

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa. Lisäksi tehtäisiin uudesta laista johtuvia muutoksia 12 lakiin.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa tapahtuvan vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä ja ilma-aluksessa sekä kappaletavaran kuljetuksessa Suomen vesialueilla ja Suomen vesialueiden ulkopuolella. Lain tarkoitus olisi ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki sisältäisi säännökset eri kuljetusosapuolten vastuista sekä viranomaisten tehtävistä ja toimivaltuuksista. Laissa olisi myös säännökset esimerkiksi turvallisuusneuvonantajasta, pakkausten ja säiliöiden rakenteeseen liittyvistä vaatimuksista sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa liittyviin turvauhkiin varautumisesta ja turvatoimista. Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.9.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi	5
2.1 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltuminen Puolustusvoimiin ja Rajavartiolaitokseen	5
2.2 Kansainväliset sotilaspuolen vaarallisten aineiden kuljetukset	6
3 Tavoitteet	9
4 Keskeiset ehdotukset ja niiden vaikutukset	9
4.1 Johdanto	9
4.1.1 Yleistä	9
4.1.2 Sääntelyn rakenteesta	10
4.1.3 Yleiset turvallisuusperiaatteet vaarallisia aineita kuljetettaessa	11
4.1.4 Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston asema ja tehtävät	11
4.1.5 Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantaja	12
4.1.6 Sanktiot	13
4.2 Pääasialliset vaikutukset	14
4.2.1 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	14
4.2.1.1 Vaikutukset Puolustusvoimiin	14
4.2.1.2 Yhteenveto Puolustusvoimille aiheutuvista taloudellisista vaikutuksista	20
4.2.1.3 Vaikutukset muihin viranomaisiin	21
4.2.2 Vaikutukset yritysten toimintaan	24
4.2.3 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta	24
4.2.4 Vaikutukset ympäristöön	25
4.2.5 Vaikutukset kansalliseen turvallisuuteen ja maanpuolustukseen	26
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	27
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	27
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	27
6 Lausuntopalaute	32
7 Säännöskohtaiset perustelut	41
7.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa	41
7.2 Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta	168
7.3 Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta	168
7.4 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	168
7.5 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta	168
7.6 Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta	168
7.7 Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta	169

7.8 Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta	169
7.10 Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta	169
7.11 Laki säteilylain muuttamisesta	170
7.12 Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	170
7.13 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	170
7.14 Laki pelastuslain 48 §:n muuttamisesta	170
8 Lakia alemman asteinen sääntely	171
9 Voimaantulo	178
10 Toimeenpano ja seuranta	178
11 Suhde muihin esityksiin	178
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	178
LAKIEHDOTUKSET	189
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa ...	189
Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta	249
Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta	250
Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	251
Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta	252
Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta	253
Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta	254
Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta	255
Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta	256
Laki säteilylain muuttamisesta	257
Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	259
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	260
Laki pelastuslain 48 §:n muuttamisesta	262
RINNAKKAISTEKSTIT	264
Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta	264
Laki ampuma-aselain 106 b §:n muuttamisesta	266
Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	267
Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta	268
Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta	272
Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta	274
Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta	275
Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta	276
Laki säteilylain muuttamisesta	277
Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	279
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	280
Laki pelastuslain 48 §:n muuttamisesta	283

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu kaikkia kuljetusmuotoja koskevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) kokonaisuudistus. Hallitus antoi 18.11.2021 esityksen eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 220/2021 vp, täydennys HE 231/2022 vp). Uusi laki (541/2023) tuli voimaan 1.9.2023.

Sotilaalliseen toimintaan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvän erityismateriaalin kuljetukset jäävät vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltamisalan ulkopuolelle. Näin on tehty kyseisen lain perustelujen mukaan, koska näissä tehtävissä vaarallisten aineiden kuljetusta ei ole sisällytetty EU:n lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimusjärjestelmiin. Tämä johtuu kuljetettavan materiaalin erityispiirteistä. Soveltamisalan rajausta koskee myös tällaisia Suomessa tapahtuvia kansainvälisiä kuljetuksia.

Nyt jo 1.9.2023 kumoutuneen, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) mukaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lain soveltamisalaan, jos niiden toiminta ei ole erikseen säädetty lain soveltamisen ulkopuolelle tai annettu valtuutta säätää toiminnosta asetuksella tai hallinnonalan viranomaisen määräyksellä. Sotilaallisen erityismateriaalin ja sotilaallisten kuljetusten vuoksi ei ole perusteltua, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljettamaa erityismateriaalia, koska kuljetuksiin liittyy esimerkiksi niiden suorituskykyyn liittyvää tietoa. Siviiliviranomaisilta ei ole perusteltua nykyisessä toimintaympäristössä edellyttää osaamista, jota sotilaallinen materiaali edellyttää.

Uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltamisalaan jää edelleen sellainen sotilas- ja turvallisuusviranomaisten toimintoja palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on kolmas osapuoli, ja jota valvoo siviiliviranomainen.

Puolustusvoimat tarvitsee siviilitoimijoiden kuljetustukea vaarallisten aineiden kuljettamiseen lakisääteisten tehtäviensä täyttämiseksi normaaliolojen häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain rajauksen perusteluissa oleva kuljettajaan kohdistuva rajausta ja edellä mainittuihin tilanteisiin liittyvän poikkeuspykälän, tai eri pykäliin kohdistuvien poikkeuksien puuttuminen, eivät mahdollista Puolustusvoimien tarvitsemaa tukea siviilitoimijoilta niiltä osin, kun tarvittava tuki ei kaikilta osin täytä esitetyn vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain asettamia vaatimuksia. Tämä haaste on tarpeen ratkaista Puolustusvoimia koskevalla erityislainsäädännöllä. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain siirtymäsäännöksellä mahdollistetaan Puolustusvoimien vaarallisten aineiden häiriötön

kuljettaminen niin kauan, että Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamista koskeva lainsäädäntö on saatu voimaan. Lisäksi kumotun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa 1.9.2025 saakka.

Näistä syistä on katsottu tarpeelliseksi valmistella Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetukselle uusi säännöspohja.

1.2 Valmistelu

Puolustusministeriö perusti 31.3.2021 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien säännösten nykytila ja valmistella ehdotus tarvittaviksi säädöksiksi hallituksen esityksen muotoon. Työryhmässä olivat edustettuna puolustusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, pääesikunta, Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen esikunta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Rajavartiolaitos sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes. Työryhmän toimikausi oli 1.4.2021 – 31.1.2022. Toimikautta pidennettiin 30.11.2022 asti, muun muassa sen vuoksi, että lainsäädäntöä nähtiin tarpeelliseksi soveltaa myös Rajavartiolaitokseen.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltuminen Puolustusvoimiin ja Rajavartiolaitokseen

Kansallinen vaarallisten aineiden kuljetusta (VAK) koskeva lainsäädäntö on perustunut pitkälti kansainvälisiin kuljetusmuotokohtaisiin VAK-sopimuksiin ja Euroopan unionin lainsäädäntöön. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä sekä ilma-aluksessa ja vesialueilla aluksessa. Laissa on siirtymäsäännöksiä Puolustusvoimia koskevaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia yksityiskohtaisemmin vaarallisten aineiden kuljetusvaatimuksista. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki valtuuttaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia antamaan tarkempia teknisiä ja teknisluonteisia vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksiä.

Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksista säädetään puolustusministeriön asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta puolustusvoimien valvonnassa (632/2001), joka on annettu kumotun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 24 §:n 4 momentin nojalla. Asetus on jätetty voimaan uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain siirtymäsäännöksellä.

Asetuksen 1 §:n mukaan asetusta sovelletaan Puolustusvoimien valvonnassa tapahtuviin vaarallisten aineiden sekä kuljetettavien painelaitteiden tie-, ilma- sekä meri- ja sisävesikuljetuksiin Suomen alueella. Jos vaarallisten aineiden kuljetus alkaa, suoritetaan tai

päätyy muualla kuin Suomessa, sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia sekä sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien valvonnassa tapahtuvissa kuljetuksissa, ellei tässä asetuksessa toisin määrätä. Käsite ”vaarallisten aineiden kuljetus Puolustusvoimien valvonnassa” on määritelty tarkemmin asetuksen 2 §:n kohdissa 7 ja 8. Kohdan 7 mukaan käsite tarkoittaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 3 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettua kuljetusta ja kuljetusta, joka tapahtuu kokokuormana. Kohdan 8 mukaan kokokuormalla tarkoitetaan kuormaa, jonka Puolustusvoimat lähettää käyttöönsä varatussa ajoneuvossa tai suurkontissa ja jonka kaikki kuorma- ja purkamistoiminnot suoritetaan Puolustusvoimien ohjeiden mukaisesti. Tällöin Puolustusvoimat on tosiasiallisesti vaarallisen aineen lähettäjä ja vastaanottaja ja kuljetuksen suorittajana voi toimia siviilikuljetusyritys. Tällaisia ovat erityisesti siviilitoimijan Puolustusvoimien tilauksesta ja Puolustusvoimien lukuun toteuttamat kuljetukset. Näissä kuljetuksissa sovelletaan puolustusministeriön asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimien valvonnassa säädettyjä poikkeuksia vastaaviin siviilisäännöksiin nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistukseen sisältyvässä laissa on poistettu käsite ”vaarallisten aineiden kuljetus Puolustusvoimien valvonnassa” ja lainsäädännöllisesti erotetaan toisistaan siviilitoimijan toteuttamat ja Puolustusvoimien toteuttamat vaarallisten aineiden kuljetukset. Kummastakin kuljetustyyppistä säädettäisiin oma lakinsa. Tällöin oikeustila muuttuu siten, että siviilitoimijan Puolustusvoimien tilauksesta ja Puolustusvoimien lukuun toteuttamiin kuljetuksiin sovellettaisiin siviilisäädöksiä ja -määräyksiä, eikä nykyisen puolustusministeriön asetuksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimien valvonnassa sisältämiä poikkeuksia näihin kuljetuksiin voitaisi soveltaa. Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta koskevassa lainsäädännössä olisi tarkoituksenmukaista mahdollistaa kolmannen osapuolen kuljetuspalvelujen käyttö Puolustusvoimien vastuulla, kun kyse on normaaliolojen häiriötilanteista valmiutta tehostettaessa ja kohotettaessa. Sääntely tästä olisi tarkkarajaista.

Kumotun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun 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 puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset ovat voimassa kaksi vuotta lain voimaantulosta eli 1.9.2025 saakka.

