktiointi välttämätöntä momentin kohdan pykäläperustelussa kerrotulla tavalla.

Oikeusrekisterikeskus on lausunnossaan ehdottanut, että 1. lakiehdotuksen 143 §:n yhteyteen lisättäisiin selventävä viittaus tieliikennelakiin seuraavasti: "Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa".

Viittausta ei ole tehty esityksen jatkovalmistelussa, koska ehdotettavan 1. lakiesityksen hallinnollisia seuraamusmaksuja koskeviin päätöksiin sovellettaisiin hallintolakia ja sakon täytäntöönpanosta annettua lakia. Esityksen 1. lakiehdotuksen soveltamisalaan kuuluvat tieliikenteen lisäksi myös vaarallisten aineiden kuljetukset ilmailussa, rautateillä ja aluksissa.

Poliisihallitus on ehdottanut oikeushenkilölle määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärän korottamista 143 §:ssä. Poliisihallituksen mukaan ankarampi seuraamus lisäisi seuraamusjärjestelmän ennalta estävyyttä ja vaikuttavuutta.

Poliisihallituksen ehdotusta ei ole otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa, koska sanktion ankaruudella on rajalliset vaikutukset henkilön toimintaan. Sanktioankaruutta merkittävämpi vaikutus on mahdollista saavuttaa sanktiovarmuudella ja –välittömyydellä, mikä käytännössä tarkoittaa tehokasta valvontaa ja kiinnijäämisriskin lisäämistä. Alkuperäisestä hallituksen esityksestä ilmenevällä tavalla esitysten nimenomainen tarkoitus on tehostaa ehdotettavan lainsäädännön valvontaa.

Poliisihallitus on lausunnossaan ehdottanut, että oikeushenkilölle määrättävän liikennevirhemaksun tulisi summaltaan vastata samasta teosta tuomittavan rangaistuksen päiväsakon kokonaisrahamäärää. Poliisihallituksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista määrätty liikennevirhemaksut olisivat oikeassa tällöin suhteessa muihin liikennevirhemaksulla käsiteltäviin tekoihin.

Ehdotusta ei ole otettu jatkovalmistelussa huomioon. Valvontaviranomaisella olisi esityksen mukaan harkintavalta määritellä liikennevirhemaksun suuruutta rikkomuskohtaisesti.

Poliisihallitus on myös ehdottanut tarkennusta korotetun liikennevirhemaksun määräämiseen 1. lakiesityksen 143 §:n 3 momentissa. Poliisihallituksen mukaan korotussääntö ei ole riittävän selvä.

Ehdotusta ei ole otettu jatkovalmistelussa huomioon. Ehdotettu sääntely vastaa esimerkiksi tieliikennelaissa ja vesiliikennelaissa olevia korotussäännöksiä.

Oikeusrekisterikeskus on ehdottanut, että 146 §:n 3 momentista rajattaisiin pois vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu.

Oikeusrekisterikeskuksen ehdotus on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Sen lisäksi myös 143 §:ssä ehdotettava liikennevirhemaku säädettäisiin täytäntöönpanokelpoiseksi vain lainvoimaisena.

Lassila & Tikanoja on lausunut, että täydentävän hallituksen esityksen myötä ADR-koulutusta antaville tai ADR-asiantuntijatehtävissä toimiville henkilöille asetetaan voimakas virkamiesoikeudellinen vastuu. Vastaavaa vastuuta ei ole asetettu lainsäädännöllisesti esimerkiksi ammattipätevyyskoulutusta ja työturvallisuuskorttikoulutusta antaville tahoille.

Täydentävässä esityksessä ei ehdoteta 149 §:n muuttamista. Rikosoikeudellisen virkavastuun ulottumista julkista palvelutehtävää suorittaviin on arvioitu alkuperäisen hallituksen esityksen jaksossa 12.4 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle.

Koneyrittäjien lausunnon mukaan ajokorttilain 65 § tulisi rajata koskemaan vain 1. lakiehdotuksen 154 §:ssä tarkoitettua vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusta. Erityisesti asiakirjarikkomuksissa sekä pienissä varustepuutteissa korostuu valvontaviranomaisen harkintavalta esimerkiksi muistutusten käytössä. Muistutus on hyvä väline ohjata turvallisuuskulttuuria oikeaan suuntaan.

Alkuperäisen hallituksen esityksen 2. lakiehdotusta on osin muutettu lausunnon johdosta. Täydentävässä hallituksen esityksessä määriteltäisiin kuljettajan ajo-oikeuteen vaikuttaviksi liikennevirhemaksulla 1. lakiehdotuksen 141 §:n 1 ja 2 momentissa sanktioidut vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset.

Muita huomiota

Oikeusministeriö on lausunut, että hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty kattavat perustelut ehdotettujen sanktiointien välttämättömyydelle. Sen lisäksi oikeusministeriö, kuten myös *työ- ja elinkeinoministeriö* ovat lausuneet laki- ja esitysteknisistä seikoista, jotka on otettu huomioon hallituksen esityksen jatkovalmistelussa.

Korkein hallinto-oikeus (KHO) on kiinnittänyt launnossaan huomiota hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamisen osalta siihen seikkaan, että ehdotetun sääntelyn myötä hallinnollista sanktiota käytettäisiin seuraamuksena varsin suuressa määrässä tekoja tai laiminlyönnejä, joilta edellytetään eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta joko tahallisuutta tai huolimattomuutta. Erityisesti tahallisuuden arvioinnin myötä hallintotuomioistuinten ratkaistavaksi tulisi oikeuskysymyksiä, joita ei tavanomaisesti ole arvioitu hallinto-oikeudellisesti vaan rikosoikeudellisesti osana rangaistukseen määräämisen harkintaa.

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut pitävänsä niin sanottuun ankaraan objektiiviseen vastuuseen ja puhtaasti käännetyn todistustaakan varaan perustuvaa hallinnollisen sanktion määräämistä perustuslain 21 §:ään sisältyvän syyttömyysolettaman vastaisena (PeVL 2/2017 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 4/2004 vp, ks. myös PeVL 15/2016 vp). Ankaraan objektiiviseen vastuuseen liitetty käännetty todistustaakka merkitsee lähtökohtaisesti sitä, että menettelyn kohteena oleva voi vapautua seuraamuksesta ainoastaan osoittamalla, ettei ole ollut tapahetkellä vastuussa rikkomuksesta tai laiminlyönnistä aiheutuneista vahingoista.

Tämän vuoksi (ks. Lainkirjoittajan opas kohta 12.10.5), ja jotta hallinnollisia sanktioita koskeva sääntely olisi perustuslain 21 §:ssä turvattu syyttömyysolettaman kannalta hyväksyttävää, sääntelymalli tulee lähtökohtaisesti muotoilla muuten kuin ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuvaksi. Ehdotettavassa lainsäädännössä on tämän vuoksi otettu huomioon tekijän tuottamus ja tahallisuus sekä vastuusta vapauttavat perusteet.

KHO on myös lausunut, että seuraamusten kohdistuminen olisi esitysluonnoksen perusteella osin epäselvää ja sekavaa. Sekavuutta tässä suhteessa aiheuttaa KHO:n mukaan erityisesti se, että seuraamusvastuu voi esityksen perusteella kohdistua samanaikaisesti sekä luonnollisiin henkilöihin että oikeushenkilöihin. KHO viittaa 141 §:n ja 141 §:n 3 momentin 3 kohdan perusteluihin. Samasta on huomauttanut *Poliisihallitus* launnossaan.

Ehdotettavassa lainsäädännössä ja sen nojalla annetuissa määräyksissä, jotka perustuvat lähes yksinomaan kansainvälisiin sopimusmääräyksiin ja EU:n lainsäädäntöön, olisi säädetty kuljetusten osapuolten tehtävistä ja vastuista. Nämä kuljetusten osapuolet, esimerkiksi vaarallisen aineen lähettäjät, voivat olla sekä luonnollisia henkilöitä että oikeushenkilöitä. Säädetty ja määrätty velvollisuudet edellyttävät, että jokaisen on suoritettava tehtävänsä säädettyjen vaatimus-

ten mukaisesti ja heihin kohdistuvat lainsäädännön ja määräysten vaatimuksen tehtävien mukaisesti. Sovelletavan lainsäädännön kannalta ei siten ole merkitystä esimerkiksi sillä, onko kuljetuksen suorittaja itsenäinen ammatinharjoittaja, työntekijä vai muu oikeushenkilö. Näin ollen myöskään ehdotettavat hallinnollisten sanktiot voisivat kohdistua säädettyjen ja määrättyjen velvollisuuksien kannalta samanaikaisesti sekä luonnolliseen tai oikeushenkilöön myös samassa rikkomustapahtumassa, riippuen siitä, kenen velvollisuuksiin asia olisi lain ja/tai määräyksen mukaan kuulunut. Tämä olisi nimenomainen ehdotettavan lainsäädännön tarkoitus.

KHO on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota lisäksi siihen, että säädössystemaattisesti esitysluonnos ei vaikuta täysin onnistuneelta siltä osin kuin markkinavalvontaan liittyvistä seuraamuksista ehdotetaan säädettäväksi laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Konttien, säiliöiden tai paineastioiden valmistajien, maahantuojien ja jälleenmyyjien kannalta voi KHO:n mukaan olla yllätyksellistä, että niitä koskevista seuraamuksista säädetään laissa, joka lähtökohtaisesti koskee kokonaan muunlaista toimintaa.

Kuljetettavien painelaitteita koskeva sääntely sisältyy myös tällä hetkellä vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntöön, eikä se ole toimialalle uutta lainsäädäntöä vaarallisten aineiden kuljetamista koskevan lainsäädännön yhteydessä. Alkuperäisen hallituksen esityksen soveltamisalaa koskevan 1 §:n perustelun mukaan lakia sovellettaisiin kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen varmistamisen lisäksi myös muutoin. Tämän vuoksi laissa säädettäisiin sellaisista asioista, jotka eivät välttämättä ole kuljetustapahtumaa tai sen valmistelua, mutta välillisesti kuitenkin vaikuttavat kuljetusturvallisuuteen. Tällaisia säännöksiä olisivat muun muassa lain säännökset turvallisuusneuvonantajasta, ajoneuvon hyväksyntöjä myöntävän ja katsastuksia suorittavan henkilön pätevyysvaatimuksista, tarkastuslaitoksista ja niiden tehtävistä, pakkaus-ten, säiliöiden ja irtotavarakonttien valmistukseen ja rakenteeseen liittyvistä vaatimuksista sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviin turvaukseen varautumisesta ja turvatoimista.

Poliisihallituksen ehdotuksia uusista toimivaltuuksista ei ole otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Myöskään Poliisihallituksen ja *sisäministeriön* ehdotusta liikennevirhemaksujen kiinteistä summista ei ole otettu jatkovalmistelussa huomioon. Hallintolain käyttöön kuuluu menettelyn joustavuus ja viranomaisen harkintavalta, joka huomioitaisiin myös liikennevirhemaksujen suuruuden määrittelyssä. Liikenteenvalvojalla olisi mahdollisuus mitata liikennevirhemaksun suuruus rikkomukseen liittyvien olosuhteiden perusteella sekä laatia määräykset ja ohjeet, joilla se varmistaa lain yhdenvertaisen ja ennakoitavan soveltamisen rikkomustapauksissa. Määräykset ja ohjeet, jotka koskeva kaikkia liikennemuotoja, tulisi tehdä kaikkien valvontaviranomaisten yhteistoiminnassa. Tällöin on mahdollista, että virhemaksujen luokiteltai-siin eri perusteilla teon vaarallisuuden tai haitallisuuden mukaan.

On myös otettava huomioon se, että valvontaviranomaisen olisi uudistettava rikoslain 44 luvun 13 §:ssä säädetyn vaarallisten aineiden kuljetusrikosten sakkorangaistusten määräämistä koskevat määräykset ja ohjeet. Ne tulisi sovittaa yhteen uuden hallinnollisen seuraamusjärjestelmän kanssa.

Poliisihallitus on arvioinut lausunnossaan esitysluonnoksen tietojärjestelmävaikutuksia. Vaikutuksia aiheutuisi poliisille tehtävistä ilmoituksista ja seuraamusjärjestelmästä. Poliisihallituksen vaikutusten arviot on sisällytetty hallituksen esityksen jaksoon 3.1.2. Poliisihallitus on lisäksi ehdottanut, että uusi laki tulisi tietojärjestelmämuutosten vuoksi voimaan vasta 1.6.2024.

Syyttäjälaitos on lausunnossaan kysynyt, voidaanko liikennevirhemaksu määrätä hallinnollisessa menettelyssä vielä senkin jälkeen, kun syyte rikoslain 44 luvun 13 §:n mukaisesta kulje-

tusrikoksesta on hylätty sillä perusteella, ettei sanotun rikoksen tunnusmerkistö täyty, vaan kysymyksessä onkin vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus ja jos voidaan, missä vaiheessa oikeus määrätä liikennevirhemaksu vanhenee.

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 146 §:n 6 momentissa olisi säädetty, että liikennevirhemaksun määrääminen ei olisi mahdollista sen jälkeen, kun syyte rikoslain 44 luvun 13 §:n mukaisesta kuljetusrikoksesta on hylätty.

Syyttäjälaitoksen mukaan on myös epäselvää, voidaanko hallinnollisessa menettelyssä todeta, ettei liikennevirhemaksua voidakaan määrätä teon vakavuuden perusteella, jolloin asia siirtyisi rikosprosessiin ja siihen sovellettaisiin rikoslaissa säädettyjä syyteoikeuden vanhentumissäännöksiä.

Asian selvittämiseen hallintomenettelyssä kuuluu myös hallintomenettelyn edellytysten selvittäminen. Teon vakavuuden arvioiminen on keskeinen valvontaviranomaisen selvittämistehtävä. Käytännössä prosessin valinnan tekee poliisi sille liikennevirhemaksuasiassa tehdyn ilmoituksen perusteella tai oman valvontatoimenpiteensä seurauksena. Menettely vastaisi näiltä osin tie liikenteen seuraamusjärjestelmän hallintomenettelyä.

Valtiovarainministeriö on lausunut, että esityksen perusteluista puuttuu tieto sen valtiontaloudellisista vaikutuksista. Hallituksen esitykseen on lausunnon johdosta sisällytetty yhteenveto sen valtiontaloudellisista vaikutuksista.