2.2 Kansainväliset sotilaspuolen vaarallisten aineiden kuljetukset

Puolustusvoimat tekee tiivistä yhteistyötä kansainvälisten kumppaneiden kanssa kotimaassa ja ulkomailla sekä kansainvälisten järjestöjen kanssa. Suomen liittyttyä Pohjois-Atlantin liittoon Suomen alueella tapahtuva kansainvälinen yhteistyö lisääntyy. Suomessa tapahtuvissa

harjoituksissa osallistujavaltiot tuovat sotilasajoneuvoja Suomeen muun muassa harjoituksiin ja muuhun yhteistyöhön liittyen. Nato-jäsenyyden myötä sotilasajoneuvoja koskevat keskeiset tekniset vaatimukset voidaan perustaa myös Naton käyttämiin sotilasstandardeihin.

Eduskunta hyväksyi puolustusyhteistyöstä Suomen ja Yhdysvaltojen välillä tehdyn sopimuksen, (jäljempänä DCA-sopimus) sen voimaansaattamislain sekä muut siihen liittyvät lait 1.7.2024 (EV 67/2024 vp – HE 58/2024 vp). Sopimuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaan asianmukaisten yhteensovittamis- ja ilmoitusmenettelyjen mukaisesti Yhdysvaltojen joukkojen käyttämät tai yksinomaaisesti niiden puolesta käytettävä ilma-alukset, alukset ja ajoneuvot saavat vapaasti tulla Suomen alueelle, poistua sieltä ja liikkua siellä. Määräyksestä seuraa, että Yhdysvaltojen joukkojen maahantulo Suomen alueella ja maassaolo ei edellyttäisi Yhdysvalloilta erillisiä aluevalvontalain mukaisia lupia (HE 58/2024 vp, s. 160).

Vieraan valtion sotilasajoneuvojen sääntely perustuu Pohjois-Atlantin sopimuksen sopimusvaltioiden ja muiden rauhankumppanuuteen osallistuvien valtioiden välillä niiden joukkojen asemasta tehtyyn kansainväliseen sopimukseen (SopS 65/1997, Pfp SOFA), johon Suomi on liittynyt. Sopimus ei nimenomaisesti sääntele sotilasajoneuvoja, mutta niiden on vakiintuneen tulkintakäytännön perusteella katsottu kuuluvan sopimuksen V artiklan 2 kohdan virka-ajoneuvojen alaan.

Suomi on liittynyt Pohjois-Atlantin sopimuksen sopimuspuolten välillä niiden joukkojen asemasta tehtyyn sopimukseen (Sops 23 ja 24/2024, jäljempänä Nato SOFA) sekä niin sanottuun Pariisin pöytäkirjaan eli pöytäkirjaan Pohjois-Atlantin sopimuksen mukaisesti perustettujen kansainvälisten sotilasesikuntien asemasta (SopS 25 ja 26/2024). Nato SOFA ei itsessään muodosta vieraan valtion joukoille oikeutta maahantuloon vastaanottajavaltion alueelle, vaan tämä edellyttää aina vastaanottajavaltion suostumusta. Nato SOFA ei ole tässä tarkoitettu kansainvälinen sopimus, ottaen huomioon, että sopimuksen johdannon mukaisesti maahantulo edellyttää vastaanottajavaltion suostumusta.

Suomesta tuli Naton täysjäsen 4.4.2023. Valtioneuvosto antoi 5. joulukuuta Natoon liittymistä koskevan hallituksen esityksen eduskunnalle, ja eduskunta hyväksyi kyseisen esityksen 1. maaliskuuta 2023. Eduskunnan hyväksyttyä Pohjois-Atlantin sopimuksen sekä Ottawan sopimuksen, tasavallan presidentti Sauli Niinistö päätti 23. maaliskuuta 2023, että Suomi sitoutuu mainittuihin sopimuksiin. Tasavallan presidentti vahvisti myös kyseisten sopimusten voimaansaattamista koskevat lait. Liittymisen jälkeen Suomea koskevat Nato-maita koskevat vastuut ja velvoitteet. Tämä tarkoittaa, että Naton säätämät standardit tulee Suomessa arvioida Naton ratifiointiprosessin mukaisella menettelyllä.

Tämän hallituksen esityksen kannalta keskeinen on Naton STANAG¹ 4441 AMovP-6², jonka pohjana toimivat siviilisäännökset. AMovP6:n poikkeukset suhteessa siviilisäännöksiin ovat kuitenkin hyvin rajattuja. Logistiset kuljetukset ovat lähes yhdenmukaisia siviilimääräysten kanssa. Eroavaisuuksia tulee lähinnä siitä, että AMovP-6 huomioi Natoon kuuluvien valtioiden, ei ADR - valtioiden (Yhdysvallat ja Kanada) määräykset ja hyväksyy monilta osin niiden mukaiset menettelyt ADR³-valtioissa ja päinvastoin.

Toinen merkittävämpi eroavaisuus liittyy kuljetusvälineisiin, kuten ajoneuvo-, alus- ja ilmaluostyyppisiin, jotka sotilaallisen käyttötarkoituksen vuoksi poikkeavat siviilikalustosta, esimerkiksi Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytyt ajoneuvot. Asevoimilla on käytössään myös täysin siviilikalustoa vastaavaa kalustoa ja molempia tarvitaan eri käyttötarkoituksiin.

Osa poikkeavista määräyksistä liittyy taktisiin kuljetuksiin, joiden lähtökohtana on joukkojen ja niiden materiaalien kuljettaminen taisteluvälmiudessa tai sen harjoittelu.

Puolustusministeriössä on valmisteltu ratifioinnin pilotointi, jonka tuloksena luodaan ratifioinnin malli. Malli ohjaisi puolustusministeriötä ja sen hallinnon alaa ratifioinnin tekemisessä.

Sotilasajoneuvolaissa (332/2023) säädetään sotilasajoneuvojen ja niiden yhdistelmien luokituksesta, rakenteesta, hallintalaitteista, järjestelmistä, komponenteista, erillisistä yksiköistä, osista ja varusteista, ympäristöominaisuuksista, hyväksymisestä ja rekisteröinnistä sekä katsastuksesta. Lisäksi laissa säädetään Puolustusvoimien ajoneuvojen käytön valvonnasta sekä niiden kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamisesta. Laissa säädetään myös vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön aluevalvontalain mukaisen luvan perusteella Suomessa olevan kansainvälisen sotilasajoneuvon vaatimusten mukaisuuden toteutamisesta ja liikennekelpoisuuden valvonnasta.

Sotilasajoneuvolain 40 §:ssä säädetään kansainvälisistä sotilasajoneuvoista Suomessa. Vireillä olevassa hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi ehdotetaan sotilasajoneuvolain 40 §:n muuttamista siten, että jollei muualla toisin säädetä tai Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu, Suomessa käytettävään kansainväliseen sotilasajoneuvoon, niiden liikennekelpoisuuden valvontaan ja käyttöön sovelletaan sotilasajoneuvoja koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Lisäksi lähettäjävaltio vastaisi siitä, että Suomen alueella käytettävät ajoneuvot olisivat

¹ NATO standardization agreement

² ALLIED MULTI-MODAL TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS DIRECTIVE

³ Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

turvallisia käyttää liikenteestä. Lähettäjävaltio vastaisi myös siitä, että ajoneuvo on asianmukaisesti katsastettu tai tarkastettu lähettäjävaltiossa.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on uudistaa vaarallisten aineiden kuljetusta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa koskevat säännökset erillisellä lainsäädännöllä. Tavoitteena on myös saattaa sääntely vastaamaan paremmin perustuslain asettamia vaatimuksia. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa.

Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva lainsäädäntö edellyttää Puolustusvoimien toiminnan erityispiirteiden huomioimista. Tarkoituksena on taata Puolustusvoimien sujuva toiminta kaikissa olosuhteissa. Sama koskee Rajavartiolaitoksen toimintaa.

4 Keskeiset ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1. Johdanto

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa. Esityksen tavoitteena on uudistaa vaarallisten aineiden kuljetusta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa koskevat säännökset. Tavoitteena on myös saattaa sääntely vastaamaan kaikilta osin perustuslain vaatimuksia.

Laki vastaisi mahdollisimman pitkälti vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain sisältöä. Näiltä osin esityksen perusteluosiossa viitataan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain pykäliin. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toiminnasta johtuvat poikkeusehdotukset pyritään perustelemaan mahdollisimman kattavasti.

4.1.1 Yleistä

Suomen puolustuksen toimintaympäristö on muutoksessa. Yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuu niin sanottu hybridiuhka. Termillä pyritään kuvaamaan nykyisten koko yhteiskuntaa koskevien konfliktien monimuotoisuutta. Toiminta voi ilmentyä esimerkiksi informaatiovaikuttamisena, kybertoimintana, poliittisena, taloudellisena tai sotilaallisena painostuksena, sotilaallisen suorituskyvyn demonstraationa, aseellisina levottomuuksina tai sotilaallisena voimankäyttönä. Kokonaisvaikutukseltaan merkittävät ja usein yllättävät tapahtumat voivat näkyä tai pysyä piilossa ja niitä voidaan yhdistellä epätavanomaisesti.

Viime vuosien paikalliset ja alueelliset poliittiset kriisit, joihin on liittynyt asevoiman käyttöä, ovat tapahtuneet yllättävästi ja nopean, vain muutamien päivien, tilannekehityksen jälkeen. Nykyisessä puolustuksen toimintaympäristössä joudutaan huomioon ottamaan ja

valmistautumaan erittäin nopeaan tilanteen kehitykseen, ilman kovinkaan pitkää ennakkovaroitusaikaa.

Puolustusvoimien suorituskyky ja sen uskottavuus perustuvat kriisi- ja uhkatilanteissa kykyyn säädellä puolustusvalmiutta joustavalla, tilanteen edellyttämällä tavalla. Puolustusjärjestelmän valmius ja toimintavarmuus ehkäisevät kriisejä ennalta ja mahdollistavat puolustusvoimien suorituskyvyn joustavan kohottamisen kriisien ja uhkien edellyttämälle tasolle.

Puolustusvoimien valmiuden säätelyssä käytetään termejä valmiuden tehostaminen ja valmiuden kohottaminen. Valmiuden tehostamisessa on kyse Puolustusvoimien valmiuden säätelyn toimenpiteistä, joihin ryhdytään Puolustusvoimien omalla päätöksellä, Puolustusvoimien omin voimavaroin ja pääasiassa normaaliolojen toimivaltuuksin. Valmiuden kohottamisessa on kyse Puolustusvoimien valmiuden säätelyn toimenpiteistä, jotka liittyvät sotilaallisen hyökkäyksen uhkaan ja jotka aloitetaan valtionjohdon päätösten ja puolustusvoimain komentajan käskyjen mukaisesti.