5 Säännöskohtaiset perustelut

5.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

14 §. *Kuorman käsittely tiekuljetuksessa.* Pykälää tarkennettaisiin. Pykälän 2 momentin säännökset perustuvat ADR-sopimuksen määräyksiin. Tarkoitus on, että myös muita ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettuja aineita kuin räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Tällaisia muita aineita ovat esimerkiksi myrkyllisten aineiden luokkaan kuuluvat erittäin myrkylliset aineet kuten eräät syanidit. Pykälän 2 momentissa viittaus räjähteisiin muutettaisiin viittaukseksi vaarallisiin aineisiin. Vastaavasti 3 ja 4 momentissa viittaus räjähteisiin muutettaisiin viittaukseksi aineisiin. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

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

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

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

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

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

23 luku

Seuraamukset

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

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

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

Luvussa säädettäisiin myös alkuperäisen hallituksen esityksen mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksusta. Seuraamusmaksu olisi liikennevirhemaksun ohella uusi seuraamustyyppi vaarallisten aineiden kuljetuslainsäännön kontrollissa. Sääntelyä ehdotetaan joiltain osin myös tarkennettavaksi ja täsmennettäväksi.

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

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

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

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

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

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

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

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

vaaraa, sovellettaviksi voi tulla sekä rikoslain 44 luvun 13 §:n ja 48 luvun 1 §:n säännökset. Myös esimerkiksi silloin, kun sama toiminta on omiaan aiheuttamaan vaaraa terveydelle ja toisaalta ympäristön pilaantumista, voi sovellettavaksi tulla samanaikaisesti molemmat edellä mainitut säännökset (HE 17/2001 vp s. 59).

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

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

141 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu.* Pykälässä säädettäisiin niistä rikkomuksista, joiden seuraamuksena olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä rikkomuksista, joihin voisi syyllistyä kuka tahansa 1. lakiehdotuksessa säädetyin velvollisuuden vastaisesti toimiva. Tämän lisäksi pykälässä säädettäisiin tie- tai rautatiekuljetuksessa (2 momentti), ilmakuljetuksessa (3 momentti) ja aluskuljetuksessa (4 momentti) kuljetusten osapuolten vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista.

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

Liikennevirhemaksu ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen tavoin tahalliseen ja tuottamukselliseen suhtautumiseen. Tuottamusvastuu on perusteltua suojeltavan intressin eli liikenne- ja kuljetusturvallisuuden ja ympäristövahinkojen ennalta estämisen merkittävyydellä, sekä sillä, että maksuseuraamuksien kohteena olevat ja pykälästä ilmenevät velvollisuudet ovat 1. lakiehdotuksen kannalta keskeisimmät velvoitteet. Huolimattoman asenteen suosiminen vaarallisten aineiden kuljetustoiminnassa voisi vaikuttaa haitallisesti ennalta estävyyden kannalta. Korostamalla esitettävillä rikkomussäännöksillä huolellisen toiminnan tärkeyttä muodostetaan huolellisuutta edistäviä toimintamalleja vaarallisten aineiden kuljetustoiminnalle myös tulevaisuudessa. Jos sanktiot perustettaisiin yksinomaan

vaarallisten aineiden kuljetuksen osapuolen tietoisuuden osoittamiseen eli tahallisuuteen, huomattava osa lain vähäisemmistä rikkomisista jäisi rankaisematta, eikä lainsäädännöllä asetettuja tavoitteita olisi asianmukaisella tavalla mahdollista saavuttaa. Tämä voisi vaikuttaa kuljetusten osapuolten ja ehdotettavan lain soveltamisalaan muutenkin kuuluvien tahojen käsityksiin siitä, onko sääntöjä ylipäättään tarpeen noudattaa. Esitettävät rikkomussäännökset olisi yhdenmukainen ja looginen kokonaisuus myös 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikossäännöksen kanssa.

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

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

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

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

Momentin 4 kohdassa olisi sanktioitu vakavaa vaaraa aiheuttavan aineen luovuttaminen kuljettavaksi tai kuljettaminen ilman viranomaisen varmistusta 1. lakiehdotuksen 12 §:n vastaisesti.

Näissäkin tilanteissa lähettäjä vastaa aineen luokituksesta ja muista siihen liittyvistä toimenpiteistä, mutta joissakin Liikenne- ja viestintäviraston antaman määräyksen mukaisissa tilanteissa edellytetään viranomaisen antamaa luokitusta ja luokituksen varmistamista. Tällaisia aineita olisivat esimerkiksi tietyt aikaisemmin luokittelemattomat räjähdenäytteet, orgaaniset peroksidit ja itsereaktiiviset aineet. Viranomaisen tekemä luokitus vaaditaan esimerkiksi aina räjähteille ilma- ja aluskuljetuksissa. Sanktioinnilla pyrittäisiin ennakolta estämään vakavien vaarallisten aineiden luovuttaminen kuljettavaksi tai kuljettaminen ilman viranomaiskontrollia.

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

Myös liikennemuotokohtaisessa yleissääntelyssä on velvollisuuksia kuorman käsittelystä. Esimerkiksi tieliikennelaisissa on säännökset kuorman varmistamisesta ajoneuvoon. Varmistamisen asianmukainen laiminlyöminen on sanktioitu sekä tieliikennelaisissa liikenneriikkomuksena että rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää, että toiminnan tulee olla omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta. Sekä ehdotettavassa laissa että tieliikennelaisissa kuorman varmistamiseen liittyvät velvollisuudet toteuttavat omia tarkoituseriään eikä sääntely ole päällekkäistä. Vaarallisten aineiden kuormaussäännösten soveltamisala on laajempi. Säännöksillä ja määräyksillä varmistetaan esimerkiksi pakkausten asianmukaisuus ja niiden erottelu, joista tieliikennelain säännöksissä ei säädetä.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erityisesti satamissa säilytetään tilapäisesti vaarallisia aineita. Satamissa tapahtuvat vaarallisten aineiden kuljetukset ja tilapäinen säilytys kuuluvat osana kuljetusketjuun, jossa tavara vaihtaa kuljetusmuotoa maakuljetuksesta merikuljetukseen ja päinvastoin. Toiminta on osa kuljetusketjua, jossa maalta tuleva vaarallisia aineita sisältävä kappaletavarakontti, säiliökontti, ajoneuvo, säiliöauto, vaunu tai säiliövaunu siirtyy kuljetettavaksi laivassa tai tavara tulee mereltä maalle. Satamassa tapahtuu kuljetusmuodon vaihto. Tähän liittyy tyypillisesti esimerkiksi kontin sisäinen siirto ja sen tilapäinen säilytys satama-alueella. Kuljetusketjussa vaarallista ainetta ei käsitellä eikä sitä pureta tilapäisen säilytyksen aikana.

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

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

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

Momentin 9 kohdassa olisi sanktioitu liikennevirhemaksulla tilapäistä säilyttämistä koskevien edellytysten rikkominen. Näistä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 29 §:ssä. Pykälän mukaan vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisesta johtuen tai kun kuljetustapahtuma muuten välttämättä edellyttää tilapäistä säilytystä. Tämän vuoksi tilapäinen säilytys kuuluisi aina kiinteästi varsinaiseen kuljetustapahtumaan sen eri vaiheissa siitä alkaen, kun tavara lähetetään, siihen saakka, kun se otetaan vastaan. Kuljetukseen liittyvä, kuljetusolosuhteista johtuva matkan väliaikainen keskeytys ei olisi tilapäistä säilytystä, mutta se olisi kuitenkin osa kuljetusta 3 §:n 2 kohdan mukaan. Tilapäisen säilyttämisen erilaisia tilanteita ja rajanvetoja on kuvattu laajasti 29 §:n perusteluissa.

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

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

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

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

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

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

Momentin 9 kohdan nojalla olisi sanktioitu sisäisen pelastussuunnitelman laatimisen ja vastuuhenkilön nimeämisen laiminlyöminen. Sanktioinnin tarkoituksena on pyrkiä varmistamaan tilapäisen säilytyksen paikan valvonta sekä mahdollistaa paikan pelastustoiminta asianmukaisesti. Näin myös vaikutetaan ennalta ehkäisevästi onnettomuuteen toteutumisen ja mahdollisiin seurauksiin, koska sisäistä pelastussuunnitelmaa varten tarvittavat riskinarvioinnit ja ennaltaehkäisevät toimet on tehty. Lisäksi onnettomuuksissa toteutettavat toimenpiteet on mietitty ja niitä on säännöllisesti harjoiteltu. Suunnitelman ja vastuuhenkilön nimeämisen tarkoituksena on se, että onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahtuessa tilapäisen säilytyksen paikalla ja alueella kaikki asianosaiset tekevät yhteistyötä koordinoitusti ja että onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi. Lisäksi sanktioinnilla pyritään vaikuttamaan siihen, että pelastussuunnitelmaa päivitetään tai se uusitaan, jos toiminta muuttuu merkittävästi. Suunnitelman vaatiminen ei olisi täysin uusi rataverkolla eikä satamassa, mutta jatkossa myös tiealueella edellytettäisiin sisäinen pelastussuunnitelma, esimerkiksi logistiikkaterminalille. Näiltä osin myös sanktiointi olisi uusi.

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

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

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

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

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

Sanktiointi on tärkeä sen varmistamisessa, että vaarallisia aineita ei kuljeteta kuljetusvälineissä ilman erityistoimenpiteitä, koska aineista voi olla väärin kuljetettuna vaaraa matkustajille ja kuljetusvälineen henkilökunnalle. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi näistä turvallisuuden takaavista toimenpiteistä tarkempia määräyksiä, kuten sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista sekä kuorman ja lastin rajoittamisesta ja sijoittelusta. Käytännössä vain sanktioimalla voidaan ennakkollisesti pyrkiä varmistamaan se, että Liikenne- ja viestintäviraston lain nojalla antamia määräyksiä noudatetaan. Kaikki liikennemuodot kattava viranomaisvalvonta tai yritysten omavalvontakaan eivät ole riittäviä varmistamaan asianmukaista turvallisuustasoa liikennevälineissä.

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

Käytännössä vaarallisten aineiden kuljetusten matkustajien matkatavaravalvontaa on vain lentoliikenteessä, jossa tarkastustoiminta on kehittyntä ja laajaa. Tämä lisäksi ilmakuljetuksen suorittajan, lentopaikan pitäjän ja muun matkustajien ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavan on varmistettava, että matkustajille annetaan tietoja sellaisista vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukanaan ilma-alukseen. Tämä velvollisuus olisi edelleen myös sanktioitu. Koska nimenomaan lentoliikenteessä voi vaarallisten aineiden

väärästä käsittelystä aiheutua vaaraa, myös matkustajille kohdistuva ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti sanktiointi on perusteltu. Käytännössä vain sanktioinnilla voidaan ennalta estävästi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että ilmoitusvelvollisuudesta pidetään asianmukaisesti huolta.

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

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

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

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

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

Esityksen 1. lakiehdotuksen 54 §:n 1 momentin mukaan kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä tai konttia ei saa käyttää, jossa näissä on havaittu turvallisuuteen vaikuttava puutteellisuus tai vika. Tästä olisi sanktiointi momentin 16 kohdassa. On selvää, että rikkinäistä tai muuten puutteellista kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä tai kontti ei saa käyttää, koska tällaisesta voi aiheutua vaaraa ja ympäristövahingon mahdollisuus. Ennen kuljetukseen ryhtymistä on varmistuttava siitä, että kuljetusväline, pakkaus, säiliö tai kontti ovat tarkoituksensa sopivat ja asian-

mukaiset ja tämän ennakkolliseksi varmistamiseksi on ehdotettava sanktiointi myös tarpeen. Ehdotuksen 54 §:ssä säädetty kielto eikä näin ollen myöskään kohdan sanktiointi koskisi vähäistä puutetta, joka ei vaaranna kuljetuksen turvallisuutta eikä aiheuta onnettomuustilanteessa väärinkäsityksiä tai vaaratilannetta. Alkuperäisen hallituksen esityksen pykälän perustelun mukaan lommo säiliössä voisi olla tällainen vähäinen vika.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Momentin 2 kohdassa olisi sanktioitu kuljetuksen suorittajalle 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden laiminlyöminen pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus mukana kuljetusyksikössä. Sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että valvontaviranomainen voi tarkastuksessaan varmistua kuljetusyksikön asianmukaisesta hyväksynnästä vaarallisen aineen kuljetukseen sekä kotimaisten että ulkomaisten ajoneuvojen osalta. Asiakirjaperustainen järjestelmä on välttämätön, koska sähköistä kansainvälistä järjestelmää ei hyväksynnöille ole olemassa. Ajoneuvon kuljettaja edustajaa kuljetuksen suorittajaa ja sanktiointi kohdistuu sekä kuljettajaan kuin muihinkin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, joiden tehtävä on huolehtia ajoneuvon asiakirjoista. Rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu olisi 40 euroa ja se olisi saman suuruinen 3 kohdassa ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden laiminlyönnistä määrättävän liikennevirhemaksun kanssa.

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

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

Momentin 5 kohdassa olisi ajoneuvon miehistön jäsentä koskeva sanktiointi, jolla pyrittäisiin varmistamaan henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitäminen kuljetuksessa. Velvollisuudella pyrittäisiin esimerkiksi varmistamaan onnettomuustilanteessa kuljetuksessa mukana olleiden henkilöiden henkilöllisyys. Velvollisuudesta säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 52 §:ssä 3

momentissa. Säännöksen mukaan ajoneuvon tai junan miehistön jäsenellä olisi oltava kuljetuksessa mukana valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja. Vaatimus täytyisi, jos henkilöllä olisi ajokortti mukana. Jos ajoneuvon apumiehellä ei olisi ajokorttia, hänellä tulisi olla mukana muunlainen kuvallinen henkilöllisyyttä osoittava asiakirja. Säännös ei edellytä kuitenkaan viranomaisen antamaa todistusta. Esimerkiksi työnantajan antama asianmukainen kuvallinen todistus olisi riittävä.

Momentin 6 kohdassa olisi sanktioitu tie- tai rautatiekuljetuksen lähettäjälle vaarallisten aineiden kuljetukseen edellytettävän luvan laiminlyöminen. Tästä velvollisuudesta olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 20 §:ssä. Kuljetusmuotokohtaisissa kansainvälisissä sopimuksissa eräissä tapauksissa edellytetään, että kuljetukselle on haettava hyväksyntä tai lupa. Suurimmalle osalle tapauksista ja tavanomaiselle kuljetukselle tällaista ei vaadita. Hyväksyntä ja lupa voivat tulla kysymykseen, jos kuljetettava aine, pakkaus tai säiliö taikka itse kuljetustapahtuma ei täytä kaikkia asiaankuuluvia vaatimuksia taikka kyseiseen tapaukseen ei ole määritetty kuljetusvaatimuksia. Radioaktiivisten kuljetuksille on oma hyväksyntä ja ilmoitusmenettely, josta säädetäisiin 50 §:n 2 momentissa. Toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä, lupa tai ilmoitus valvontatoimina ja niiden puuttumisen sanktiointi varmistavat ennakkollisesti kuljetuksen turvallisuutta.

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

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

Momentin 9 kohdassa olisi tie- tai rautatiekuljetuksen suorittajaa koskeva yleinen sanktiointi, joka perustuisi 1. lakiehdotuksen 65 §:ään. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen kuljetuksen. Kuljetuksen suorittajan palveluksessa olevien olisi suoritettava tehtävänsä ehdotettavassa laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Nämä vaatimukset kohdistuisivat heihin tehtäviensä mukaisesti. Ehdotettava laki ei sisällä erillisiä kuljettajan velvollisuuksia. Kuljettajan katsottaisiin edustavan kuljetuksen suorittajaa tässä pykälässä tarkoitetuissa tehtävissä, ja velvollisuudet siten kohdistuvat osaltaan myös häneen vastaavasti kuin muihin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaviin.

Kuljetuksen suorittajan keskeisimmät velvollisuudet olisi lueteltu 65 §:n 1 momentin 1-8 kohdissa tarkasti ja täsmällisesti. Sen lisäksi rautatiekuljetusta koskevista erityisistä velvollisuuksista

sista säädettäisiin 65 §:n 4 momentissa. Kuljetuksessa keskeinen vaatimus kuljetuksen suorittajalle olisi varmistua siitä, että lähettäjältä hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja lähetyksiä ja että tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu lähettäjältä. Näiden velvollisuuksien sanktioiden avulla pyritään varmistamaan se, että näitä säädettyjä velvollisuuksia myös noudatettaisiin.

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

Vastaanottajalla tarkoitettaisiin 66 §:n perustelun mukaan ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähetyksen vastaanottajaa. Jos vastaanottaja valtuuttaisi kolmannen osapuolen vastaanottajaksi kuljetussopimusta koskevien määräysten mukaisesti, katsottaisiin tämän kolmannen osapuolen olevan vastaanottaja. Jos kuljetus tapahtuu ilman kuljetussopimusta, katsottaisiin vastaanottajaksi se, joka ottaa vaaralliset aineet vastaan niiden saapessa. Sanktioiden avulla pyritään varmistamaan se, että myös vastaanottaja toteuttaa hänelle säädettyt tehtävät asianmukaisesti, jotka liittyvät vaarallisten aineiden vastaanottamiseen ja muihin vaatimusten täyttämiseen. Myös kuljetuksen päättyessä on varmistettava se, että kuljetuksesta ei aiheudu ihmisille tai ympäristölle vaaraa ja aineiden vastaanottajalla on tässä merkityksessä kuljetusketjussa tärkeä tehtävä.

Momentin *11 kohdassa* olisi sanktioitu kuormaajan toiminta, jos hän rikkoo vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen, käsittelemiseen tai merkitään liittyvän velvollisuuden. Näistä velvollisuuksista säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 67 §:ssä. Kuormaajalla tarkoitettaisiin 67 §:n perustelun mukaan ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka kuormaa pakattuja vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvoon, vaunuun tai konttiin, tai sitä, joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvoon tai vaunuun taikka kuormaa rautatiekuljetuksessa ajoneuvon vaunuun. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

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

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

Vastaavalla tavalla kuin kuormaajalle ja pakkaajalle, momentin *13 kohdassa* säädettäisiin täyttäjälle kuuluvien velvollisuuksien rikkomisesta määrättävästä virhemaksusta. Täyttäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten mukaan sitä, joka täyttää vaarallisia aineita säiliöön, monisäiliövaunuun, -ajoneuvoon tai MEG-konttiin taikka täyttää irtotavaraa ajoneuvoon, vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin. Säiliöllä tässä tarkoitettaisiin säiliöajoneuvon ja -vaunun säiliötä, irrotettavaa säiliötä, UN-säiliötä ja säiliökonttia. Näistä säiliöiden, konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Täyttäjän keskeiset velvollisuudet olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 68 §:n 1 momentissa.

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

Momentin *16 kohdassa* säädettäisiin kuorman purkajan velvollisuuksien rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Kuorman purkajalla tarkoitettaisiin 72 §:n perustelun mukaan sitä, joka purkaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvosta tai vaunusta, rautatiekuljetuksessa purkaa ajoneuvon vaunusta, sitä, joka purkaa pakattuja vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvosta, vaunusta tai kontista, sekä sitä, joka tyhjentää vaarallisia aineita erityyppisistä säiliöistä tai monisäiliöajoneuvosta, -vaunusta tai vaarallista irtotavaraa ajoneuvosta, vaunusta tai erityyppisistä konteista. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Määritelmä perustuisi ADR- ja RID -määräyksiin. Keskeistä kuljetusten turvallisuuden kannalta on, että kuormasta puretaan vain ne vaaralliset aineet, jotka vastaanottajalle on lähetetty turvallisia menetelmiä käyttäen, ja että purkamisen jälkeen kuljetusvälineen venttiilit suljetaan, tarvittavat puhdistustoimenpiteet suoritetaan ja puhdistamisen jälkeen aikaisempaa sisältöä koskevat lipukkeet, kilvet ja muut merkit poistetaan. Näiden velvollisuuksien täyttämiseksi olisi perusteltua pyrkiä varmistamaan myös sanktioinnein, että velvollisuuksista huolehditaan asianmukaisesti.

Momentin *17 kohdassa* olisi sanktiointi, joka kohdistuisi kunnossapidosta vastaavalle yksikölle. Yksiköllä tarkoitettaisiin rautatieliikenteessä RID-määräysten mukaan sitä yksikköä, joka vastaan vaunun kunnossapidosta. Yksikön keskeisistä velvollisuuksista säädettäisiin 74 §:n 1 momentissa. Raideliikenteen kalustoyksiköistä ja niiden kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä säädetään raideliikennelaissa. Raideliikennelain mukaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa. Siten sen tulisi tehtävissään varmistua myös siitä, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän säiliöiden kunnossapito suoritetaan asianmukaisesti.

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

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

Momentin 1 kohdassa olisi sanktioitu myös ilmakuljetuksen suorittaminen ilman vaadittavaa lupaa 21 §:ssä säädetyllä tavalla. Lupavaatimuksen sanktioiminen on käytännössä ainoa keino

pyrkä varmistamaan, että velvollisuutta noudatetaan. Ennakollisella lupamenettelyllä toteutetaan viranomaisvalvontaa, jotta ilmakuljetusten turvallisuus voidaan varmistaa. Muissa kuljetusmuodoissa ei tällaista pääsääntöistä lupaa vaarallisten aineiden kuljettamiseen edellytetä.

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

Momentin 3 kohdan mukaan olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 38 §:n säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöminen. Sanktiointi kohdistuisi ilmakuljetuksen suorittajaan, lentopaikan pitäjään tai muuhun ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavaan. Ehdotuksen 38 § sisältää erityismääräyksiä matkustajille tiedottamisesta ilma-aluksessa kielletyistä vaarallisista aineista. Sääntely perustuu ICAO-TI-määräyksiin. Kohdassa tarkoitettuja tahoja olisivat kuljetuksen suorittajan lisäksi lentopaikan pitäjät, matkatoimistot ja muut matkan välittäjät. Sanktioitua olisi se, että matkustajille ei annettaisi tietoja riittävän selkeästi matkustajalippujen myöntämisen yhteydessä tai jollakin muulla asianmukaisella tavalla. Tämä tarkoittaa käytännössä, että kuljetuksen suorittajalla on tiedottamiseen käytettävä menetelmä oltava kuvattuna toimintakäsikirjassa ja muissa soveltuviissa ohjekirjoissa. Näistä vaatimuksista määrättäisiin pykälän valtuusmomentin nojalla.

Momentin 4 kohdassa olisi lähettäjän kohdistettu sanktiointi 78 §:ssä säädetyn lähetyksen luokitteluun ja sallimiseen, huolehtimiseen ja kirjalliseen vakuuttamiseen, tietojen ja ilmoitusten varmistamiseen tai ohjeista huolehtimiseen liittyvän velvollisuuden rikkomisesta. Sanktiointi perustuisi ICAO-TI-määräykseen, joka sisältää lähettäjän vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtainen luettelo täytettävistä vaatimuksista. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan, että lähettäjä varmistaa kaikkien sovellettavien ilmakuljetusta koskevat vaatimukset täyttymisen ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi.

Momentin 5 kohdassa olisi koulutuksen antajaa koskeva sanktiointi, joka liittyisi 1. lakiehdotuksen 44 §:ään. Pykälässä edellytetään koulutusta antavalta pätevyyttä antaa koulutusta. Sanktioinnilla olisi ennalta estävää merkitystä hankkia vaadittava pätevyys. Muilla hallinnollisilla keinoilla ei ole mahdollista vaikuttaa ennakoiden hankittavaan pätevyyteen. Pätevyys edellyttää myös sitä, että kouluttaja antaa koulutusta tai osallistuu täydennyskoulutukseen.

Momentin 6 kohdassa olisi ensinnäkin sanktioitu 1. lakiehdotuksen 56 §:n kuljetuksen suorittajan velvollisuus ilmoittaa kuljetettava rahti onnettomuus- tai vaaratilanteessa. Ilmoitus olisi tehtävä myös erityisestä pyynnöstä. Ilmoitus olisi tehtävä pelastusviranomaiselle tai toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui. Ilmoitusvelvollisuus on erityisen tärkeä ilmakuljetuksissa, jotta lentopaikoilla voidaan varautua pelastustoimenpiteisiin. Sanktioinnilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan siihen, että ilmoitusvelvollisuus toteutetaan. Muiden liikennemuotojen osalta vastaavaa ilmoitusvelvollisuutta ei olisi. Pelastuslain 3 §:ssä säädetään yleisesti velvollisuudesta ilmoittaa onnettomuuksista ja velvollisuudesta ryhtyä pelastustoimintaan. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin kohdassa yritystä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen ilmakuljetuksen.

Momentin 6 kohdassa olisi sanktioitu myös 79 §:ssä säädetty kuljetuksen suorittajan laajat yleiset velvollisuudet. ICAO-TI:n mukaan kuljetuksen suorittajan vastuulla on varmistaa, että vaarallisten aineiden kuljetukseen vastaanottamisessa, käsittelyssä ja lastaamisessa turvallisuuden edellyttämät vaatimukset täyttyvät. Sanktiolla pyrittäisiin vaikuttamaan siihen, että nämä velvollisuudet myös käytännössä toteutetaan.

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

Momentin 8 kohdassa olisi sanktioitu lähettäjälle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, 1. lakiehdotuksen 63 §:n laiminlyöminen. Pykälän perustelut vastaavat edelle 141 §:n 2 momentin 8 kohdassa tie- ja rautatiekuljetuksista lausuttua.

Momentin 9 kohta koskee maahuolintapalvelun tarjoajaa. Esityksen 1. lakiehdotuksen 79 §:n perustelun mukaan pykälän vaatimukset eivät estä maahuolinnasta vastaavaa suorittamasta joi-takin tai kaikkia kuljetuksen suorittajan maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Tällaisia tehtäviä suorittavaan maahuolintapalvelujen tarjoajaan sovellettaisiin kuljetuksen suorittajan velvollisuuksia; sanktiointi, joka kohdistuu maahuolintapalveluja tarjoavaan olisi myös perusteltu tehostamaan velvollisuuksien suorittamista. Maahuolintapalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavaa. Maahuolintapalveluilla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:n määritelmän mukaan niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luettelaaan maahuolintadirektiivin liitteessä. Liite sisältää luettelon maahuolintapalveluista, joita ovat muun muassa lastauksen valvonta, matkatavaroiden kirjaaminen ja kuljettaminen lajittelujärjestelmiin, rahdin ja postin käsittely, ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys sekä muu lennon valmistelu.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin niistä aluskuljetusten rikkomuksista, jotka olisi sanktioitu liikennevirhemaksulla. Rikkomukseen voisi syyllistyä kuljetuksen osapuolista lähettäjä, laivaaja, lastinantaja tai kuljetuksen suorittaja, vastaanottaja, aluksen päällikkö tai kontin, ajoneuvon tai vaunun pakkaaja, täyttävä tai kuormaaja.

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

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

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

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

Momentin 5 kohdan sanktiointi kohdistuisi laivaajaan ja lastinantajaan, jos tämä laiminlyö 75 §:ssä säädetyn velvollisuuden. Laivaajalla ja lastinantajalla tarkoitettaisiin merilaisissa tarkoitettua laivaajaa ja lastinantajaa sekä IMDG-säännöstyössä tarkoitettua lähettäjä. Merilain 13 luvun

määritelmien mukaan laivaaja on se, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi, ja lastinantaja se, joka solmii rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappale-tavaran merikuljetuksesta. IMDG-säännöstössä käytetään termiä lähettäjä (consignor, shipper), joka tarkoittaa sitä, joka valmistee lähetyksen kuljetusta varten.

Sanktiointi kattaisi keskeiset laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet, joiden avulla ylläpidetään asianmukaista kuljetusturvallisuutta. Nämä olisivat sanktio vastuussa myös vaarallisen aineen oikeasta luokituksesta ja siitä, että kuljetusta varten aine on pakattu asianmukaisesti merkittyihin ja vaatimustenmukaisiin pakkauksiin ja kuljetusyksiköihin. Kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin 75 §:n perustelun mukaan kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja- tai lähetykskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynnät, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia. Annettaviin tietoihin kuuluisi myös tiedot kuljetettavaa vaarallisesta aineesta satamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle. Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä.

Sanktioitu olisi myös 1. lakiehdotuksen 75 §:n 5 momentin kirjallisen vakuuttamisen laiminlyönti. Vakuutuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä tarkoitettua vakuutusta, jolla lastinantaja vahvistaa, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on luokiteltu, pakattu, merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimustenmukaisesta kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja. Vakuuttamista koskevan sanktioinnilla pyritään ennakkollisesti varmistamaan vakuutuksen tekeminen ja turvallinen kuljetus.