Puolustusvoimat tehostaa tilanteen vaatiessa valmiuttaan muun muassa tiedustelun, valvonnan ja kohteiden suojaamisen osalta omin, sisäisin toimenpitein. Valmiutta kohotettaessa reserviläisiä kutsutaan kertausharjoituksiin tai ylimääräiseen palvelukseen. Valmiutta pyritään kohottamaan joustavasti siten, että palvelukseen kutsutaan ne joukot, jotka ovat kulloisessakin tilanteessa tarpeen. Tätä varten asevelvolliset on jaettu käskytyseriin, joista osa kutsutaan palvelukseen jo valmiuden kohottamisen alkuvaiheessa.

Valmiuden kohottamiseen tähtääviin toimenpiteisiin on ryhdyttävä jo ennen kuin Suomeen kohdistuu huomattavaa aseellista uhkaa. Tämä johtuu siitä, että Suomen sotilaallisen puolustuksen joukot perustuvat reserviläisiin, jotka eivät ole heti palvelukseen astuttuaan valmiita osallistumaan aseelliseen toimintaan, vaan taisteluihin lähetettävät joukot on ensin harjoitettava niille suunnitelluissa kokoonpanoissa.

Asevelvollisuuslain (1438/2007) 32 §:n 3 momentissa säädetään mahdollisuudesta Suomen turvallisuusympäristössä ilmenevän välttämättömän tarpeen sitä edellyttäessä määrätä reserviin kuuluvia asevelvollisia kertausharjoitukseen nopeammalla varoitusajalla kuin tavanomaisella kolmen kuukauden varoitusajalla. Päätöksen tällaisesta kertausharjoituksesta tekee tasavallan presidentti puolustusvoimain komentajan esittelystä. Lain esitöiden mukaan kyseisen lainkohdan tavoitteena on laajentaa lainsäädännöllä keinoja, joilla pystytään reagoimaan aiempaa nopeammin muuttuneeseen turvallisuustilanteeseen.

4.1.2 Säätelyn rakenteesta

Esitys uudeksi laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa kokoaisi yhteen vaarallisten aineiden kuljetukset kolmessa eri liikennemuodossa; tieliikenteessä, ilmakuljetuksissa ja vesikuljetuksissa. Esityksen tarkoituksena on koota yhteen edellä mainittujen Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen

kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeva sääntely yhdeksi lainsäädäntökokonaisuudeksi.

Ehdotetun lain systematiikka perustuisi pääosin kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien kansainvälisten sopimusten systematiikkaan. Laissa olisi ensin säädetty vaatimuksista ja velvollisuuksista yleisemmin, minkä jälkeen olisi osapuolten velvollisuudet siten kuin kansainvälisissä sopimuksissa on määrätty.

Esityksen perusteluissa on viitattu voimassa olevaan siviilipuolen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiin silloin, kun sääntelyssä on osittaista yhteneväisyyttä.

Ehdotettu uusi laki on jaettu 24 lukuun. Luvun otsikko antaa kuvan sen sisällöstä. Luvut on sisällytetty lakiesitykseen johdonmukaisesti. Uudessa laissa olisi 128 pykälää.

Uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa ja sen nojalla annettavat alemman asteiset säännökset vastaisivat perustuslain ja kansainvälisten sopimusten asettamiin vaatimuksiin.

4.1.3 Yleiset turvallisuusperiaatteet vaarallisia aineita kuljettaessa

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

Turvallisuusperiaatteita koskevien säännösten yleispiirteisyyden takia niitä ei sellaisenaan voitaisi katsoa riittäväksi perusteeksi sanktion määräämiselle, vaan viranomaisvalvonnassa periaatteita sovellettaisiin yhdessä yksityiskohtaisten aineellisten säännösten kanssa. Periaate voisi olla laintulkintatilanteessa ratkaisun perusta tilanteessa, jossa lainsäädännössä olisi aukko. Yleiset turvallisuusperiaatteet muodostaisivat uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kehikon, jossa vaarallisten aineiden kuljetusjärjestelmä toimii. Periaatteet toimisivat apuna velvoitteiden soveltamisessa ja tulkinnassa sekä sallitun kuljetuksen määrittämisessä. Periaatteiden taustalla vaikuttaisivat pyrkimys kuljetusten turvallisuuteen, mutta niillä voitaisiin sanoa olevan myös kriminaalipoliittisia tavoitteita, joiden taustalla puolestaan vaikuttavat koko oikeusjärjestyksen perustana olevat perus- ja ihmisoikeudet. Turvallisuusperiaatteet olisivat oikeudelliselta luonteeltaan yleisempiä normeja kuin laissa säädetty toimintavelvoite tai –määräys olisi.

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat yksityiskohtaisemmat säännökset ja periaatteet, molemmat, ovat osa voimassa olevaa oikeusjärjestelmää, mutta ne ovat oikeudelliselta luonteeltaan hieman erilaisia. Periaatteet toimivat apuna esitettävän lain soveltamisessa ja oikeudellisessa ratkaisutoiminnassa. Ne ohjaisivat säännösten ja määräysten soveltamista, tulkintaa tai täydentäisivät muita säännöksiä ja määräyksiä. Raja oikeussääntöjen ja -periaatteiden välillä ei ole yksiselitteinen. Kaikki periaatteet eivät välttämättä ole myöskään yksittäisessä soveltamis- tai tulkintatilanteessa samanarvoisia. Usean periaatteen soveltuessa samaan tapaukseen niitä on tapauskohtaisesti punnittava keskenään ja tarvittaessa niitä on sovittava yhteen.

4.1.4 Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston asema ja tehtävät

Asema

Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetus ja sen valvonta vaativat erityisosaamista. Tämä oli yksi keskeisimmistä perusteista jättää Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetus vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan yleislainsäädännön ulkopuolelle. Lisäksi kuljetuksiin saattaa liittyä salassa pidettävää tietoa. Näin ollen Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat viranomaistehtävät olisivat tarkoituksenmukaista säätää Puolustusvoimien organisaatioon, tarkemmin ottaen pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Määräystenantovaltuudet ja poikkeukset

Esitys sisältää lukuisia Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitettavia määräyksenantovaltuuksia, jotka koskevat kaikkia lain soveltamisalaan kuuluvia aineiden kuljetusmuotoja. Määräyksenantovaltuuksia on osoitettu muun muassa kansainvälisiin harjoituksiin tai sotilasavunantamiseen liittyviin poikkeuksiin, valmiutta kohotettaessa edellytettäviin poikkeusmääräyksiin, PV-VAK-hyväksyntään ja PV-VAK-katsastuksen vaatimukseen ja vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen sekä PV-VAK-ajolupaan sekä annettavan ajolupakoulutuksen sisällöstä, kokeesta ja sen suorittamisesta määrittämiseen sekä PV-VAK-kokeiden laatimiseen ja ylläpitoon. Määräyksenantovaltuudet liittyvät kuljetuksen ennakko hyväksyntään ja siitä annettavaan ilmoitukseen, kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksiin ja hyväksyntäasiakirjaan, lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden edellyttämiin poikkeuksiin, vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvästä tilapäisen säilytyksen paikkaan, kuljetuksen turvasuunnitelman sisältöön, onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteista ilmoittamiseen sekä vaarallisten aineiden ja sotilaiden kuljettamiseen kuljetusvälineellä liittyviin teknisiin yksityiskohtiin.

Lisäksi määräyksenantovaltuus kohdistuu sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun edellyttämiin poikkeuksiin ilmakuljetuksissa. Määrittäminen VAK-lain nojalla annetuista määräyksissä asetetuista vaatimuksista ilmakuljetusta hoitavalle poikkeamisesta koskien koulutusta, ohjeistusta, käytössä olevia ilma-aluksia ja käytettyjä menetelmiä, mikäli sotilaallinen toiminta ja sen harjoittelu tai kansainvälisen yhteistyön toteuttaminen sitä edellyttää.

Esitetyn lain valtuuksilla Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto valmistelee vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat määräykset suomeksi ja ruotsiksi. Määräykset julkaistaan Suomen Säädöskokoelman osassa Viranomaisten määräyskokoelmat samalla tavalla kuin Liikenne- ja viestintäviraston antamat vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat määräykset. Tämä muuttaa nykytilannetta. Aiemmin Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on voinut antaa vain puolustushallinnon sisäisiä määräyksiä.

4.1.5 Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantaja

Esitettävässä laissa ehdotetaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tehtäväksi nimettävän turvallisuusneuvonantaja, joka seuraa ja ohjaa vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa sekä selvittää keinoja, joiden avulla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät suoritetaan mahdollisimman turvallisesti. Tehtävä on Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle uusi.

4.1.6 Sanktiot

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain seuraamusjärjestelmä sanktioimalla lain rikkominen hallinnollisesti. Käyttöön otettaisiin siviilitoimijoiden kaltaisesti liikenteessä jo yleisesti käytössä oleva sanktiomaksu, liikennevirhemaksu järjestelmiseen. Rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistö jäisi rikoslaissa ennalleen. Samoin ympäristön turmelemisesta vaarallisia aineita kuljetettaessa olisi edelleen kriminalisoitu rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

Rikkomukset olisi jaoteltu sen mukaan, kuka rikkomukseen voisi syyllistyä. Pääosin rikkomukseen voisi syyllistyä kuljetustapahtuman osapuoli.

Laissa tarkoitettuja kuljettajaryhmiä ovat seuraavat:

- sotilasvirassa palvelevat (Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen henkilöstöä)
- siviilivirassa palvelevat (Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen henkilöstöä)
- asevelvolliset ja naisten vapaaehtoista asepalvelusta suorittavat palveluksessa ollessaan
- työsopimussuhteiset Puolustusvoimissa tai Rajavartiolaitoksessa työskentelevät
- ulkopuolisen kuljetusyhtiön palveluksessa olevat (Puolustusvoimien lukuun)
 - normaalioloissa
 - valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa

Näistä sotilasvirassa palvelevat ovat rikoslain 45 luvun alaisia eli heitä koskee sotilasrikossääntely. Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä rikkoessaan he voisivat syyllistyä esimerkiksi jonkinasteiseen palvelusrikokseen. Sama koskee asevelvollisia ja naisten vapaaehtoista asepalvelusta suorittavia heidän ollessaan palveluksessa.