Momentin 6 kohdan sanktiointi kohdistuisi kuljetuksen suorittajaan ja aluksen päällikköön, joiden velvollisuus on omalta osaltaan 1. lakiehdotuksen 76 §:ssä säädettyllä tavalla varmistaa kuljetuksen turvallisuudesta. Sanktioinnilla pyritäisiin ennakoitua varmistamaan näiden velvollisuuksien asianmukainen toimeenpano. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä määriteltyä kuljetuksen suorittajaa (carrier). Kuljetuksen suorittaja voi olla esimerkiksi rahdinkuljettaja, liikenteenharjoittaja, laivanisäntä tai varustamo, joiden velvollisuuksista muuten säädetään muualla merenkulun lainsäädännössä. Sanktioitu olisi kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön keskeiset velvollisuudet. Näiden olisi varmistuttava siitä, että alus on kuljetukseen soveltuva, kuljetukseen hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja vaarallisia aineita ja tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu. Näin kuljetuksessa voidaan varmistua siitä, että saatujen tietojen pohjalta on edellytykset suorittaa kuljetus turvallisesti ja vaatimustenmukaisesti. Kuljetuksessa vaadittavista tiedoista säädetäisiin lain 3 luvussa.

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

Momentin 7 kohdan sanktiointi liittyisi 1. lakiehdotuksen 77 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyömiseen. Sanktioinnin kohde olisi kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaaja, täyttävä tai kuormaaja. Mainittu pykälä sisältäisi säännöksen pakkaustodistuksen sisältämästä vakuutuksesta, jonka antaisi se, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormauksesta konttiin taikka tie- tai rautatiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon tai vaunuun. Sank-

tioinnilla pyrittäisiin varmistamaan pakkaustodistuksen asianmukainen laatiminen. Pakkaustodistuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännösten mukaista todistusta, jolla vakuutetaan kuljetukseen jätettävän kuorman olevan vaatimustenmukainen. Pykälässä on lueteltu ne kuormaan liittyvät toimet, merkinnät, asiankirjat ja muut tiedot, joiden pakkaustodistuksella vakuutetaan olevan vaatimustenmukaisia kuljetuksen suorittamiseksi.

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

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

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

Markkinavalvonta-asetuksen 41 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot säätävät markkinavalvonta-asetuksen ja sen liitteessä II luetellun unionin yhdenmukaistamislainsäädännön rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, joilla asetetaan velvollisuuksia talouden toimijoille. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Tämän vuoksi ehdotettava seuraamusmaksu perustuu EU:n lainsäädäntöön eikä sääntely jätä kansallista liikkumavaraa säädettäessä rikkomuksista, joista seuraamus on määrättävä. Markkinavalvonta-asetuksen perustelujen 65 kohdan mukaan seuraamusten, myös rahamääräisten seuraamusten, vahvistamista koskevat säännöt kuuluvat kansallisen lainkäyttövallan piiriin. Tämän vuoksi niistä ehdotettavan sanktiomaksun rahamäärästä ja määräämismenettelystä säädettäisiin 1. lakiehdotuksen 143 §:ssä.

Ehdotettava pykälä olisi kaksiosainen. Sen *1 momentissa* säädettäisiin niistä rikkomuksista, jotka olisi mahdollista määrätä kenelle tahansa pakkauksen, säiliön tai kontin yleisten turvallisuusmääräysten rikkomisesta. Näiden velvollisuuksien rikkominen olisi sanktioitu momentin *1 kohdassa*. Esityksen 1. lakiehdotuksen 23 §:n perustelun mukaan pakkauksen, säiliön ja kontin käsitteitä käytetään lakiehdotuksessa yleisessä merkityksessä. Käytännössä kuljetukseen käytettäviä pakkauksia ja säiliöitä on tyypiltään erilaisia, esimerkiksi tynnyri, laatikko, paineastia ja kiinteä tai irrotettava säiliö. Kontilla tarkoitetaan konttilaissa (762/1998) tarkoitettuja kontteja, mutta myös sellaisia kontteja, joihin ei sovelleta konttilakia. Myös kontteja on eri tyyppisiä, esimerkiksi irtotavaran kuljetukseen käytettävä kontti eli irtotavarakontti, jossa kuljetettava kiinteä aine on suorassa kosketuksessa sisäseinämien kanssa.

Pakkauksen, säiliön ja kontin on oltava turvallisia käytettäväksi vaarallisten aineiden kuljetukseen, ja niitä on myös käytettävä asianmukaisesti ja turvallisesti. Pakkauksen, säiliön ja kontin sekä myös niihin kiinnitettyjen tai asennettujen laitteiden on oltava rakennemateriaaleiltaan

käyttöolosuhteisiin sopivia. Näiden velvollisuuksien sanktiointi seuraamusmaksulla tehostaisi säädettyjen velvollisuuksien noudattamista. Aiottu käyttö, sekä esimerkiksi säiliötyyppi, määrittävät vaadittavat tekniset ominaisuudet, joista määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

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

Pakkauksen, säiliön ja kontin jatkuvan käytön edellytyksenä on asianmukaisesti läpäisty määräajoin suoritettava tarkastus ja testaus, jollei käyttöturvallisuus ole vaarantunut onnettomuuden tai muun sellaisen seikan takia, mikä edellyttää kunnostusta tai muita turvallisuuden takaavia toimenpiteitä. Näiden velvollisuuksien noudattamisen takeena on teknisten asiakirjojen säilytysvelvollisuus tuotteen käytön ajan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi. Momentin 3 kohdan sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan näiden asiakirjoja koskevien velvollisuuksien noudattaminen. Sanktiointi perustuisi 1. lakiehdotuksen 25 ja 26 §:ään.

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

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

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

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

Maahantuojaa koskeva sanktiointi olisi momentin 3 kohdassa. Näistä olisi säädetty 1. lakiehdotuksen 83 ja 84 §:ssä. Maahantuojalle olisi mahdollista määrätä seuraamusmaksu, jos tämä laiminlyö markkinoille saattamista, varmistamista, ilmoittamista, säilyttämistä, pidättäytymistä tai säilyttämistä koskevan velvollisuuden taikka painelaitteen saattamista vaatimusten mukaiseksi,

sen poistamista tai palautusmenettelyn järjestämistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden. Sanktioitu olisi myös tässä kohdassa 1. lakiehdotuksen 89 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyönti.

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa olisi liikennevirhemaksun rahamäärää koskeva säännös. Liikennevirhemaksun, jonka suuruus olisi 40 euroa, voisi määrätä 17 §:n 2 momentin VAK-ADR-hyväksymistodistuksen ja 45 §:n ADR-ajoluvan mukana pitämistä ajossa koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä, sekä 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Sanktion rahamäärä vastaisi ajokorttilaissa, ajoneuvolaissa (82/2021) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) asiakirjojen mukana pitämistä velvollisuuden rikkomisesta määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärää.

Pykälän 3 *momentissa* ehdotetaan muiden kuin 2 momentissa tarkoitettujen rikkomusten kohdalla rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärään vaihteluväliä, jonka toimivaltainen viranomaisena määritteli omassa seuraamuskäytännössään. Rikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi kuitenkin olla enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaan määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Maksujen määrät olisivat kohtuullisia ja suhteellisuusperiaatteen mukaisia, mutta riittävällä tavalla vaikuttava laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

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

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

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi pykälän 5 *momentin* mukaan otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus. Maksua ei saisi määrätä lainkaan, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voisi tällöin antaa huomautuksen, jos siihen on aihetta. Momentin sääntelyllä, joka liittyy sanktiomaksun mittaamiseen, toteutettaisiin eduskunnan perustuslakivaliokunnan seuraamusmaksuilta edellyttämää oikeasuhtaisuutta. Liikennevirhemaksun kohdalla momentissa mainitut seikat otettaisiin huomioon seuraamusohjeistusta laadittaessa. Liikennevirhemaksut olisivat kiinteämääräisiä esimerkiksi 50, 100, 200, 300, 400, 500 ja 1000 euroa.

Pykälän 6 *momentti* sisältäisi vielä *ne bis in idem* -periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Periaatteen merkitystä hallinnollisen maksusanktion kannalta on käsitelty esimerkiksi tie-liikennelakia ja ajoneuvolakia koskevilla hallituksen esityksissä (HE 180/2017 vp, HE 177/2020 vp). *Ne bis in idem* -periaatteesta johtuen momentissa säädettäisiin, että seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos henkilöä epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei myöskään saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rikosoikeudellista rangaistusta.

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

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

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

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

146 §. *Muutoksenhaku ja täytäntöönpano.* Pykälän 3 momenttia muutettaisiin. Esityksen 1. lakiehdotuksen 141 §:ssä säädettyä liikennevirhemaksua ja 142 §:ssä säädettyä seuraamusmaksua koskeva päätös olisi mahdollista panna täytäntöön vain lainvoimaisena. Muut laissa ehdotettavat hallintopäätökset olisivat pantavissa täytäntöön oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta. Tällöin liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus määräytyisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) mukaisesti.

24 luku

Erinäiset säännökset

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

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

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

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

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

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

151 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälän numerointi muutettaisiin. Sen lisäksi pykälän 12 kohtaa muutettaisiin (alkuperäisen hallituksen esityksen 167 §). Pykälässä ehdotettavilla siirtymäsäännöksillä annetaan nykytoiminnalle siirtymäajat toiminnan mukauttamiseksi joustavasti uusiin laissa ehdotettaviin vaatimuksiin. Kohdan muutos antaisi lisää aikaa niiden lain nojalla annettavien Liikenne- ja viestintäviraston määräysten valmisteluun, joihin on tarkoitus siirtää tiettyjä nykyisin asetustasolla säädettyjä vaatimuksia. Virasto antaisi vaarallisten aineiden alus- ja ilmakuljetuksista määräyksiä samalla tavalla kuin nykyisin tie- ja rautatiekuljetuksista. Nykyiset tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat määräykset tulevat uusittaviksi EU:n lainsäädännön velvoit-

tamina 30.6.2023 mennessä. Lisääjalla lain edellyttämät muutokset määräyksiin olisi mahdollista tehdä samassa määräyshankkeessa. Kumotun lain nojalla annetut asetukset olisivat pääsääntöisesti voimassa kuuden kuukauden ajan lain voimaantulosta. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

5.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta

65 §. *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälän 1 momentin 6 kohta muutettaisiin alkuperäisestä hallituksen esityksestä vastaamaan uudistettavaa seuraamusjärjestelmää. Poliisin olisi määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

5.3 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala.* Pykälän 2 momentti muutettaisiin alkuperäisestä hallituksen esityksestä vastaamaan uudistettavaa seuraamusjärjestelmää. Tällöin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiin poistettaisiin luettelosta, koska laissa ei olisi enää sakonuhkaisia sanktiointeja. Samalla momentin luettelo uudistettaisiin lakiteknisesti.

5.4 Laki sakon täytäntöönpanosta

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälä muutettaisiin alkuperäisestä hallituksen esityksestä siten, että 2 momentti muutettaisiin vastaamaan momenttiin alkuperäisen hallituksen esityksen jälkeen tulleita muutoksia. Momenttiin on alkuperäisen hallituksen esityksen antamisen jälkeen lisätty useita kohtia. Muilta osin pykälän perustelu vastaisi alkuperäisen hallituksen esityksen perustelua.

6 Voimaantulo

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

7 Suhde muihin esityksiin

7.1 Suhde talousarvioesitykseen

Hallituksen esitys liittyy vuoden 2023 täydentävään talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

8 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

8.1 Yleistä

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

Alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettavan markkinavalvonnan seuraamusmaksun lisäksi tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi varallisten aineiden kuljetusrikkomuksen seuraamuksesta, liikennevirhemaksusta järjestelmiseen. Rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistö ehdotetaan jätettäväksi rikoslaissa ennalleen. Samoin ympäristön turmelemisesta vaarallisia aineita kuljetettaessa olisi edelleen kriminalisoitu rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

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

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

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

8.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset

8.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste

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

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

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin myös katsonut, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn on täytettävä riittävät sääntelyn täsmällisyyttä ja selkeyttä koskevat vaatimukset. Vaikka valiokunta on nimenomaisesti tässä suhteessa katsonut, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, se on kuitenkin katsonut, että tarkkuuden yleistä vaatimusta ei hallinnollisen seuraamussääntelyn suhteen voida sivuuttaa (Esim. PeVL 74/2002 vp, s. 2/I). Täsmällisemmin valiokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista

(esim. PeVL 32/2005 vp, s. 2–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 12/2019 vp, s. 8 ja PeVL 46/2021 vp, 12 kohta).

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

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

8.2.2 Syyksiluettavuus

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

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

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

8.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely

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

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

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

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

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

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

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

8.2.4 Oikeusturva

Hallinnollisen sanktiomaksun määräämistä koskevasta päätöksestä on perustuslain 21 §:n nojalla voitava hakea muutosta. Tämän tulee perustuslakivaliokunnan mukaan käydä selkeästi ilmi asiaa koskevasta lainsäädännöstä (ks. PeVL 28/2014 vp, PeVL 9/2012 vp ja PeVL 58/2010 vp.). Tämä vaatimus täyttyy ehdotuksessa asianmukaisesti, koska alkuperäisen hallituksen esityksen mukaan (162 §) nyt ehdotettaviin sanktiomaksuihin voisi hakea muutosta. Päätöksestä tulisi kuitenkin ensin hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuun päätöksen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitettulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

8.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun kansallisesta liikkumavarasta

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

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

Ilmakuljetukset

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

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

- Chicago sopimuksen liite 18, luku 11.3 (Seuraamukset)

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

Tieliikennekuljetukset

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

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

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

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

tämän direktiivin soveltamisesta liitteen III mukainen vuosikertomus, joka sisältää muun muassa seuraavat tiedot:

- suoritettujen tarkastusten lukumäärä,
- tarkastettujen ajoneuvojen määrä rekisteröintipaikan mukaan (kansallisesti toisessa jäsenvaltiossa tai kolmansissa maissa rekisteröidyt ajoneuvot),
- todettujen rikkomusten määrä ja laji,
- määrättyjen seuraamusten määrä ja laji.