Yksityisessä kuljetusyhtiössä työskenteleviä koskisi normaalioloissa kaikilta osin siviilipuolen lainsäädäntö. Näin ollen heitä koskisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettu hallinnollinen sanktiomenettely. Valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa tarkoin säädetyn päätöksenteon jälkeen heihin sovellettaisiin Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaa lainsäädäntöä.

Kaikkia kuljettajaryhmiä koskisi lisäksi rikoslain 44 luvun 13 §:ssä sekä ympäristön turmeleminen ja ympäristörikkomus rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä tarkoitettu vaarallisten aineiden kuljetusrikos.

Yhdenvertaisuusnäkökulma edellyttää yhdenvertaista kohtelua. Kaikki kuljettajaryhmät kuljettavat saman tyyppisiä Puolustusvoimien vaarallisia aineita siitä riippumatta, ovatko he sotilasvirassa, varusmiehiä tai reserviläisiä palveluksessa, työsopimussuhteessa vai yksityisen kuljetusyhtiön palkkaamia kuljettajia normaalioloissa tai normaaliolojen häiriötilanteissa. Edelleen eduskunnan perustuslakivaliokunta on todennut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus. Rikosoikeudellisen järjestelmän keinoin toteutettu rangaistavaksi säätäminen on viimesijaista ja sen tulee kohdistua vain moitittavimpina pidettyihin tekoihin. Tämäkin puoltaa lievemmän seuraamuksen valitsemista Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan seuraamusvalikkoon siitäkin huolimatta, että tiettyjen kuljettajaryhmien kohdalla voidaan soveltaa myös sotilasrikossääntelyä tai virkarikossääntelyä.

Hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitaisiin niiden käyttämistä koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen.

Uusi hallinnollinen sanktio sotilaspuolen vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä olisi myös ajolupakokeessa tai turvallisuusneuvonantajan kokeessa vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssi osallistua uudelleen kokeeseen.

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

Liikennevirhemaksua 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.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

4.2.1.1 Vaikutukset Puolustusvoimiin

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto

Esitykseen liittyvät puolustusvoimalliset vaikutukset kohdistuvat pääosin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitettavista uusista toimivaltaiselle- ja valvontaviranomaiselle kuuluvista tehtävistä, määräyksenantotehtävistä ja hallinnolliseen sanktiointiin liittyvistä tehtävistä. Nämä koskevat kaikkia esitetyn lain soveltamisalaan kuuluvia vaarallisten aineiden kuljetusmuotoja normaalioloissa ja esityksen 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa. Lisäksi tehtäviin lukeutuvat neuvonta- ja tukitehtävät.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto valvoo vaarallisten aineiden kuljetusta, ja tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa

Muut Puolustusvoimien organisaatiot

Uudet toimivaltaisen viranomaisen tehtävät, valvontaviranomaistehtävät, määräyksenantotehtävät ja hallinnolliseen sanktiointiin liittyvät tehtävät työllistävät myös Pääesikunnan oikeudellista osastoa valmistelu- ja tukitehtävien osalta.

Annettava uusi laki edellyttää turvallisuusneuvonantajien nimeämistä kaikkiin kuljetusmuotoihin. Vaatimus ilma- ja merikuljetusten turvallisuusneuvonantajista on uusi ja poikkeaa siviilisäädösten vaatimuksista. Esitetty lainsäädäntö lisää erityisesti turvallisuusneuvonantajien koulutus-, neuvonta- ja tukitehtäviä valtakunnallisesti.

PV-VAK-ajolupien kouluttaminen kaikille kuljettajille ADR-ajoluvan lisäksi lisää puolustusvoimien kuljettajakoulutuskeskusten työmäärää. Vaatimus on uusi ja poikkeaa nykyisestä toimintamallista, jossa on mahdollista kuljettaa vaarallisia aineita ADR-ajoluvalla tai vaihtoehtoisesti PV-VAK-ajoluvalla.

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston toimivaltaisen viranomaisen tehtävät

Esityksen sisältämät uudet toimivaltaisen viranomaisen tehtävät mukaan luettuna hallinnollisen sanktioinnin tehtävät, koskien kaikkia lain soveltamisalaan kuuluvia kuljetusmuotoja, lisäävät Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston johtaman tarkastustoimialan työmäärää merkittävästi ja sisältävät muun muassa:

- tilapäisen säilyttämisen paikkojen sisäisten pelastussuunnitelmien hyväksynnän. Ennen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymistä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on varattava tarvittaessa pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle, kunnalle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä sisäisestä pelastussuunnitelmasta.
- sotilassataman ja sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksien tarkastamisen ja hyväksynnän sekä johtopäätösten ilmoittamisen turvallisuusselvityksen laatijalle ja vuosittaisen raportoinnin yhteydessä Puolustusministeriölle.
- kaikkia kuljetusmuotoja koskevien hyväksyntöjen, poikkeuslupien ja -päätösten myöntämisen.
- tietojen toimittamisvelvoitteen tarvittaessa muille viranomaisille mukaan lukien kansainväliset järjestöt.
- hallinnollisiin turvaamistoimiin, pakkokeinoihin ja seuraamuksiin liittyen toimivaltaisen viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttamisen sekä mahdollisuuden määrätä henkilölle määräaikaan osallistumiskieltoon PV-VAK-ajolupakokeeseen, mikäli henkilö on toiminut vilpillisesti suorittamassaan PV-VAK-ajolupakokeessa.
- vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen koulutusohjelman hyväksymisen. Koulutusohjelma vaaditaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen palveluksessa olevan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan osallistuvan henkilöstön koulutuksen antamiseksi.
- mahdollisten oikaisupyyntöjen käsittelyn koskien ajoneuvon PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevaa päätöstä ja PV-VAK-koulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemää päätöstä.
- vaarallisten aineiden kuljetusketjussa tapahtuvista onnettomuuksista ja vaaratilanteista laadittujen ilmoitusten ja selvityksien käsittelyn kaikkien kuljetusmuotojen osalta ja tarvittaessa niistä ilmoittamisen muille viranomaisille. Muita viranomaisia ovat muun muassa pelastusviranomaiset, aluehallintovirastot, Säteilyturvakeskus ja muiden valtioiden toimivaltaiset viranomaiset.

- turvallisuusneuvonantajien nimeämisen ja turvallisuusneuvonantajien määrän ja riittävyyden arvioimisen sekä turvallisuusneuvonantajatoiminnan yhteensovittamisen muiden viranomaisten kanssa.
- tarvittaessa vaarallisten aineiden kuljetuksen suorittamisen keskeyttämisen tai kieltämisen, mikäli se ei täytä lain vaatimuksia.

Suomen liittyttyä Natoon, kansainvälisen yhteistyön määrä on lisääntynyt. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on muun muassa tunnustettava ulkomaisen viranomaisen toimenpide ja asiakirja, toimitettava tietoja ja annettava apua kansainvälisille järjestöille ja ulkomaiden toimivaltaisille viranomaisille, mikäli Suomea sitovat kansainväliset sopimukset niin edellyttävät. Tähän lukeutuu myös ilmoittaminen rikkomuksista ja toimenpiteistä ulkomaiden toimivaltaisille viranomaisille.

Esitetty lainsäädäntö edellyttää merkittäviä muutoksia muun muassa säiliöiden ja paineastioiden rekistereihin. Muutokset sisältävät säiliö- ja paineastiarekisterin perustamisen ja niiden hallinnoinnin suunnittelun. Säiliö- ja paineastiarekisterien perustamisen arvioidaan edellyttävän 0,2 henkilötyövuoden kertaluonteista työpanosta sekä 80 000 euron kertaluonteista rahoitusta. Muutos sisältäisi rekisteritietojen päivittämisen ja ylläpidon osalta arviolta 0,1 henkilötyövuoden työpanoksen ja 6 000 euron vuosittaisen rahoituksen.

Edellä mainittujen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät edellyttävät Pääesikunnan teknillisen tarkastusosastolta arviolta noin yhden 0,8 henkilötyövuoden suuruisen työpanoksen, johon on huomioitu tarvittava 0,4 henkilötyövuoden suuruisen lisäresurssi, lisäksi arvioidaan tarvittavan jatkuvasti noin 0,15 henkilötyövuoden verran työpanosta Pääesikunnan oikeudelliselta osastolta.

Pääesikunnan Teknillisen tarkastusosaston valvontaviranomaistehtävät

Esityksen ja sen nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältämät valvontatehtävät lisäävät merkittävästi Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston työmäärää. Vaarallisten aineiden kuljettamisen valvonta tulee yhteen sovittaa muiden laissa mainittujen valvontaviranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa ja on toimittava yhteistyössä näiden kanssa lain tarkoituksen toteuttamiseksi. Valvontaviranomaistehtävät kohdistuvat myös Rajavartiolaitoksen toimintaan.

Esityksen mukaisesti Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle tulevat uudet valvontaviranomaisentehtävät laajentavat valvontavelvoitetta merkittävästi nykyiseen verraten ja sisältävät muun muassa:

- valvontasuunnitelman laatimisen, valvontasuunnitelman tarkastamisen säännöllisin väliajoin ja sen toteutumisen arvioinnin vuosittain. Valvonnan toteuttamiseksi valvonnassa voidaan käyttää teknillisen tarkastusosaston resurssien lisäksi teknisen

tarkastustoiminnan resursseja, eli johtavia ajoneuvotarkastajia, ajoneuvotarkastajia sekä Puolustusvoimien turvallisuusneuvonantajia laaditun valvontasuunnitelman mukaisesti.

- kaikkiin kuljetuksen osapuoliin, vaiheisiin, asiakirjoihin, kuljetustapahtumaan, kuljetuspaikkoihin, kuljetusvälineeseen, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja muihin säädösten mukaisiin tarkastuskohteisiin kohdistuvan valvonnan. Valvonnan on oltava suunnitelmallista, järjestelmällistä ja tasapuolista, sekä sisällettävä määrääjain tapahtuvia tarkastuksia.
- Suomessa toimivan ulkomaisen sotilasjoukon vaarallisten aineiden kuljetuksien valvonnan, jos siitä on sovittu kansainvälisessä sopimuksessa. Valvonta pitää sisällään myös kolmannen osapuolen toiminnan heidän toimiessaan vaarallisten aineiden kuljetuksen lähettäjänä tai vastaanottajana tai huolitsijana.
- Puolustusvoimien PV-VAK-ajolupakoulutuksen ja PV-VAK-katsastustoiminnan sekä suoritettavien PV-VAK- tienvarsitarkastusten valvonnan.
- kaikkien kuljetusmuotojen turvallisuusneuvonantajien sekä muun valvontaan osallistuvan henkilöstön puolustusvoimallisen riittävyyden valvonnan.
- säiliöiden ja paineastioiden tietojen ilmoittamisen valvonnan perustettavaan rekisteriin.
- vuosittaisen valvontakertomuksen laatimisen valvonnan toteutumisesta Puolustusministeriölle.