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

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

Rautatiekuljetukset

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

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

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

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

Aluskuljetukset

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

”Rikkomukset:

1. Tämän yleissopimuksen määräysten rikkominen tulee kieltää ja siitä tulee rikkomuksen tapahtumispaikasta riippumatta säätää seuraamus kyseisen aluksen hallinnon lainsäädännössä. Jos hallinnolle tehdään ilmoitus tällaisesta rikkomuksesta ja se katsoo todistusaineiston riittävän oikeudellisten toimien vireille saattamiseen väitetyin rikkomuksen johdosta, sen on käynnistettävä tällaiset toimet ensi tilassa lainsäädäntönsä mukaisesti.
2. Tämän yleissopimuksen määräysten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella tulee kieltää ja siitä tulee säätää seuraamus sopimuspuolen oman lainsäädännön mukaisesti. Rikkomuksen tapahduttua tuon sopimuspuolen tulee joko
 - a) saattaa oikeudelliset toimet lainsäädäntönsä mukaisesti vireille, tai
 - b) toimittaa aluksen hallinnolle hallussaan olevat tiedot ja todisteet rikkomuksen tapahtumisesta.
3. Milloin aluksen hallinnolle toimitetaan tietoja tai todisteita siitä, että kyseinen alus on rikkonut tätä yleissopimusta, hallinnon on viipymättä ilmoitettava tiedot tai todisteet lähettäneelle sopimuspuolelle sekä myös järjestölle, mihin toimenpiteisiin asiassa on ryhdytty.
4. Tämän artiklan johdosta sopimuspuolen lainsäädäntöön otettavien rangaistusten on oltava tämän yleissopimuksen rikkomisen ehkäisemistä ajatellen riittävän ankaria sekä yhtä ankaria siitä riippumatta, missä rikkomus on tapahtunut.

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

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

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

VAK-direktiivin seuraamussääntelylle mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa arvioitaessa on otettava huomioon, että direktiivi ei sisällä seuraamuksia koskevaa nimenomaista tai yleistä sanktiointivelvoitetta. EU-oikeudellisissa säädöksissä on melko tavallista asettaa yleinen jäsenvaltioihin kohdistettu seuraamuksia koskeva velvoite, jossa edellytetään jäsenvaltioiden säätä-

vän unionisäädöksessä asetettuja velvoitteita tehostavia seuraamuksia, joiden on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia, kuten esimerkiksi kuljetettavissa painelaitteissa ehdotettavassa lainsäädännössä on asian laita. Tällöin jäsenvaltioiden kansallisessa harkinnassa on, ovatko seuraamukset hallinnollisia, rikosoikeudellisia vai luonteeltaan muunlaisia. Jäsenvaltioiden harkintaa tällaisessa tilanteessa kuitenkin rajaa vilpittömän yhteistyön periaatteesta johdettu vastaavuusperiaate, joka edellyttää unionin etujen suojaamista vastaavalla tavalla kuin vastaavia kansallisia etuja. Vastaavuusperiaatteesta seuraa, että vaikka unionisäädöksessä asetettujen velvoitteiden rikkominen, jos vastaavien kansallisten velvoitteiden rikkominen on sanktioitu. Sanktiointi on lisäksi lähtökohtaisesti toteutettava samalla sanktiojärjestelmällä. Tämän voidaan sanoa puoltavan kansallisesti sitä, että kaikki liikennemuodot ja kuljetusketjut vaarallisia aineita kuljettaessa sanktioidaan samoista lähtökohdista käsin.

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

Varsinaisen vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvän toiminnan lisäksi uudentyyppisellä hallinnollisella maksuseuraamuksella olisi 1. lakiehdotuksen 142 §:ssä sanktioitu esitettävän lain soveltamisalaan kuuluvien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien markkinoille saattamista tai niiden omistamista tai käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen. Kuljetettavista painelaitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU 14 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä sääntöjen rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista, mukaan luettuna vakavia rikkomistapauksia koskevat rikosoikeudelliset seuraamukset. Sen lisäksi markkinavalvonta-asetuksen 41 artiklan mukaan asetuksen ja sen liitteessä II luetellun EU:n yhdenmukaistamislainsäädännön rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista on säädettävä kansallisesti. Kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi sisältyy markkinavalvonta-asetuksen liitteeseen II.

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

8.4 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksujen hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan säätelyn on myös täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyysvaatimuksen asettamat edellytykset. Hyväksyttävyyysvaatimus edellyttää, että perusoikeusrajoituksen tulee olla painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatima (PeVM 25/1994 vp, s. 5/I). Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan säätelyn suhteen hyväksyttävyyysvaatimus edellyttää, että seuraamussäätelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien suojaamiseksi. Jos sama tavoite

voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

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

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

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

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

nen. Tämän lisäksi perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan oikeus terveelliseen ympäristöön. Säännökset vaikuttavat tällä tavoin nimenomaan lainsäätäjien ja muiden norminantajien toimintaan.

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

8.5 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun oikeasuhtaisuudesta

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

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

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

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

Hallinnollinen seuraamusmaksu voidaan usein määrätä sekä luonnolliselle henkilölle että oikeushenkilölle. Lähtökohtana tällöin on, että luonnolliselle henkilölle määrättävät seuraamusmaksut ovat euromääräisesti vähäisempiä kuin oikeushenkilölle määrättävät. Perustuslakivaliokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että

eräistä varsin vähäisistä rikkomuksista määrättävän seuraamusmaksun vähimmäismäärä oli 500 euroa. (ks. PeVL 58/2010 vp s. 6/I).

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

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

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

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

Muiden vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten osalta ehdotetaan rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun maksun määrään vaihteluväliä. Toimivaltainen viranomaisma määritteli sanktion rahamäärän yksittäisessä tapauksessa omassa valvontakäytännössään. Poliisi voisi määrittellä rikkomuksille myös kiinteitä rahamääriä sakkokäsikirjassaan. Kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi kuitenkin olla enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta,

josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Maksujen rahamääriä voidaan pitää varsin kohtuullisina, mutta riittävällä tavalla kuitenkin vaikuttavina laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

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

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

Markkinavalvonnan seuraamusmaksun osalta on olemassa tuoretta lainsäädäntöä. Jalkineiden ja tekstiilien vaatimustenmukaisuudesta annetussa laissa (262/2022) säädetään markkinavalvonnan seuraamusmaksusta, jonka rahamäärä on vähintään 300 euroa ja enintään 3000 euroa. Lain 10 §:ssä säädetyn seuraamusmaksun vähäisempi rahamäärä on oikeasuhtainen ehdottavan seuraamusmaksun kanssa, koska jalkineiden ja tekstiilien markkinoille saattaminen ja käyttö ei ole lähtökohtaisesti yleisvaarallista toimintaa, kuten ajoneuvojen ja kuljetettavien painelaitteiden markkinoille saattaminen ja käyttäminen on. Jalkineiden ja tekstiilien vaatimustenmukaisuudesta annettua lakia koskeaa hallituksen esitys (HE 208/2021) ei ollut perustuslakivaliokunnan tai lakivaliokunnan arvioitavana.

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

Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp). Valiokunta on pitänyt ongelmallisena, jos euromäärältään suuria hallinnollisia seuraamuksia koskeva päätöksentekovalta keskittyy yhdelle virkamiehelle (PeVL 24/2018 vp). Seuraamusmaksun enimmäissuuruus ei siten voi olla kovin korkea, jos sitä ei määrätä kollegiaalisessa päätöksentekomenettelyssä. Kuitenkin joitakin enimmäismäärään sidottuja seuraamusmaksuja koskevaa määräämistoimivaltaa, uudessa ajoneuvolaissa säädettyjen seuraamusmaksujen lisäksi, on muualla lainsäädännössä perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella osoitettu hallintoviranomaiselle myös ilman kollegiaalisen päätöksenteon vaatimusta (esimerkiksi yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain mukainen rikkomus- ja seuraamusmaksu PeVL 28/2014 vp,

työsopimuslain mukainen seuraamusmaksu PeVL 9/2012 vp, jätelain mukainen laiminlyöntimaksu PeVL 58/2010 vp). Näiden hallinnollisten sanktioiden kiinteä euromääräinen enimmäissuuruus vaihtelee 30 000 ja 500 000 euron välillä.

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

8.6 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisjärjestykseen

Hallituksen näkemyksen mukaan myös täydentävä hallituksen esitys voidaan käsitellä edellä mainituilla perusteilla tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella esitetään, että eduskunta hyväksyisi laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) 1. lakiehdotuksen 14, 30, 38, 56, 130 ja 138 §:n sekä 23—25 luvun sekä 2., 15. ja 21. lakiehdotuksen tässä täydentävässä esityksessä ehdotetulla tavalla muutettuina:

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

14 §

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvonnan alainen tai pysäköitynä turvalliseen paikkaan, jos vaarallisesta aineesta voi aiheutua vaaraa pysäköinnin aikana. Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua vaaraa, ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajamassa tai vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin pakottavassa tilanteessa. Pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille.

Vaarallisia aineita ei saa kuormata tai purkaa kuormasta tiekuljetuksessa yleisellä paikalla taajamassa ilman paikallisen poliisin lupaa ja yleisellä paikalla taajaman ulkopuolella ilman paikalliselle poliisille tehtyä ilmoitusta, jos kuormaaminen tai kuormasta purkaminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty ennen lähteyksen luovuttamista kuljetettavaksi ja ennen kuljetusta. Lupaa tai ilmoitusta ei edellytetä, jos:

- 1) kuormaaminen tai kuormasta purkaminen on turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä;
- 2) kuormaus- tai purkamispaikalla on kyseisten aineiden varastointiin, säilytykseen, käyttöön tai käsittelyyn muussa laissa edellytetty viranomaisen lupa tai tehty muussa laissa edellytetty ilmoitus viranomaiselle.

Poliisi voi lupahakemuksen tai ilmoituksen perusteella määrätä aineiden turvallisen käsittelyn kannalta tarpeellisia rajoituksia aiotulle kuormaamiselle tai kuormasta purkamiselle ja tarvittaessa määrätä toiminnan edellyttämistä varotoimista. Poliisi voi kieltää kuormaamisen tai kuormasta purkamisen, jos siitä aiotussa paikassa ja aiottuna ajankohtana voidaan katsoa aiheutuvan ilmeistä vaaraa, jota ei määrätyn rajoituksin tai varotoimin voida torjua.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä lupa- ja ilmoitusmenettelystä, lupahakemuksessa ja ilmoituksessa vaadittavista tiedoista sekä lupahakemuksen ja ilmoituksen tekemisessä noudatettavista määräajoista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä valvonta- ja pysäköintivaatimusten käytännön toteuttamisesta sekä aineista ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastaavassa tilapäisen säilytyksen paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäistä pelastussuunnitelmaa ei kuitenkaan edellytetä lentopaikalta.

Tilapäisen säilytyksen paikassa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, jotka ovat kuljetustoiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on kuljetuksen ja kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman ja lastin käsittelyn edellyttämät tehtävät järjestettävä ja suunniteltava siten, että vaaralliset aineet eivät vaaranna terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on huolehdittava asianmukaisesta järjestyksestä onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Vaarallisille aineille ja niitä sisältäville lastinkuljetusyksiköille on osoitettava paikat ja alueet niin, että järjestelystä ei aiheudu haittaa ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Paikat ja alueet on merkittävä selvästi, tai asianmukainen paikkojen ja alueiden järjestys on muuten varmistettava.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista.

38 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa tai ottaa mukaan matkatavarana, jos kuljetuksesta aiheutuu aineen ominaisuuden vuoksi ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa, jota ei voi pakkaamista koskevin tai muin erityistoimenpitein torjua.

Kuljetettaessa vaarallisia aineita sisältävää matkatavaraa on otettava huomioon kuljetettavasta aineesta mahdollisesti aiheutuvat vaarat sekä noudatettava aineen kuljetuksessa ja muussa käsittelyssä erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta. Vaarallisen aineen on oltava asianmukaisesti pakattu, ja kuljetuksessa on muutoinkin noudatettava sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Ilmakuljetuksen suorittajan, lentopaikan pitäjän ja muun matkustajien ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavan on varmistettava, että matkustajille annetaan tietoja sellaisista vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukanaan ilma-alueeseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen matkatavarana kuljetettavia vaarallisia aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- tai hätätilanne, jonka seurauksena kuljetettavan aineen vuotamisesta tai muusta syystä aiheutuu henkilö-, ympäristö- tai omaisuusvahingon vaara, onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteen havainneen on tehtävä siitä välittömästi hätäilmoitus, annettava pelastusviranomaiselle sen tarvitsemat tiedot ja ryhdyttävä tilanteen edellyttämiin suojaustoimenpiteisiin.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on ilmoitettava tiedot ilma-alueksessa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista:

1) viipymättä sellaisen ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen, johon rahtina kuljetettavat vaaralliset aineet ovat saattaneet olla osallisena, asianomaiselle pelastusviranomaiselle;

2) 1 kohdassa tarkoitetun ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen mahdollisimman nopeasti kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella ilmailuonnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui;

3) viranomaisen pyynnöstä vakavaa vaaratilannetta lievemmissä vaaratilanteissa viipymättä pelastusviranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui.

Liikenne- ja viestintävirasto on 2 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen ja ilmoitettavien tietojen teknisistä yksityiskohdista sekä 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä, ilmoitettavista tapauksista, ilmoitusten ja sen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä ilmoitus- ja välitystavasta.

130 §

Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi oikeus tehtäväalueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia, päästä valvonnan suorittamiseksi vaarallisten aineiden ja niiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien valmistus-, varastointi-, myynti-, asennus-, korjaus-, tarkastus-, pakkaus-, täyttö-, lähetys-, kuormaus-, lastaus-, ahtaus- ja kuljetuspaikkoihin, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja vaarallista ainetta kuljettavaan kuljetusvälineeseen sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa korvauksetta valvonnan edellyttämiä kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Valvontaviranomaisella on oikeus myös tarkastaa koulutusta ja sen järjestämistä. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Tarkastusta ei saa tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Valvontaviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Valvontaa varten saatu näyte on toimintaa harjoittavan sitä vaatiessa korvattava käyvän hinnan mukaan, jollei tutkimuksessa havaita, että se on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastainen. Viranomainen voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

138 §

Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen

Tässä laissa tarkoitetun luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen antanut viranomainen voi antaa kirjallisen huomautuksen luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltijalle, jos se ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytyksiä tai hoida tehtäväänsä asianmukaisesti. Jos epäkohtaa ei huomautuksesta huolimatta korjata ja epäkohta on olennainen, viranomainen voi peruuttaa luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi tai kokonaan.

Viranomainen voi kiireellisessä tapauksessa peruuttaa myöntämänsä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi ilman erillistä kirjallista huomautusta, jos sillä on perusteltua aihetta epäillä, että luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltija ei pysty suorittamaan tehtäviään vaati-

musten mukaisesti tai vaarallisten aineiden kuljetus voi vaarantua. Lupa, hyväksyntä tai valtuutus voidaan peruuttaa kokonaan vain, jos luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytykset eivät olennaisilta osin täyty taikka jos tehtävien hoidossa on ilmennyt olennaisia puutteita tai laiminlyöntejä.

23 luku

Seuraamukset

141 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

- 1) rikkoo 8 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuljetusta, luokitusta tai luovuttamista koskevaa velvollisuutta;
- 2) jättää tekemättä 9 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen;
- 3) jättää pitämättä 10 tai 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mukana mainitussa pykälässä tarkoitettut tiedot taikka riittävästi sammuttimia tai muita varusteita,
- 4) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti;
- 5) rikkoo 13 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuormaimista, lastaamista, ahtamista, purkamista, erottelua, huolehtimista tai varmistamista koskevaa velvollisuutta, tai tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä;
- 6) jättää valvomatta tai pysäköi 14 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa vaarallista ainetta ilman lupaa tai ilmoitusta;
- 7) kuljettaa 16 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla;
- 8) käyttää kuljetukseen 17 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvoa ilman VAK-ADR-hyväksyntää tai VAK-ADR-katsastusta;
- 9) rikkoo 29, 30, 31, 32, 34—36 tai 52 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti tilapäisen säilytyksen edellytystä tai paikkaa, sijoittelua tai varautumista koskevaa velvollisuutta;
- 10) rikkoo 37, 38 §:n tai 39 §:n tai niiden nojalla annetun määräyksen vastaisesti matkatavaran tai lentopostin kuljettamista koskevaa velvollisuutta;
- 11) jättää hankkimatta 41 §:n tai 42 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyuden;
- 12) kouluttaa 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman koulutuslupaa;
- 13) laiminlyö 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvauhkiin;
- 14) luovuttaa tie- tai rautatiekuljetettavaksi 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle;
- 15) laiminlyö tie- tai rautatiekuljetuksessa 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä;
- 16) rikkoo 54 §:ssä säädetyn kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa;
- 17) jättää noudattamatta 61 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä;
- 18) laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvitys onnettomuudesta tai vaaratilanteesta; taikka

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös tie- tai rautatiekuljetuksessa:

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

2) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä;

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

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

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

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

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

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

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

10) vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden;

11) kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja käsittelemiseen tai merkintään liittyvän velvollisuuden;

12) pakkaajalle joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen pakkaamiseen tai valmistelemiseen liittyvän velvollisuuden;

13) täyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen varmistamiseen, täyttämiseen tai valmistelemiseen liittyvän velvollisuuden;

14) säiliökontin haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden;

15) säiliövaunun haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen varmistamiseen, tarkastamiseen, tulosten kirjaamiseen tai tietojen antamiseen liittyvän velvollisuuden;

16) kuorman purkajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen kuorman varmistamiseen, tarkastamiseen, purkamiseen ja käsittelemiseen, tai puhdistamiseen ja vaaratekijöiden poistamiseen liittyvän velvollisuuden;

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös ilmakuljetuksessa:

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

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

3) ilmakuljetuksen suorittajalle, lentopaikan pitäjälle tai muulle ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää varmistamatta 38 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti, että matkustajille annetaan tietoja vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukaan ilma-alukseen;

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

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

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

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle;

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

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös aluskuljetuksessa

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

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

3) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturva-keskukselle;

4) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylityttyä laiminlyö 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteily-turvakeskukselle;

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

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

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

142 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

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

2) valmistaa 25 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin;

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

4) käyttää 26 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti pakkausta, säiliötä tai konttia. Seuraamusmaksu voidaan määrätä myös:

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

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

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

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

5) omistajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 87 §:ssä säädetyn varmistamista, pidättäytymistä, tiedottamista tai dokumentoimista koskevan velvollisuuden, taikka 89 §:ssä tietojen antamista ja yhteistyötä koskevan velvollisuuden; taikka

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

143 §

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

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

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

Muusta kuin 2 momentissa tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu on enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1 000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, maksua korotetaan luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu.

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

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus. Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

144 §

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpano

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

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston,

Säteilyturvakeskuksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

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

145 §

Määräaikainen kielto osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

Jos ADR-ajolupakokeeseen tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Kokeen järjestäjän on ilmoitettava ja annettava selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

146 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Edellä 141 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua ja 142 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

147 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

Vaarallisen aineen kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ää ja 176 §:n 2 momenttia.

24 luku

Erinäiset säännökset

148 §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Edellä 45 §:ssä tarkoitettu ADR-ajolupa ja 94 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Tällaisesta asiakirjasta voidaan antaa pyynnöstä kaksoiskappale, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi taikka asiakirjan sisältämät tiedot ovat muuttuneet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä laissa säädetystä asiakirjan kadonneeksi, anastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

149 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaan, 134 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaan sekä 95 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

150 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994), jäljempänä *kumottu laki*.

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

151 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnät pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin, jos jäljempänä ei toisin säädetä.

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

Tämän lain 28 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineestiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle sovelletaan seuraavasta tämän lain voimaantulon jälkeen suoritettavasta tarkastuksesta alkaen.

Tämän lain 94 §:n 3 momenttia turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemisesta sovelletaan kuuden kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Tämän lain 33 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ja vastuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain 11 b §:ssä tarkoitettua hyväksytyn yhteisön koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö ovat edelleen kelpoisia tämän lain 49 §:ssä tarkoitettuun tehtävään koulutusluvan voimassaoloajan.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston kumotun lain nojalla hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditointia, ja joka ei täytä tämän lain 110 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta on edelleen kelpoinen tehtäväänsä vuoden lain voimaantulosta

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

Kumotun lain nojalla myönnettyt voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetus- rajoituksia koskevat päätökset ovat voimassa 18 kuukautta lain voimaantulosta.

Kumotun lain nojalla annetut Liikenne- ja viestintäviraston määräykset jäävät voimaan.

Kumotun lain 6 §:n 2 momentti sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentti puolustusvoimien autontarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentti Pääesikunnan tunnustaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäävät voimaan.

Kumotun lain nojalla annetut asetukset ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kuitenkin kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, tämä on otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 734/2018, seuraavasti:

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

15.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 467/2011, 984/2016, 95/2018, 347/2018 ja 791/2019, seuraavasti:

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

- 1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
 - 2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
 - 3) ajokorttilakia (386/2011);
 - 4) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annettua lakia (546/1998);
 - 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) taksi-, henkilö- tai tavaraliikennettä koskevia säännöksiä;
 - 6) maastoliikennelakia (1710/1995) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
 - 7) vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettuja määräyksiä;
 - 8) rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ää;
 - 9) rikoslain 28 luvun 3 §:ää;
 - 10) Ahvenanmaan maakunnan säädöstä, joka vastaa 1–9 kohdassa tarkoitettua säännöstä.
-

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

21.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 714/2022, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

- 1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljy-päästö-maksu;
- 2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;
- 3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;
- 5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;
- 6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;
- 11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 16) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu;
- 17) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu,
- 18) eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu,
- 19) eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu,
- 20) luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvalvonnan seuraamusmaksu,
- 21) jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
- 22) lannoitelain (711/2022) 37 §:ssä tarkoitettu lannoitevalvonnan seuraamusmaksu,
- 23) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 20.10.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

14 §

14 §

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvonnan alainen tai pysäköitynä turvalliseen paikkaan, jos vaarallisesta aineesta voi aiheutua vaaraa pysäköinnin aikana. Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua vaaraa, ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajamassa tai vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin pakottavassa tilanteessa. Pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille.

Räjähteitä ei saa kuormata tai purkaa kuormasta tiekuljetuksessa yleisellä paikalla taajamassa ilman paikallisen poliisin lupaa ja yleisellä paikalla taajaman ulkopuolella ilman paikalliselle poliisille tehtyä ilmoitusta, jos kuormaaminen tai kuormasta purkaminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi ja ennen kuljetusta. Lupaa tai ilmoitusta ei edellytetä, jos:

1) kuormaaminen tai kuormasta purkaminen on turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä;

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

Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvonnan alainen tai pysäköitynä turvalliseen paikkaan, jos vaarallisesta aineesta voi aiheutua vaaraa pysäköinnin aikana. Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua vaaraa, ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajamassa tai vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin pakottavassa tilanteessa. Pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille.

Vaarallisia aineita ei saa kuormata tai purkaa kuormasta tiekuljetuksessa yleisellä paikalla taajamassa ilman paikallisen poliisin lupaa ja yleisellä paikalla taajaman ulkopuolella ilman paikalliselle poliisille tehtyä ilmoitusta, jos kuormaaminen tai kuormasta purkaminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi ja ennen kuljetusta. Lupaa tai ilmoitusta ei edellytetä, jos:

1) kuormaaminen tai kuormasta purkaminen on turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä;

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

Poliisi voi lupahakemuksen tai ilmoituksen perusteella määrätä räjähteiden turvallisen käsittelyn kannalta tarpeellisia rajoituksia aiotulle kuormaamiselle tai kuormasta purkamiselle ja tarvittaessa määrätä toiminnan edellyttämistä varotoimista. Poliisi voi kieltää kuormaamisen tai kuormasta purkamisen, jos siitä aiotussa paikassa ja aiottuna ajankohtana voidaan katsoa aiheutuvan ilmeistä vaaraa, jota ei määrätyin rajoituksin tai varotoimin voida torjua.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä lupa- ja ilmoitusmenettelystä, lupahakemuksessa ja ilmoituksessa vaadittavista tiedoista sekä lupahakemuksen ja ilmoituksen tekemisessä noudatettavista määräajoista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä valvonta- ja pysäköintivaatimusten käytännön toteuttamisesta sekä räjähteistä ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkamisen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäistä pelastussuunnitelmaa ei kuitenkaan edellytetä lentopaikalta.

Tilapäisen säilytyksen paikassa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, jotka ovat kuljetustoiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.

Tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastavassa tilapäisen säilytyksen paikassa on kuljetuksen ja kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman ja lastin käsittelyn edellyttämät tehtävät järjestettävä ja suunniteltava siten, että vaaralliset aineet eivät vaaranna terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on huolehdittava asianmukaisesta järjestyksestä onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Vaarallisille ai-

Poliisi voi lupahakemuksen tai ilmoituksen perusteella määrätä *aineiden* turvallisen käsittelyn kannalta tarpeellisia rajoituksia aiotulle kuormaamiselle tai kuormasta purkamiselle ja tarvittaessa määrätä toiminnan edellyttämistä varotoimista. Poliisi voi kieltää kuormaamisen tai kuormasta purkamisen, jos siitä aiotussa paikassa ja aiottuna ajankohtana voidaan katsoa aiheutuvan ilmeistä vaaraa, jota ei määrätyin rajoituksin tai varotoimin voida torjua.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä lupa- ja ilmoitusmenettelystä, lupahakemuksessa ja ilmoituksessa vaadittavista tiedoista sekä lupahakemuksen ja ilmoituksen tekemisessä noudatettavista määräajoista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä valvonta- ja pysäköintivaatimusten käytännön toteuttamisesta sekä *aineista* ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkamisen edellyttävät lupaa tai ilmoitusta.

30 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain *tilapäisen säilytyksen paikassa rataverkolla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä muussa vastavassa tilapäisen säilytyksen paikassa*, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäistä pelastussuunnitelmaa ei kuitenkaan edellytetä lentopaikalta.

Tilapäisen säilytyksen paikassa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, jotka ovat kuljetustoiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on kuljetuksen ja kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman ja lastin käsittelyn edellyttämät tehtävät järjestettävä ja suunniteltava siten, että vaaralliset aineet eivät vaaranna terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on huolehdittava asianmukaisesta järjestyksestä onnet-

neille ja niitä sisältäville lastinkuljetusyksiköille on osoitettava paikat ja alueet niin, että järjestelystä ei aiheudu haittaa ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Paikat ja alueet on merkittävä selvästi, tai asianmukainen paikkojen ja alueiden järjestys on muuten varmistettava.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista.

38 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa matkatavarana, jos kuljetuksesta aiheutuu aineen ominaisuuden vuoksi ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa, jota ei voi pakkaamista koskevin tai muin eritystoimenpitein torjua.

Kuljetettaessa vaarallisia aineita sisältävää matkatavaraa on otettava huomioon kuljetettavasta aineesta mahdollisesti aiheutuvat vaarat sekä noudatettava aineen kuljetuksessa ja muussa käsittelyssä erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta. Vaarallisen aineen on oltava asianmukaisesti pakattu, ja kuljetuksessa on muutoinkin noudatettava sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Ilmakuljetuksen suorittajan, lentopaikan pitäjän ja muun matkustajien ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavan on varmistettava, että matkustajille annetaan tietoja sellaisista vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukanaan ilma-alukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen matkatavarana kuljetettavia vaarallisia aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran

tomuuksien ehkäisemiseksi. Vaarallisille aineille ja niitä sisältäville lastinkuljetusyksiköille on osoitettava paikat ja alueet niin, että järjestelystä ei aiheudu haittaa ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Paikat ja alueet on merkittävä selvästi, tai asianmukainen paikkojen ja alueiden järjestys on muuten varmistettava.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista

38 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa *tai ottaa mukaan* matkatavarana, jos kuljetuksesta aiheutuu aineen ominaisuuden vuoksi ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa, jota ei voi pakkaamista koskevin tai muin eritystoimenpitein torjua.