Edellä mainittu valvonnan suunnittelu, toteuttaminen, raportointi, toteutumisen seuranta ja valvontakertomuksen laatiminen edellyttävät Pääesikunnan teknilliseltä tarkastusosastolta arviolta noin yhden 1,2 henkilötyövuoden suuruisen työpanoksen, johon on huomioitu tarvittava 0,6 henkilötyövuoden suuruisen lisäresurssi sekä arviolta noin 0,1 henkilötyövuoden työpanoksen Pääesikunnan oikeudelliselta osastolta.

Valvontaan tarvitaan arviolta myös 0,25 henkilötyövuoden verran resursseja johtavilta ajoneuvotarkastajilta, ajoneuvotarkastajilta ja Puolustusvoimien turvallisuusneuvonantajilta.

Pääesikunnan Teknillisen tarkastusosaston määräystenanto tehtävät

Esityksen mukaiset uudet määräysenantovaltuudet lisäävät Pääesikunnan Teknillisen tarkastusosaston työmäärää merkittävästi ja kohdistuvat muun muassa:

- tarvittaessa tarkempien määräyksien ja määräyksien antamiseen, jotka poikkeavat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai

kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Annettavien määräysten tulee lähtökohtaisesti perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

- poikkeavien määräyksien antamiseen myös liittyen esityksen mukaisiin 6 § olosuhteisiin.
- kansallisiin ja kansainvälisiin harjoituksiin, sotilasavunantamiseen liittyviin poikkeuksiin ja valmiutta kohottaessa edellytettäviin poikkeusmääräyksien antamiseen.
- PV-VAK-hyväksyntään ja PV-VAK-katsastukseen kohdistuviin vaatimuksiin ja vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen.
- PV-VAK-ajoluvan ja koulutusluvan edellytyksiin sekä annettavan koulutuksen sisältöön, kokeeseen ja sen suorittamiseen ja PV-VAK-kokeiden laatimiseen ja ylläpitoon.
- kuljetuksen ennakkohyväksyntään ja siitä annettavaan ilmoitukseen.
- kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksiin ja hyväksyntäasiakirjaan.
- vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvästä tilapäisen säilytyksen paikkaan.
- kuljetuksen turvasuunnitelman sisältöön.
- onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteista ilmoittamiseen.
- vaarallisten aineiden ja sotilaiden kuljettamiseen kuljetusvälineellä liittyvistä teknisistä yksityiskohtiin.
- esityksen mukaisten 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden edellyttämiin poikkeuksiin.

Lisäksi määräyksenantovaltuuksia kohdistuu sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun edellyttämiin poikkeuksiin ilmakuljetuksissa. Esityksessä on määräyksenantovaltuuksia poiketa VAK-lain nojalla annetuista määräyksistä ja asetetuista vaatimuksista ilmakuljetusta hoitavalle koskien koulutusta, ohjeistusta, käytössä olevia ilma-aluksia ja käytettyjä menetelmiä, mikäli sotilaallinen toiminta ja sen harjoittelu tai kansainvälisen yhteistyön toteuttaminen sitä edellyttää.

Esityksessä ehdotetuilla määräyksenantovaltuuksilla Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto valmistelee vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat määräykset suomeksi ja ruotsiksi. Määräyksen julkaistaan Suomen säädöskokoelman osassa Viranomaisten määräyskokoelmat kuten Liikenne- ja viestintäviraston antamat vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat

määräykset. Ehdotetut muutokset muuttavat nykytilannetta. Aiemmin Pääesikunnan teknillinen tarkastusosaston on voinut antaa vain puolustushallinnon sisäisiä määräyksiä.

Edellä mainitut esityksen mukaiset uudet määräyksenantovaltuudet lisäävät Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston työmäärää kertaluontoisesti lain voimaantulon yhteydessä arviolta yhden (1,0) henkilötyövuoden suuruisella projektityöllä määräysten päivittämiseen ja uusimiseen liittyen. Pysyvästi määräyksenantovaltuudet edellyttävät arviolta 0,3 henkilötyövuoden suuruisesta työpanosta, johon on huomioitu tarvittava 0,15 henkilötyövuoden suuruinen lisäresurssi määräysten ylläpitoon sekä arviolta noin 0,15 henkilötyövuoden verran työpanosta Pääesikunnan oikeudellisella osastolla.

Koulutus-, neuvonta- ja tukitehtävät

Esitettävä lainsäädäntö ja siitä aiheutuvat tehtävät edellyttävät laajoja koulutus-, tuki- ja neuvontatehtäviä Pääesikunnan teknilliseltä tarkastusosastolta valvontarooliin ja koko lainsäädäntökehikon muuttuessa. Koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävien arvioidaan työllistävän Pääesikunnan teknillistä tarkastusosastoa vuosittain pysyvästi arviolta 0,2 henkilötyövuodella.

Uudistuvan turvallisuusneuvonantajaorganisaation suunnittelu, kouluttaminen ja toimeenpano edellyttävät Pääesikunnan teknilliseltä tarkastusosastolta arviolta noin 0,3 henkilötyövuoden suuruisesta työpanosta, johon on huomioitu tarvittava 0,15 henkilötyövuoden suuruinen lisäresurssi.

Turvallisuusneuvonantajien koulutus-, neuvonta- ja tukitehtävät lisääntyvät esityksen ehdotusten sekä kansainvälisen yhteistyön myötä arviolta 0,2 henkilötyövuodella. Siviilitoimijoiden kouluttaminen esityksen 6 §:ssä tarkoitettuihin olosuhteisiin lisää työtä arviolta 0,1 henkilötyövuodella.

PV-VAK-ajolupien kouluttaminen kaikille kuljettajille ADR-ajoluvan lisäksi lisää kuljettajien koulutuskeskusten työmäärää arviolta 0,2 henkilötyövuodella koulutuskeskuskohtaisesti, yhteensä puolustusvoimallisesti arviolta 2,2 henkilötyövuodella.

4.2.1.2 Yhteenveto Puolustusvoimille aiheutuvista taloudellisista vaikutuksista

Esityksen taloudelliset vaikutukset Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston toiminnan kannalta on esitetty alla olevassa taulukossa. Esityksessä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitettuja lisätehtäviä ei pystytä hoitamaan nykyisillä henkilöresursseilla vaan uusi henkilöresurssi on välttämätön esityksen mukaisten lisätehtävien hoitamiseksi. Pääesikunnan teknillisessä tarkastusosastossa keskimääräinen henkilötyövuoden hinta on 100 000 euroa.

Tehtävätyyppi	Kokonais htv-	Tarvittava htv-	Muut resurssit
---------------	---------------	-----------------	----------------

	resurssi (PETEKNTARK OS)	lisäresurssi 1 htv = 100 000 EUR (PETEKNTARK OS)	
Toimivaltaisen viranomaisen tehtävät ml. hallinnollisen sanktioinnin tehtävät	0,8 htv	0,4 htv	0,15 htv PEOIKOS Ajoneuvotarkastajat (PV VAK ajoluvat) 0,2 htv Säiliö- ja paineastia rekisterien perustaminen 0,25 htv ja 80 000 € + 6000 €/vuosi
Valvontaviranomaistehtävät	1,2 htv	0,6 htv	0,1 htv PEOIKOS Johtavat ajoneuvotarkastajat ja ajoneuvotarkastajat, 0,25 htv Turvallisuusneuvonantajat, 0,25 htv
Määräysten antotehtävät	0,3 htv	0,15 htv	0,15 htv PEOIKOS 1,0 htv projektityö / PETEKNTARKOS
Koulutus-, neuvonta- ja tukitehtävät	0,3 htv	0,15 htv	Turvallisuusneuvonantajat, 0,3 htv PV-VAK-ajolupien kouluttaminen 2,2 htv
Yhteensä	2,6 htv	1,3 htv	PEOIKOS 0,45 htv PETEKNTARKOS 1,0 htv / projektityö muut 3,45 htv

			yhteensä 4,85 htv 80 000 € kertaluonteinen rahoitus ja 6000 € vuosittainen rekisterin ylläpitorahoitus.
--	--	--	--

4.2.1.3 Vaikutukset muihin viranomaisiin

Rajavartiolaitos

Annettava uusi laki edellyttää turvallisuusneuvonantajien nimeämistä kaikkiin kuljetusmuotoihin. Rajavartiolaitoksella on tällä hetkellä yksi maakuljetusten turvallisuusneuvonantaja. Vaatimus ilma- ja merikuljetusten turvallisuusneuvonantajista on uusi ja edellyttää neuvonantajien määrän lisäämistä kahdella henkilöllä. Esitetty lainsäädäntö ei edellytä henkilötöyvuosien lisäämistä Rajavartiolaitoksessa. Vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä ja lisääntynyt tarve keskittyisi toiminnan aloittamiseen meri- ja ilmakuljetuksissa.

Hallinnolliset sanktiot

Poliisin tietoon tulee vuosittain melko vähän tapauksia, jolloin vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntöä on rikottu. 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 takia. 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.

Poliisin, 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 edellyttäisi tarvittaessa myös yhteistoimintaa. Viranomaiset voisivat tehdä valvontaa yhteisillä valvontaiskuilla. Yhteisellä valvonnalla on mahdollista saada vaikuttavuutta ja tehokkuutta. Valvontaa tulisi tehdä Puolustusvoimien teknillisen tarkastusosaston koordinoimana.

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

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on käytössään tietojärjestelmä liikennevirhemaksuasoiden hallinnoimista varten. Poliisi on kehittänyt omaa ja muiden liikenteenvalvojen käyttöön liikennevirhemaksuasoiden käsittelyjärjestelmän, jolla ne ovat käsitelleet liikennevirhemaksuista 1.6.2020 lähtien. Esitysluonnoksessa ehdotettavat sanktiojärjestelmän muutokset edellyttäisivät uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämistä järjestelmään, jotta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia rikkomuksia voidaan käsitellä. Myös seuraamusjärjestelmä edellyttäisi uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämisen järjestelmään.

Liikennevirhemaksu koskisi myös alus- ja ilmaliikennettä. Asiamäärissä nykytilanteeseen verrattuna ei kokonaisuutena kuitenkaan arvioida olevan kasvua.