Kuljetettaessa vaarallisia aineita sisältävää matkatavaraa on otettava huomioon kuljetettavasta aineesta mahdollisesti aiheutuvat vaarat sekä noudatettava aineen kuljetuksessa ja muussa käsittelyssä erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta. Vaarallisen aineen on oltava asianmukaisesti pakattu, ja kuljetuksessa on muutoinkin noudatettava sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Ilmakuljetuksen suorittajan, lentopaikan pitäjän ja muun matkustajien ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavan on varmistettava, että matkustajille annetaan tietoja sellaisista vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukanaan ilma-alukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muutoin yksityiskohtaisesti matkustajan ja miehistön jäsenen matkatavarana kuljetettavia vaarallisia aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran

Hallituksen esitys

kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- ja hätätilanne, jonka seurauksena kuljetettavan aineen vuotamisesta tai muusta syystä aiheutuu henkilö-, ympäristö- tai omaisuusvahingon vaara, onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteen havainneen on tehtävä siitä välittömästi hätäilmoitus, annettava pelastusviranomaiselle sen tarvitsemat tiedot ja ryhdyttävä tilanteen edellyttämiin suojatoimenpiteisiin.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on ilmoitettava tiedot ilma-aluksessa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista:

1) viipymättä sellaisen ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen, johon rahtina kuljetettavat vaaralliset aineet ovat saattaneet olla osallisena, asianomaiselle pelastusviranomaiselle;

2) 1 kohdassa tarkoitetun ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen mahdollisimman nopeasti kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella ilmailuonnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui;

3) viranomaisen pyynnöstä vakavaa vaaratilannetta lievemässä vaaratilanteessa viipymättä pelastusviranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui.

Liikenne- ja viestintävirasto on 2 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen ja ilmoitettavien tietojen teknisistä yksityiskohdista sekä 2 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekemisestä, ilmoitettavista tapauksista, ilmoitusten ja sen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä ilmoitus- ja välitystavasta.

Täydentävä hallituksen esitys

kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

56 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa

Jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- tai hätätilanne, jonka seurauksena kuljetettavan aineen vuotamisesta tai muusta syystä aiheutuu henkilö-, ympäristö- tai omaisuusvahingon vaara, onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteen havainneen on tehtävä siitä välittömästi hätäilmoitus, annettava pelastusviranomaiselle sen tarvitsemat tiedot ja ryhdyttävä tilanteen edellyttämiin suojatoimenpiteisiin.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on ilmoitettava tiedot ilma-aluksessa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista:

1) viipymättä sellaisen ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen, johon rahtina kuljetettavat vaaralliset aineet ovat saattaneet olla osallisena, asianomaiselle pelastusviranomaiselle;

2) 1 kohdassa tarkoitetun ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen mahdollisimman nopeasti kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella ilmailuonnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui;

3) viranomaisen pyynnöstä vakavaa vaaratilannetta lievemässä vaaratilanteessa viipymättä pelastusviranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui.

Liikenne- ja viestintävirasto on 2 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen ja ilmoitettavien tietojen teknisistä yksityiskohdista sekä 2 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekemisestä, ilmoitettavista tapauksista, ilmoitusten ja sen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä ilmoitus- ja välitystavasta.

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

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi oikeus tehtäväalueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia, päästä valvonnan suorittamiseksi vaarallisten aineiden ja niiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien valmistus-, varastointi-, myynti-, asennus-, korjaus-, tarkastus-, pakkaus-, täyttö-, lähetys-, kuormaus-, lastaus-, ahtaus- ja kuljetuspaikkoihin, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja vaarallista ainetta kuljetettavaan kuljetusvälineeseen sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa korvauksetta valvonnan edellyttämiä kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Valvontaviranomaisella on oikeus myös tarkastaa koulutusta ja sen järjestämistä. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Tarkastusta ei saa tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Valvontaviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Valvontaa varten saatu näyte on toimintaa harjoittavan sitä vaatiessa korvattava käyvän hinnan mukaan, jollei tutkimuksessa havaita, että se on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastainen. Viranomaisella voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

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

Valvontaviranomaisella on tämän lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi oikeus tehtäväalueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia, päästä valvonnan suorittamiseksi vaarallisten aineiden ja niiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien valmistus-, varastointi-, myynti-, asennus-, korjaus-, tarkastus-, pakkaus-, täyttö-, lähetys-, kuormaus-, lastaus-, ahtaus- ja kuljetuspaikkoihin, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja vaarallista ainetta kuljetettavaan kuljetusvälineeseen sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa korvauksetta valvonnan edellyttämiä kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Valvontaviranomaisella on oikeus myös tarkastaa koulutusta ja sen järjestämistä. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Tarkastusta ei saa tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa, ellei se ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Valvontaviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Valvontaa varten saatu näyte on toimintaa harjoittavan sitä vaatiessa korvattava käyvän hinnan mukaan, jollei tutkimuksessa havaita, että se on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastainen. Viranomaisella voi velvoittaa sen, joka on syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin, korvaamaan tutkimuksista ja näytteenotosta viranomaiselle aiheutuneet kustannukset.

Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen

Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen

Tässä laissa tarkoitetun luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen antanut viranomainen voi antaa kirjallisen huomautuksen luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltijalle, jos se ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytyksiä tai hoida tehtäväänsä asianmukaisesti. Jos epäkohtaa ei huomautuksesta huolimatta korjata, viranomainen voi peruuttaa luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi tai kokonaan.

Viranomainen voi kiireellisessä tapauksessa peruuttaa myöntämänsä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi ilman erillistä kirjallista huomautusta, jos sillä on perusteltua aihetta epäillä, että luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltija ei pysty suorittamaan tehtäviään vaatimusten mukaisesti tai vaarallisten aineiden kuljetus voi vaarantua. Lupa, hyväksyntä tai valtuutus voidaan peruuttaa kokonaan vain, jos luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytykset eivät olennaisilta osin täyty taikka jos tehtävien hoidossa on ilmennyt olennaisia puutteita tai laiminlyöntejä.

Tässä laissa tarkoitetun luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen antanut viranomainen voi antaa kirjallisen huomautuksen luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltijalle, jos se ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytyksiä tai hoida tehtäväänsä asianmukaisesti. Jos epäkohtaa ei huomautuksesta huolimatta korjata *ja epäkohta on olennainen*, viranomainen voi peruuttaa luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi tai kokonaan.

Viranomainen voi kiireellisessä tapauksessa peruuttaa myöntämänsä luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen määräajaksi ilman erillistä kirjallista huomautusta, jos sillä on perusteltua aihetta epäillä, että luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen haltija ei pysty suorittamaan tehtäviään vaatimusten mukaisesti tai vaarallisten aineiden kuljetus voi vaarantua. Lupa, hyväksyntä tai valtuutus voidaan peruuttaa kokonaan vain, jos luvan, hyväksynnän tai valtuutuksen myöntämisen edellytykset eivät olennaisilta osin täyty taikka jos tehtävien hoidossa on ilmennyt olennaisia puutteita tai laiminlyöntejä.

23 luku

Seuraamukset

141 §

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkominen

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

- 1) jättää tunnistamatta vaarallisen aineen ominaisuudet kuljetusta varten,
- 2) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta, vaikka aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi,
- 3) jättää luokittelematta aineen,

141 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

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

4) käyttää aineen luokitukseen perustumatonta nimikettä tai muita tunnistetietoja, tai

5) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vakavaa vaaraa aiheuttavaa vaarallista ainetta ilman toimivaltaisen viranomaisen varmistusta, on tuomittava luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 9 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen taikka jättää pitämättä mukana 10 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitettut tiedot.

Luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös sellainen lähettäjä, aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja sekä kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös tie- tai rautatiekuljetuksessa

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

2) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä,

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

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

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

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

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

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

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

10) vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden,

11) kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja käsittelemiseen tai merkintään liittyvän velvollisuuden,

12) pakkaajalle joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen pakkaamiseen tai valmistamiseen liittyvän velvollisuuden,

13) täyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen varmistamiseen, täyttämiseen tai valmistamiseen liittyvän velvollisuuden,

14) säiliökontin haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden,

15) säiliövaunun haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen varmistamiseen, tarkastamiseen, tulosten kirjaamiseen tai tietojen antamiseen liittyvän velvollisuuden,

16) kuorman purkajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädetyn vaarallisen aineen kuorman varmistamiseen, tarkastamiseen, purkamiseen ja käsittelemiseen, tai puhdistamiseen ja vaaratekijöiden poistamiseen liittyvän velvollisuuden,

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös ilmakuljetuksessa

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

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

3) ilmakuljetuksen suorittajalle, lentopaikan pitäjälle tai muulle ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää varmistamatta 38 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti, että matkustajille annetaan tietoja vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkavarana tai muuten mukaan ilma-alukseen,

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

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

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

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 57 §:n tai sen nojalla annetun

määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle,

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

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös aluskuljetuksessa

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

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

3) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturva-keskukselle,

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

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

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

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

142 §

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta, on tuomittava kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka 13 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti

1) kuormaa, lastaa, ahtaa, kiinnittää tai purkaa kuorman tai lastin,

2) jättää erottelematta pakkaukset, säiliöt tai kontit toisistaan tai muusta kuormasta tai lastista,

3) jättää huolehtimatta riittävästä suojaetäisyydestä, tuuletuksesta, lämpötilan valvonnasta,

palovaarojen ehkäisystä tai muista kuljetettavan kuorman tai lastin vaatimista erityistoimenpiteistä tai

142 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

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

2) valmistaa 25 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti pakkauksen, säiliön tai irtotavarakontin,

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

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

Seuraamusmaksu voidaan määrätä myös:

1) säiliön ja paineastian omistajalle tai haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

4) tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää valvomatta tai pysäköi ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa räjähteitä ilman lupaa tai ilmoitusta.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti

1) jättää pitämättä turvallisuusohjeet saatavilla kuljetuksessa,

2) laiminlyö INF-lastia kuljettavan aluksen valmiussuunnitelman laatimisen tai

3) laiminlyö henkilösuojaimien, riittävien sammuttimien tai muiden varusteiden mukana pitämisen kuljetuksessa.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

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

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

3) kuljettaa vaarallista ainetta ilman 21 §:ssä tarkoitettua lupaa.

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös lähettäjä ja aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksenvastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakkoilmoitus.

laiminlyö 28 §:ssä tai sen nojalla säädetyn ilmoitusvelvollisuuden,

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

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

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

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

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

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkominen

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikoo 29 §:ssä säädettyä tilapäisen säilytyksen edellytystä, on tuomittava vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 30 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti

- 1) tilapäisesti säilyttää tai kuljettaa vaarallisia aineita,
- 2) järjestää tai suunnittelee kuljetuksen tai kuljetukseen liittyvän lähetyksen, kuorman taikka lastin edellyttämät tehtävät tai
- 3) jättää huolehtimatta asianmukaisesta järjestyksestä.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka säilyttää 31 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti vaarallista ainetta sisältävää lähetystä tai lastinkuljetusyksikköä taikka laiminlyö 32 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen mukaiset onnettomuuksien vaikutuksilta suojaavat tai niitä ehkäisevät järjestelyt tai toimenpiteet.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 33 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti jättää laatimatta sisäisen pelastussuunnitelman taikka jättää nimeämättä vastuuhenkilön.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös satamanpitäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää

- 1) laatimatta 34 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti satama-alueen turvallisuusselvityksen,
- 2) toimittamatta 35 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti turvallisuusselvityksen Liikenne- ja viestintävirastolle,

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

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

Muusta kuin 2 momentissa tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu on enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1 000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, maksua korotetaan luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu.

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

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kesto-aika ja toistuvuus. Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Hallituksen esitys

3) ilmoittamatta 35 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle, tai

4) tarkastamatta taikka saattamatta ajan tasalle 36 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti turvallisuusselvityksen.

Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta osaltaan ja toimittamatta 34 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti satama-alueen turvallisuusselvityksen taikka jättää ilmoittamatta 36 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen vastaisesti toiminnassa tapahtuneesta muutoksesta satamanpitäjälle.

144 §

Matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 37 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljettaa

1) muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa tai lastia matkustajia kuljettavassa aluksessa, lautalla, ilma-aluksessa tai junassa,

2) muuna kuin matkatavarana vaarallisia aineita sisältävää kuormaa matkustajia kuljettavassa linja-autossa, tai

3) vaarallista ainetta tiekuljetuksessa kuljetusyksikössä, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä,

on tuomittava matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Täydentävä hallituksen esitys

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

144 §

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun täytäntöönpano

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

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

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

Hallituksen esitys

145 §

Matkatavaraa koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 38 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta matkatavarana taikka laiminlyö kuljetusta koskevan velvollisuuden, on tuomittava matkatavaraa koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Matkatavaraa koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös ilmakuljetuksen suorittaja, lentopaikan pitäjä tai muu ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää varmistamatta 38 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti, että matkustajille annetaan tietoja vaarallisista aineista, joita matkustaja ei saa ottaa matkatavarana tai muuten mukaan ilma-alukseen.

146 §

Lentopostia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 39 §:ssä säädetyn tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljettaa vaarallista ainetta lentopostina, taikka jättää hankkimatta luvan Liikenne- ja viestintävirastolta lentopostilähetysten käsittelyä varten, on tuomittava lentopostia koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Täydentävä hallituksen esitys

145 §

Määräaikainen kieltä osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

Jos ADR-ajolupakokeeseen tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpillisesti katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Kokeen järjestäjän on ilmoitettava ja annettava selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vilpillisesti katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

146 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

Edellä 141 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua ja 142 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

147 §

147 §

Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkominen

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

Vaarallisen aineen kuljetukseen ja kuljetuksen varmistamiseen liittyviä tehtäviä hoitava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää hankkimatta 41 §:n tai 42 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyyden, on tuomittava vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Vaarallisen aineen kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ää ja 176 §:n 2 momenttia.

Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta 43 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitettua ilmakuljetuksen koulutusohjelman taikka jättää hakematta mainitun pykälän vastaisesti koulutusohjelman hyväksynnän.

Vaarallisten aineiden kuljetusten koulutusta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös koulutuksen antaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 44 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kouluttajaa koskevan velvollisuuden.

24 luku

Erinäiset säännökset

148 §

148 §

ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkominen

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Ajoneuvon kuljettaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 45 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tiellä vaarallisia aineita ilman ADR-ajolupaa, on

Edellä 45 §:ssä tarkoitettu ADR-ajolupa ja 94 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Tällaisesta asiakirjasta voidaan antaa

Hallituksen esitys

tuomittava ADR-ajolupaa koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

149 §

ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkominen

Se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kouluttaa 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman koulutuslupaa, on tuomittava ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

ADR-ajolupakoulutusta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös ADR-ajolupakoulutuksen antaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 50 §:ssä säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot.

150 §

Turvatoimia koskevien säännösten rikkominen

Se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö

1) 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvauhkiin,

2) 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden laatia ja pitää ajan tasalla turvasuunnitelma tie- tai rautatiekuljetuksessa tai

Täydentävä hallituksen esitys

pyynnöstä kaksoiskappale, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi taikka asiakirjan sisältämät tiedot ovat muuttuneet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä laissa säädetystä asiakirjan kadonneeksi, anastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

149 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaan, 134 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaan sekä 95 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

150 §

Voimaantulo

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

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

3) 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä tie- tai rautatiekuljetuksessa, on tuomittava turvatoimia koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Turvatoimia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta luovuttaa kuljetettavaksi 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen tie- ja rautatiekuljetuksena muulle kuin asianmukaisesti tunnustetulle kuljetuksen suorittajalle.

Turvatoimia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvollinen, joka jättää turvaamatta 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tie- ja rautatiekuljetuksessa tilapäisen säilytyksen paikan sekä jättää estämättä asiattoman pääsyn alueelle.

151 §

Kuljetuskieltoja ja -rajoituksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikko 54 §:ssä säädettyä

1) kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa,

2) velvollisuutta keskeyttää kuljetus, jos kuljetuksen aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden tai

3) keskeytetyn kuljetuksen matkan jatkamista koskevaa kieltoa,

on tuomittava kuljetuskieltoja ja -rajoituksia koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

151 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnit pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin, jos jäljempänä ei toisin säädetä.

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

Tämän lain 28 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineestiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle sovelletaan seuraavasta tämän lain voimaantulon jälkeen suoritettavasta tarkastuksesta alkaen.

Tämän lain 94 §:n 3 momenttia turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemisesta sovelletaan kuuden kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Tämän lain 33 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain 11 b §:ssä tarkoitetun hyväksytyyn yhteisön koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö ovat edelleen kelpoisia tämän lain 49 §:ssä tarkoitettuun tehtävään koulutusluvan voimassaoloajan.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston kumotun lain nojalla hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditointia, ja joka ei täytä tämän lain 110 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta on edelleen kelpoinen tehtävänsä vuoden lain voimaantulosta

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

Kumotun lain nojalla myönnettyt voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetusrajoituksia koskevat päätökset ovat voimassa 18 kuukautta lain voimaantulosta.

Kumotun lain nojalla annetut Liikenne- ja viestintäviraston määräykset jäävät voimaan.

Kumotun lain 6 §:n 2 momentti sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentti puolustusvoimien autontarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentti Pääesikunnan tunnistaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäävät voimaan.

Kumotun lain nojalla annetut asetukset ovat voimassa kuusi kuukautta lain voimaantulosta. Kuitenkin kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, tämä on otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkominen

Onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteen havainnut, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 56 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää

- 1) ilmoittamatta siitä,
- 2) antamatta sitä koskevia tietoja pelastusviranomaiselle, tai
- 3) ryhtymättä tilanteen edellyttämiin suoja-toimenpiteisiin, on tuomittava onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia ja selvityksiä koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös

1) ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 56 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden ilmoittaa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista,

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

3) tie- tai rautatiekuljetuksessa kuormaaja, täyttävä, kuljetuksen suorittaja, kuorman purkaja, kuljetuksen vastaanottaja ja rataverkon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa selvitys toimivaltaiselle viranomaiselle,

4) tie- tai rautatiekuljetuksesta vastuussa oleva kuljetuksen suorittaja tai sisäisissä siirroissa tai tilapäisestä säilytyksessä lastista vastuussa oleva, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa selvityksen toimivaltaiselle viranomaiselle,

(Pykälä poistettaisiin)

5) aluksesta vastuussa oleva, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvityksen toimivaltaiselle viranomaiselle,

6) ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa selvityksen toimivaltaiselle viranomaiselle ja

7) työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta syrjii 60 §:ssä tarkoitetulla tavalla työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan olevasta mahdollisesta vaaratilanteesta.

153 §

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 61 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä on tuomittava kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää laatimatta 63 §:ssä tarkoitetun johdatusjärjestelmän tai säteilysuojeluohjelman.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös sellainen lähettäjä, aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja, kuljetuksen suorittaja taikka vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylityttyä laiminlyö 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on tie- tai rautatiekuljetuksessa tuomittava myös

1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

153 §

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

2) kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 65 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

3) vastaanottaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

4) kuormaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

5) pakkaaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

6) täyttävä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

7) säiliökontin haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

8) säiliövaunun haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

9) kuorman purkaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

10) rataverkon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 73 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden, ja

11) kunnossapidosta vastaava yksikkö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 74 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta on ilmakuljetuksessa tuomittava myös

1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 78 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

2) kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

3) maahuolintapalvelun tarjoaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomisesta aluskuljetuksessa on tuomittava myös

1) laivaaja ja lastinantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 75 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden,

2) kuljetuksen suorittaja ja aluksen päällikkö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 76 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden ja

3) kontin, ajoneuvon ja vaunun pakkaaja, täyttäjä tai kuormaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 77 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden.

154 §

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen

Työnantaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 90 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varmistaa, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijälle on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään, taikka laiminlyö säilyttää sen palveluksessa olevan työntekijän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot, on tuomittava henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkomisesta on tuomittava myös

154 §

Henkilöstön ammattitaidosta huolehtimisvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

1) tie- tai rautatiekuljetusta tai näihin kuljetuksiin liittyvää pakkaamista, lähettämistä taikka muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää nimeämättä 91 §:ssä tarkoitetun turvallisuusneuvonantajan tai

2) Suomeen sijoittunut vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollinen, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ilmoittamatta 92 §:ssä säädetyn vastaisesti turvallisuusneuvonantajan.

155 §

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

VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävä tai VAK-ADR-katsastuksia suorittava, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 97 §:ssä säädetyn velvollisuuden hankkia jatkokoulutuksena erikoiskoulusta tai

2) antaa erikoiskoulutusta 98 §:ssä säädetyn vastaisesti, on tuomittava ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyyttä koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

156 §

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 113 §:ssä säädettyä tarkastuslaitostehtävien suorittamista koskevaa velvollisuutta, on tuomittava tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkomisesta sakkoon.

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 111 tai 112 §:n säädetyn taikka 111 tai 112 §:n nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää hankki-

155 §

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

(Pykälä poistettaisiin)

156 §

Tarkastuslaitostehtäviä koskevien säännösten rikkominen

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

matta mainitussa pykälissä tarkoitetun tarkastuslaitostoimintaa koskevan hyväksymisen tai väliaikaisen hyväksymisen.

157 §

Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa saadaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu

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

2) ajoneuvon kuljettajalle, jos hän laiminlyö 45 §:n 1 momentissa säädetyn ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden tai

3) ajoneuvon miehistön jäsenelle, jos hän laiminlyö 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden.

Liikennevirhemaksun määrää poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos.

Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta rikkomuksesta tässä laissa tai muualla laissa säädetty liikennevirhemaksu, virhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu. Jos rikkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun määräämisen sijaan annettava suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos:

1) rikkomuksesta epäiltyä epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa;

2) rikkomuksesta epäillylle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus;

3) rikkomuksesta epäiltyä epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta;

4) rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelamattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

157 §

Tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

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

158 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuojat, jälleenmyyjä, omistaja, käyttäjä sekä muu markkinoille saattaja, haltija ja käyttöönottaja voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 23 – 28 tai 62 §:ssä säädetyn valmistusta, käyttöä, kunnossapitoa, kunnostusta tai vaatimustenmukaisuuden varmistamista koskevan velvollisuuden.

Kuljetettavan painelaitteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuojat, jälleenmyyjä, omistaja ja käyttäjä voidaan määrätä maksamaan seuraamusmaksu, jos se tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 80 tai 81 §:ssä taikka 83 – 89 §:ssä säädetyn kuljetettavan painelaitteen valmistusta, maahantuontia, markkinoille saattamista, käyttöä tai korjauksiin toimenpiteisiin ryhtymistä koskevan velvollisuuden.

159 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät 158 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrää 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun.

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

Täydentävä hallituksen esitys

158 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu

(Pykälä poistettaisiin)

159 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

(Pykälä poistettaisiin)

hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksu raukeaa, kun maksuvelvollinen luonnollinen henkilö kuolee.

160 §

Määräaikainen kieltö osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

Jos ADR-ajolupakokeeseen tai turvallisuusneuvonantajan kokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan

160 §

Määräaikainen kieltö osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen

(Pykälä poistettaisiin)

siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Kokeen järjestäjän on ilmoitettava ja annettava selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

161 §

Toimenpiteistä luopuminen

Tässä luvussa säädetystä rikoksesta tai muusta velvollisuuden rikkomisesta voidaan jättää syyte nostamatta, rangaistus tai muu seuraamus määräämättä, jos teon johdosta annetusta muusta viranomaisen päätöksestä aiheutuneita taloudellisia seurauksia on pidettävä tekijälle teon vakavuuteen nähden riittävänä taikka jos tekijä rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua kieltoa.

24 luku

Erinäiset säännökset

162 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevaan päätökseen ja erikoiskoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

161 §

Toimenpiteistä luopuminen

(Pykälä poistettaisiin)

24 luku

Erinäiset säännökset

162 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

163 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

Vaarallisen aineen kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (1096/1996) 5 a §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan ympäristösuojelulain (527/2014) 137 §:ää ja 176 §:n 2 momenttia.

164 §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Edellä 45 §:ssä tarkoitettu ADR-ajolupa ja 94 §:ssä tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Tällaisesta asiakirjasta voidaan antaa pyynnöstä kaksoiskappale, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi taikka asiakirjan sisältämät tiedot ovat muuttuneet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

165 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulutus-toiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaan, 134 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaan sekä 95 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Täydentävä hallituksen esitys

163 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

(Pykälä poistettaisiin)

164 §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

(Pykälä poistettaisiin)

165 §

Virkavastuu

(Pykälä poistettaisiin)

Hallituksen esitys

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

166 §

Voimaantulo

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

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

167 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnit pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin, jos jäljempänä ei toisin säädetä.

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

Tämän lain 28 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle sovelletaan seuraavasta tämän lain voimaantulon jälkeen suoritettavasta tarkastuksesta alkaen.

Tämän lain 94 §:n 3 momenttia turvallisuusneuvonantajan todistuksen hakemisesta sovelletaan kuuden kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Tämän lain 33 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Kumotun lain 11 b §:ssä tarkoitettun hyväksytyt yhteisön koulutuksesta vastaava johtaja ja koulutusta antava henkilö ovat edelleen kelpoisia tämän lain 49 §:ssä tarkoitettuun tehtävään koulutusluvan voimassaoloajan.

Täydentävä hallituksen esitys

25 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

166 §

Voimaantulo

(Pykälä poistettaisiin)

167 §

Siirtymäsäännökset

(Pykälä poistettaisiin)

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston kumotun lain nojalla hyväksymä VAK-tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos, jolla ei ole akkreditointia, ja joka ei täytä tämän lain 110 §:n 2 momentissa säädettyä akkreditointivaatimusta on edelleen kelpoinen tehtäväänsä vuoden lain voimaantulosta

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

Kumotun lain nojalla myönnetty voimassa olevat vaarallisten aineiden alueellisia tiekuljetusrajoituksia koskevat päätökset ovat voimassa 18 kuukautta lain voimaantulosta.

Kumotun lain nojalla annetut Liikenne- ja viestintäviraston määräykset ovat voimassa, kunnes niistä toisin määrätään.

Kumotun lain 6 §:n 2 momentti sotilasviranomaisten valvontatehtävistä, 7 b §:n 3 momentti puolustusvoimien autontarkastajan tehtävistä ja Pääesikunnan valvontatehtävistä sekä 13 d §:n 2 momentti Pääesikunnan tunnistaman sotilaslaitoksen tai sotilasviranomaisen tehtävistä jäävät voimaan.

Kumotun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, tämä on otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa
734/2018, seuraavasti:

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

65 §

65 §

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikko-
musten perusteella*

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikko-
musten perusteella*

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija
ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähin-
tään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuo-
den kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä
ajoneuvoa kuljettaessaan:

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija
ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähin-
tään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuo-
den kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä
ajoneuvoa kuljettaessaan:

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta an-
netun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tar-
koitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikko-
mukseen

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta an-
netun lain (/) 141 §:n 1 tai 2 momentissa tar-
koitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrik-
komukseen.

15.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentti
sellaisena kuin se on osaksi laeissa 467/2011, 984/2016, 95/2018, 347/2018 ja 791/2019,
seuraavasti:

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

3 §

3 §

*Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräys-
ten soveltamisala*

*Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyk-
sen soveltamisala*

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

- 1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 2) ajoneuvolakia (82/2021/2002) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 2 a) ajokorttilakia (386/2011);
- 4) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annettua lakia (546/1998);
- 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) taksi-, henkilö- tai tavaraliikennettä koskevia säännöksiä;
- 6–7 kohdat on kumottu L:lla 4.5.2018/347.
- 8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (/) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 9) maastoliikennelakia (1710/1995) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 10) vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettuja määräyksiä;
- 11 kohta on kumottu L:lla 19.6.2019/791.
- 12) rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ää;
- 13) rikoslain 28 luvun 3 §:ää;
- 14) Ahvenanmaan maakunnan säädöstä, joka vastaa 1–13 kohdassa tarkoitettua säännöstä.

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

- 1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 3) ajokorttilakia (386/2011);
- 4) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annettua lakia (546/1998);
- 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) taksi-, henkilö- tai tavaraliikennettä koskevia säännöksiä;
- 6) maastoliikennelakia (1710/1995) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 7) vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettuja määräyksiä;
- 8) rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ää;
- 9) rikoslain 28 luvun 3 §:ää;
- 10) Ahvenanmaan maakunnan säädöstä, joka vastaa 1–9 kohdassa tarkoitettua säännöstä.

21.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 714/2022, seuraavasti:

Hallituksen esitys

Täydentävä hallituksen esitys

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;

2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;

11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;

2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;

11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

Hallituksen esitys

12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

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

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

Täydentävä hallituksen esitys

12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

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

17) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu,

18) eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu,

19) eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu,

20) luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomunvalvonnan seuraamusmaksu,

21) jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, ja

22) lannoitelain (711/2022) 37 §:ssä tarkoitettu lannoitevalvonnan seuraamusmaksu,

23) *vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.*