Poliisin mukaan poliisille tehtävät 17 §:ssä esitettävät ilmoitukset vaarallisten aineiden kuormaamisesta ja purkamisesta yleisellä paikalla aiheuttaisivat poliisin prosessien ja tietojärjestelmien kehittämistarpeita. Poliisille tehtävät ilmoitukset edellyttävät Poliisihallituksen mukaan lisäresursseja, 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 ottaa vastaan 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 yhteydenottokeinoihin (kirjaamo, sähköposti), jota kautta ne käsitellään asianmukaisesti.

Pelastustoimen tehtävien osalta voidaan arvioida olevan jonkin verran vaikutuksia. Erityisesti paikalliset pelastusviranomaiset saisivat paremmin tiedon paikoista, joissa vaarallisia aineita säilytetään tilapäisesti, kun kaikilta tilapäisen säilytyksen paikoilta edellytetään sisäistä pelastussuunnitelmaa. Tällä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia vaaratilanteisiin varautumisen parantamisessa eri pelastusviranomaisten toimialueilla.

Tiedonhallinnan osalta muutosvaikutukset arvioidaan lainsoveltamisvaiheessa vähäisiksi.

Säteilyturvakeskus

Säteilyturvakeskukselle ehdotettaisiin joitakin viranomaistehtäviä myös Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyen. Nämä vastaisivat sen nykyisiä tehtäviä.

Turvallisuus- ja kemikaalikeskus

Turvallisuus- ja kemikaalikeskukselle ehdotettaisiin joitakin viranomaistehtäviä myös Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyen. Nämä vastaisivat sen nykyisiä tehtäviä.

Tulli

Esityksessä on ehdotettu säädettäväksi Tullille valvonta-, tarkastus- ja virka-aputehtäviä, jotka suoritettaisiin pääosin yhdessä Pääesikunnan teknisen tarkastusosaston kanssa.

Oikeusrekisterikeskus

Ehdotettava liikennevirhemaksu voisi vähäisesti lisätä Oikeusrekisterikeskuksen työmäärää, vaikka se panee täytäntöön liikennevirhemaksua koskevia päätöksiä jo muun lainsäädännön nojalla. Käsiteltävänä olevien kuljetusten määrä on kuitenkin melko vähäinen kaikkiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin verrattuna.

Helsingin hallinto-oikeus

Esitetty laki todennäköisesti lisää jonkin verran hallinnollista työtä Helsingin hallinto-oikeudessa.

Aluehallintovirastot

Lausunnonantamistehtävillä pelastussuunnitelmasta ja turvallisuusselvityksestä arvioidaan olevan vähäisiä vaikutuksia aluehallintovirastoille.

4.2.2 Vaikutukset yritysten toimintaan

Satamanpitäjien ja lastinkäsittelijöiden tulonmuodostus ja toimintaedellytykset riippuvat liikenteen ja satamatoimintojen jatkuvuudesta. Siviilisataman liikenteen hoitamisen edellytykset sotasatama-alueen ollessa voimassa osassa satamaa tai koko sataman alueella ovat siten sekä satamalle että elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle kokonaisuudessaan tärkeitä. Puolustusvoimien kuljetukset sekä esim. kansainvälinen harjoitustoiminta on voitu toteuttaa sataman tavanomaisen liikenteen tarpeet huomioiden. Suomen Nato-jäsenyys lisää tätä toimintaa ja sujuvuuden varmistaminen on jatkossa aiempaakin tärkeämpää. Tilapäisen sotasatama-alueen käyttöönotto Puolustusvoimien valmiutta tehostettaessa, mikä tuo mukaan tilanteen keston ennakoimattomuuden ja saattaa johtaa myös tavanomaisen liikenteen häiriöihin, mikä puolestaan vaikuttaa niin sataman asiakkaiden kuljetusten vaikeutumiseen kuin satamayritysten toiminnan jatkuvuudenhallintaan ja talouteen. Tilapäinen sotasatama-alue

saattaa todennäköisesti aiheuttaa myös toiminnallista vahinkoa, ts. sataman normaaliliikenteen vähenemistä tai katkoa, mikäli koko satama otetaan väliaikaisesti sotasatama-alueeksi.

4.2.3 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta

Esityksellä on kiinteä yhteys perusoikeuksiin ja niiden suojelutavoitteeseen. Perustuslain 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä julkisen vallan velvollisuudesta turvata jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Esityksen tarkoituksena on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa laajasti ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Uuden lainsäädännön myötä vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksien todennäköisyyden arvioidaan vähenevän täsmentyvien ja lisääntyvien velvollisuuksien, esimerkiksi sisäisten pelastussuunnitelmien vuoksi sekä tehokkaamman viranomaisvalvonnan myötä. Tällä on merkitystä kielteisten ympäristölle aiheutuvien vaikutusten ennalta estämisen kannalta vaarallisia aineita kuljetettaessa.

Liikenne- ja ympäristöturvallisuuden lisäksi tavoite on parantaa kuljetuksessa työskentelevien työturvallisuutta. Esitys vähentäisi kuljetuksessa työskentelevien henkilöiden altistusta vaarallisille aineille asettamalla henkilöstön koulutukselle sekä kuljetuskalustolle ja kuljetettaville pakkauksille ja säilöille vaatimuksia, joita noudattamalla ehkäistään vuotoja, paloriskejä ja rajoitetaan onnettomuuksien seurauksia.

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

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

Esitettävä lainsäädäntö on yhdenvertaisuus- ja sukupuolivaikutuksiltaan neutraali.

4.2.4 Vaikutukset ympäristöön

Lakiehdotuksen ympäristöturvallisuutta edistävät vaatimukset kuljetuksille sekä kuljetusvälineille ehkäisevät välittömästi mahdollisten onnettomuuksien riskiä, vaikutuksia ja vahinkojen laajuutta. Ehdotettava lainsäädäntö ja siihen esitettävät muutokset ovat myös kattava kokonaisuus, jolla arvioidaan olevan myönteistä välillistä vaikutusta ympäristön tilan kannalta. Lakia noudattamalla ympäristövahinkojen määrä pysyy Suomessa hyvällä tasolla. Lisääntyvä

valvonta ja viranomaisyhteistyö parantavat myös lainsäädännön noudattamista ja sen vaikuttavuutta. Vaarallisten aineiden kuljetus voi kuljetusmuodosta ja -tavasta ja ainemääristä riippuen aiheuttaa suuronnettomuuden vaaran. Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat kuolemantapauksia ja loukkaantumisia sekä omaisuusvahinkoja ja ympäristövahinkoja. Seuraukset voivat olla vakavimmat, kun kyseessä ovat vaaralliset aineet, kuten polttoaineet, kaasut tai kemikaalit, ja kun vaaralliset seuraukset johtuvat vuodosta, räjähdyksestä, tulipalosta tai myrkyllisestä pilvestä.

Vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva laki ja siihen pohjautuvat vakiintuneet turvalliset toimintatavat ovat keinoja, joilla ehkäistään tällaisia onnettomuuksia ja vähennetään niiden seurausten vakavuutta. Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät vaaratilanteet johtavat usein vain vähäisiin vuotoihin ja monissa tapauksissa merkittäviltä ympäristövahingoilta välttyään. Valmiuksien kehittäminen ja koulutus ovat keskeisiä osatekijöitä ympäristöhaitoilta suojautumisessa. Lainsäädäntö sisältää vaarallisten aineiden kuljetuksiin osallistuvan henkilöstön koulutusta koskevia yksityiskohtaisia vaatimuksia perustuen heidän tehtäviinsä ja velvollisuuksiinsa. Tällaista henkilöstöä ovat esimerkiksi kuljettajat, muu miehistö ja turvallisuusneuvonantajat. Koulutusvaatimusten tarkoituksena on antaa heille mahdollisuus toimia turvallisesti tehtävissään ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin suojellakseen itseään, ja välttääkseen tai ehkäistäkseen ympäristölle aiheutuvia vahinkoja onnettomuuden tapahtuessa. Lisäksi yhdenmukaistettu vaarojen ilmoittaminen, vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen asianmukainen merkitseminen ja kirjalliset turvallisuusohjeet auttavat varmistamaan nopean, tehokkaan ja asianmukaisen hätäavun onnettomuustapauksissa. Viivytyksetön ja asianmukainen pelastusviranomaisten työ ehkäisee vaikutuksia ympäristölle ja kuljetettavien aineiden vuotojen leviämistä ympäristöön

4.2.5 Vaikutukset kansalliseen turvallisuuteen ja maanpuolustukseen

Lakiehdotuksella on merkittäviä vaikutuksia kansalliseen turvallisuuteen ja maanpuolustukseen. Turvallisuusviranomaisena Puolustusvoimien lakisäätötehtävänä on Suomen sotilaallinen puolustaminen, muiden viranomaisten tukeminen, osallistuminen kansainvälisen avun antamiseen, yhteistoimintaan ja muuhun kansainväliseen toimintaan, sekä lisäksi osallistuminen kansainväliseen sotilaalliseen kriisinhallintaan. Esitetyn lainsäädännön keskeiset vaikutukset liittyvät Puolustusvoimien maanpuolustustehtäviin, jotka käsittävät Suomen sotilaallisen puolustamisen lisäksi alueellisen koskemattomuuden valvomisen ja turvaamisen, kansan elinmahdollisuuksien, perusoikeuksien ja valtiojohdon toimintavapauden turvaamisen ja sotilaskoulutuksen ja vapaaehtoisen maanpuolustuksen ohjaamisen sekä maanpuolustustahdon edistämisen.

Kuljettaminen on keskeinen suorituskyky Puolustusvoimien lakisäätötehtävien suorittamisessa normaalioloissa, vakavissa häiriötilanteissa ja erityisesti poikkeusoloissa. Vaarallisia aineita kuljetetaan niin Puolustusvoimien kuin Puolustusvoimien kuljetuskumppanien toimesta. Puolustusvoimien kuljetuskumppanit toteuttavat merkittävän osan Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksista. Kuljetuskumppaneiden

suorittamana kuljetetaan mm. sotilasräjähdemateriaalia ja polttoaineita. Siviilikumppanien kuljetuskapasiteetti korostuu erityisesti, jos turvallisuustilanne kärjistyy ja tarve vaarallisten aineiden kuljettamiselle kasvaa. Ehdotettu sääntely mahdollistaa sen, että kuljetuskumppaneita voidaan käyttää tarkoituksenmukaisesti vaarallisten aineiden kuljetuksissa eri turvallisuustilanteissa.

Muuttuneen turvallisuusympäristön ja usein nopeasti etenevien, vaikeasti tunnistettavien tai laaja-alaisten turvallisuushkien vuoksi Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetustoiminta on kyettävä toimeenpanemaan oikea-aikaisesti riittävillä resursseilla valmiutta tehostettaessa ja kohotettaessa. Esitetty lainsäädäntö luo edellytyksiä Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamiseen kaikissa turvallisuustilanteissa. Lakiehdotuksella on vaikutusta myös puolustuskyvyn turvaamiseen osana yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta ja varautumista.

Lakiehdotuksessa on huomioitu myös Suomen Natojäsenyys ja vaikutukset yhteen toimivien ja harmonisoitujen Nato-standardien ja Nato-käytänteiden käyttöönotto. Nato-käytänteet on standardisoitu Naton standardissa STANAG 4441 ja sen kattamassa AMovP-6-standardissa. Sotilaallisen yhteistoiminnan kehittyessä tarve mahdollistaa vaarallisten aineiden sotilaskuljetukset maasta toiseen on johtanut kehitykseen, jossa kansainvälisillä sotilasstandardeilla pyritään sopimaan ja käyttöönottamaan yhteiset turvallisuusvaatimukset. Sotilasstandardeissa pyritään viittaamaan suoraan edellä mainittuihin siviilisopimuksiin ja – määräyksiin ja siten toteuttamaan kuljetukset mahdollisimman paljon siviilivaatimusten mukaisesti. Sotilasstandardia tyypillisesti tarvitaan tilanteessa, jossa on tarve kuljettaa vaarallista ainetta, jota siviilimääräysten mukaan ei saa kuljettaa, mutta jonka kuljettaminen sotilaallisessa toiminnassa on välttämätöntä. Sotilasstandardin tarkoituksena on täsmentää ne erityiset turvallisuusvaatimukset, joiden soveltamisella katsotaan kuljetuksen olevan riittävän turvallista sotilaallisessa toiminnassa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellun uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain yhteydessä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetukset on rajattu vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltamisalan ulkopuolelle edellä luvuissa 1 ja 2 kuvatuin perustein. Jotta Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetukset eivät jäisi sääntelemättä, on luotava oma erityislainsäädäntö näitä koskien.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Ruotsi

Ruotsissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetusta koskevassa laissa ”Lag (2006:263) om transport av farligt gods” josta käytetään lyhennettä LFG. Lain 8 § mukaan lakia ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljettamiseen puolustusvoimien ilma-aluksella, taistelualuksella eikä taisteluajoneuvolla. Lain 9 § mukaan lakia tai sen perusteella annettuja määräyksiä ei sovelleta puolustusvoimien eikä puolustusmateriaalilaitoksen (Försvarets materielverk) kuljetukseen aseellisia joukkoja varten, jos hallitus on tehnyt päätöksen valmiuden kohottamisesta siitä annetun lain (1992:1403) mukaisesti. LFG-lain 12 ja 13 §:ssä säädetään lain valvonnasta ja valvontaviranomaisesta. Valvontaviranomaista ei nimetä laissa, vaan hallitukselle säädetään toimivalta määrätä viranomainen.

LFG-lain 20 §:n perusteella on annettu asetus ”Förordning (2006:311) om transport av farligt gods”. Asetuksen 2 §:ssä säädetään valvontaviranomaisista maa-, meri- ja ilmakuljetusten osalta sekä sellaisten kuljetusten osalta, joita ei voida osoittaa tiettyyn edellä mainittuun kuljetusmuotoon.

Asetuksen 4 §:n mukaan lakia ei sovelleta niihin kuljetuksiin, joissa kuljetetaan palovaarallisia aineita tai räjähteitä, joista säädetään lailla ”Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor”, josta käytetään lyhennettä LBE, kun kuljetuksen suorittaa puolustusvoimat tai puolustusmateriaalilaitos tai, kun Suomi antaa lain (2020:782) 2 ja 3 §:n mukaista sotilaallista apua Ruotsille ja kuljetuksen suorittaa suomalainen viranomainen.

LBE-lain 36 §:n mukaan hallitus tai sen nimeämä viranomainen voi antaa määräyksiä siitä, mitkä aineet ovat ominaisuuksiensa, koostumuksensa tai muun syyn takia katsottava palovaarallisiksi aineiksi tai räjähteiksi. Myndigheten för samhällskydd och beredskap (MSB) on tämän perusteella antanut määräyksen (MSBFS 2010:4), jossa kyseiset aineet tarkemmin määritellään. Puolustusvoimien toiminnan kannalta merkityksellisiä ovat esimerkiksi dieselöljy, bensiini ja sotilasräjähteet.

LBE-laki koskee 1 § mukaan myös kyseisten aineiden siirtokuljetusta, tuontia ja vientiä. Lain 2 §:n mukaan laki ei koske niitä kuljetuksia, joihin sovelletaan edellä mainittua LFG-lakia. Lähtökohtaisesti silloin niihin sotilaalliseen toimintaan liittyviin kuljetuksiin, joihin ei sovelleta LFG-lakia, sovelletaan kuitenkin LBE-lakia. LBE-lain 5 § määritelmän mukaan siirtokuljetus tarkoittaa jokaista fyysistä siirtoa Ruotsissa tai Ruotsiin Euroopan talousalueelta. Siten puolustusvoimien ja puolustusmateriaalilaitoksen palovaarallisten aineiden ja räjähteiden kuljetukseen sovelletaan LBE-lakia ja muihin vaarallisten aineiden kuljetuksiin LFG-lakia.

LBE-lain perusteella on annettu asetus ”Förordning (2010:1075) om brandfarliga och explosiva varor”, josta käytetään lyhennettä FBE. Asetuksen 25 § mukaan MSB saa antaa määräyksiä, joilla voidaan poiketa LBE-laista koskien tiettyä tuotetta, käsittelytapaa, siirtokuljetusta, tuontia tai vientiä. Tämän perusteella on MSB antanut määräyksen MSBFS (2020:2), jossa Ruotsissa toimivan ulkomaisen sotilasjoukon sallitaan poikkeavan LBE- ja LFG-lakien vaatimuksista, jos toiminta tapahtuu hallituksen päätöksen ja kansainvälisten toimintaa koskevien sopimusten

mukaisesti ja Ruotsin puolustusvoimilla on kansainvälisen sopimuksen perusteella oikeus tarkastaa toiminnan ja kuljetusten turvallisuutta ja toiminta toteutetaan vähintään yhtä turvallisesti kuin Ruotsin puolustusvoimien oma toiminta.

Ruotsin puolustusvoimat on julkaissut omat määräyksensä kattamaan puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetukset eri kuljetusmuodoissa niissä tapauksissa, joihin on puolustusvoimille annettu poikkeusmahdollisuus yleislaista.

Näissä määräyksissä annetut turvallisuusvaatimukset on rakennettu kansainvälisten siviilikuljetuksia koskevien sopimusten turvallisuusvaatimusten sekä vastaavien sotilasstandardien vaatimusten perusteella. Tarkoituksena on varmistaa sotilaallinen yhteistoiminta muiden maiden kanssa.

Määräystä SäKI Tp farligt gods 13 sovelletaan kaikkiin puolustusvoimien toteuttamiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin tiellä tai maastossa. Kuljetuksiin, jotka toteuttaa puolustusvoimien logistiikka (FMLOG) tai siviilitoimija sovelletaan siviiliasetusta MSBFS (2012:6) (föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng, ADR-S).

Norja

Norjassa on säädetty laki tulipalolta ja räjähdyksiltä suojautumisesta (LOV-2002-06-14-20, Lov om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver – brann- og eksplosjonsvernloven). Laissa säädetään turvallisuusvaatimuksia vaarallisten aineiden käsittelylle ja se koskee vaarallisten aineiden maakuljetukseen liittyviin onnettomuuksiin ja tapaturmiin varautumista. Lain 2 § mukaan kuningas voi erityisistä syistä antaa puolustusvoimille määräyksiä, jotka poikkeavat lain vaatimuksista. Lain perusteella on annettu vaarallisten aineiden maakuljetuksia koskeva asetus ”Forskrift om landtransport av farlig gods, FOR-2009-04-01-384”.

Vaarallisten aineiden maakuljetuksia koskevan asetuksen 2 § mukaan ADR ja RID ovat osa vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia määräyksiä. Kyseisen pykälän c) – kohdan mukaan ADR- ja RID-määräyksiä ei sovelleta räjähteiden ja niitä sisältävien esineiden, eikä dieselöljy-, bensiini-, kerosiini- tai lentopetrolisäiliöiden kuljetukseen sotilasajoneuvoissa. Asetuksen 11 § mukaan ADR-määräysten mukaista kuljettajan pätevystodistusta ei vaadita luokkaan 3 kuuluvien polttonesteiden kuljetuksessa, jos kuljetus on sotilaallinen ja kuljettajalla on sotilaskoulutus ja hän on läpäissyt puolustusvoimien hyväksymän kokeen.

Norjan ilmailulaki ”Lov om luftfart (luftfartsloven) LOV-1993-06-11-101” jakaantuu kahteen osaan. Osa I käsittelee siviili-ilmailua ja Osa II sotilasilmailua ja valtionilmailua (statsluftfart). Sotilasilmailussa on kuninkaalle annettu toimivalta määrätä toiminnasta tarkemmin ja myös lain säännöksistä poikkeavasti. Ilmailulain perusteella on annettu asetus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksista (Forskrift om transport av gods i luftfartøy, FOR-2003-01-11-41). Ilmailulain 9-1 § ja 17-7 § mukaan kyseinen asetus koskee myös sotilasilmailua, ellei kuningas ole muuta

määrännyt. Asetuksen 8 § ja 9 § mukaan turvallisuusvaatimuksina sovelletaan ICAO-TI⁴ määräyksiä. Näistä voidaan poiketa erityisistä syistä ja erityisillä ehdoilla 9 § (2)-kohdan mukaisesti valvontaviranomaisen päätöksellä.

Norjassa on säädetty alusturvallisuuslaki ”Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) LOV-2007-02-16-9. Lakia sovelletaan sekä norjalaisiin että ulkomaisiin aluksiin, joiden pituus on yli 24 metriä tai joita käytetään elinkeinotoiminnassa. Lain 2 § mukaan kuningas voi antaa asetuksen, jonka perusteella lakia kokonaisuudessaan tai osia siitä ei sovelleta aluksiin, jotka kuuluvat puolustusvoimille tai joita käytetään puolustusvoimien toiminnassa. Lain perusteella on annettu asetus vaarallisen lastin kuljettamisesta norjalaisella aluksella ”Forskrift om farlig last på norske skip, FOR-2014-0701-944. Asetuksen 5 § mukaan asetuksen osaksi otetaan joukko kansainvälisiä vaarallisen lastin kuljetussopimuksia määräyksineen. Näitä ovat esimerkiksi SOLAS, IMDG⁵ ja IBC.

Ulkomaisten alusten, ilma-alusten ja joukkojen pääsystä Norjan alueelle ja sotilaallisesta toiminnasta siellä on säädetty asetus ”Forskrift om adgang til og opphold på norsk territorium under fredsforhold for fremmede militære og sivile statsfartøyer, FOR-1997-05-02-396”. Asetuksen tarkoituksena on paitsi säätää ulkomaisten sotilaiden toiminnasta Norjassa, myös varmistaa, että Norjan viranomaisilla on kaikkina aikoina yleiskuva tästä toiminnasta ja myös oikeus kyseisen toiminnan valvontaan.

Norjan puolustusvoimien logistiikkalaitos (Forsvarets logistikkorganisasjon, FLO) on vuonna 2018 antanut määräyksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ”1704 – Bestemmelse om transport av farlig gods”. Määräys koskee puolustusvoimia ja puolustusvoimien ohjauksessa tapahtuvia kuljetuksia alkaen rauhanajan toiminnasta ulottuen sotilaallisten operaatioiden tukemiseen ja suorittamiseen kotimaassa ja ulkomailla. Määräyksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksessa pääsääntöisesti noudatetaan kansainvälisten sopimusten määräyksiä, kuten ADR, IATA DGR, IMDG ja ICAO TI. Ilmavoimien komentaja antaa määräykset koskien vaarallisten aineiden kuljetuksia puolustusvoimien ilma-aluksilla. Kun puolustusvoimat käyttää siviilitoimijoita vaarallisten aineiden kuljetuksiin, noudatetaan kansallista lainsäädäntöä lyhentämättömänä kuljetustoimeksiannon suorittamiseksi.

Tanska

Tanskassa vaarallisten aineiden tiekuljetuksista säädetään liikennelaissa (færdselsloven, LBK nr 1324 af 21/11/2018). Liikennelain 82 § perusteella liikenneministeriö voi antaa vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia säännöksiä, mukaan lukien pakollinen vastuuvakuutus, joka kattaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvan korvausvastuun. Lain perusteella on annettu asetus/toimeenpanomääräys ”Bekendtgørelse nr. 828 af 10. juni 2017 om vejtransport

⁴ ICAO Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284)

⁵ The International Maritime Dangerous Goods Code

af farligt gods”. Asetuksen 6 § mukaan sitä ei sovelleta luokan 1 räjähteiden taikka esineiden maantiekuljetuksiin, jotka suoritetaan Tanskan asevoimille kuuluvilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoilla, joista asevoimat ovat vastuussa. Asetusta ei myöskään sovelleta vaarallisten aineiden maantiekuljetuksiin, jotka suoritetaan ulkomaisille asevoimille kuuluvilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoilla, joista ne ovat vastuussa.

Tanskassa ilmailulain ”Lov om luftfart (LBK nr 1149 af 13/10/2017) osa I käsittelee siviili-ilmailua ja osa II sotilasilmailua ja muuta ei-kaupallista valtion ilmailua (statsluftfart). Osan II 154 §:ssä säädetään puolustusministerille toimivalta päättää missä laajuudessa ja minkä mahdollisten muutoksien ja lisävaatimusten kanssa voidaan tanskalaisten sotilasilma-alusten, sekä muutoinkin sotilasilmailun kohdalla poiketa lain ja sen perusteella annettujen asetusten vaatimuksista. Pääsääntönä osan I 85 §:n mukaan ilma-alukset eivät saa kuljettaa räjähteitä, sotatarvikkeita tai sota-ampumatarvikkeita ilman liikenne-, rakennus- ja asuntonministerin sekä oikeusministerin lupaa. Ministerit voivat valtuuttaa luvan myöntämisen myös muulle taholle. Liikenne-, rakennus- ja asuntonministeri voi lähemmin määrätä neuvoteltuaan puolustusministerin ja oikeusministerin kanssa, mitä tarkoitetaan räjähteillä, sotatarvikkeilla ja sota-ampumatarvikkeilla.

Tanskassa on rautatielain ”Jernbanelov (LOV nr 686 af 27/05/2015)” perusteella annettu toimeenpanomääräys ”Bekendtgørelse om jernbanetransport af farligt gods (BEK nr 601 af 23/06/2009), jolla toimeenpannaan EU-direktiivi vaarallisten aineiden sisämaakuljetuksista 2008/68/EY. Kyseistä direktiiviä ei sovelleta sen 1 artiklan a)-kohdan mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksiin, joihin käytetään asevoimille kuuluvia tai niiden vastuulla olevia ajoneuvoja, vaunuja tai aluksia.

Saksa

Saksassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta säädetään yleislaissa ”Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter”, josta käytetään lyhennettä Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBefG. Laki on alun perin annettu 06.08.1975 ja Gesetze im Internet –palvelun mukaan sitä on viimeksi muutettu 12.12.2019. Laki koskee vaarallisten aineiden kuljetusta rautateillä, magneettiseen levitaatioon perustuvilla radoilla, tiellä, aluksilla ja ilma-aluksilla. Laki koskee myös vaarallisten aineiden pakkausten ja säiliöiden valmistusta ja käyttöön ottoa sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä ajoneuvoja.

Laki koskee puolustusvoimien (Bundeswehr) ja ulkomaisten taistelujoukkojen (Streitkräfte) toteuttamia vaarallisten aineiden kuljetuksia. Lain 5 § (Zuständigkeiten - toimivallat) (5) – kohdan mukaan voidaan liikenne- ja digitaalisen infrastruktuurin ministeriön (das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) asetuksella lain täytäntöönpano siirtää (puolustus)viranomaisille. Täytäntöönpanon poikkeus koskee myös puolustusvoimien antaman tehtävän perusteella siviilitoimijoiden toteuttamia vaarallisten aineiden kuljetuksia. Täytäntöönpanon siirron ehtona on välttämättömyys maanpuolustuksen kannalta.

Asetus ”Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, Eisenbahn und Binnenschifffahrt”. Asetuksesta käytetään lyhennettä GGVSEB. Asetus on annettu 17.06.2009 ja Gesetze im Internet –palvelun mukaan sitä on muutettu 2.6.2021.

Asetus koskee sen 1 §:n mukaan puolustusvoimien ja ulkomaisten taistelujoukkojen vaarallisten aineiden kuljetuksia tiellä ja rautatiellä. Asetus koskee myös puolustusvoimien ja ulkomaisten taistelujoukkojen vastuulla olevia kuljetuksia tiellä ja rautatiellä. Asetusta ei sovelleta sisävesikuljetuksiin aluksilla, jotka ovat taistelujoukkojen hallinnassa tai kuuluvat puolustusministeriön toimialaan, jos se on tarpeen puolustusvoimien tehtävien toteuttamiseen.

Asetuksen 5 § (6) – kohdan mukaan voi puolustusministeriö tai sen valtuuttama taho myöntää poikkeuksia asetuksen vaatimuksista puolustusvoimille, puolustusvoimien antaman tehtävän perusteella siviilitoimijan ja ulkomaisten taistelujoukkojen vaarallisten aineiden kuljetuksiin, jos se on tarpeen maanpuolustuksen kannalta ja yleisestä turvallisuudesta on asianmukaisesti huolehdittu.

Asetuksen 7 § mukaan puolustusministeriö voi valtuuttaa asiantuntijoita tai laitoksia suorittamaan ADR – sopimuksessa edellytetyt ja asetuksen tässä kohdassa tarkemmin rajattuja teknisiä hyväksyntöjä ja tarkastuksia, jos se on tarpeen maanpuolustuksen kannalta.

Asetuksen 10 § mukaan puolustusvoimien materiaalilaitos (Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr) vastaa sotilasmateriaalin osalta eräistä pykälässä tarkemmin rajatuista ADR/RID/ADN tehtävien suorittamisesta, jotka liittyvät vaarallisten aineiden luokitukseen (2.2), eräiden aineiden turvalliseen kuljettamiseen liittyviin erityisiin vaatimuksiin ja lupiin (3.3), pakkauksiin (4.1) ja yhteensopivuusryhmiin (7.2.2).

Itävalta

Itävallassa vaarallisten aineiden kuljetuslaki on ”Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter”. Laista käytetään lyhennettä GGBG ja se on annettu 20.08.1988. Lain 1 § (3) 2. – kohdan mukaan laki ei koske vaarallisten aineiden kuljetuksia, jotka suoritetaan kulkuneuvolla, joka kuuluu taistelujoukoille (Streitkräfte) tai joka on taistelujoukkojen vastuulla. Lain 3 §:ssä käsite taistelujoukot määritellään kattamaan Itävallan puolustusvoimat ja ulkomaiset joukot, jotka Itävallan Tasavallan suostumuksella ovat Itävallan alueella. Lain 3 § edellyttää, että näihin kuljetuksiin on laadittava vaatimukset, joilla pyritään täyttämään lain 2 §:ssä luetellut kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat sopimukset ADR, RID, ADN ja ICAO-TI.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnos oli lausuttavana 6.4.– 31.5.2023. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat, mukaan lukien lausuntopyyntö, lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat nähtävillä valtioneuvoston hankeikkunassa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=PLM004:00/2021>

tunnuksella PLM004:00/2021. Lausuntoja annettiin 43 ja lisäksi 19 tahoa ilmoitti, ettei heillä ole esityksestä lausuttavaa.

Annetuissa lausunnoissa suhtaudutaan pääosin myönteisesti esityksen tavoitteisiin ja ehdotettuihin muutoksiin.

Helsingin hallinto-oikeus totesi, että lakiehdotuksen vaikutukset näkyvät hallinto-oikeudessa todennäköisesti lisääntyvänä työmääränä. Tämä otettu huomioon lakiehdotuksen vaikutuksissa. Tässä vaiheessa on kuitenkin vaikeaa arvioida, kuinka paljon valituskelpoisia päätöksiä lain nojalla mahdollisesti tehdään, ja vielä vaikeampaa on arvioida, mikä osuus niistä mahdollisesti oikaisuvaatimusmenettelyn jälkeen ohjautuu valitusasioina hallintotuomioistuimiin.

Oikeusministeriö on kiinnittänyt huomiota yhdenmukaiseen terminologiaan valvontaviranomaisen osalta, jotta toimivallasta ei jää epäselvyyttä. Käsitteet on jatkovalmistelussa yhtenäistetty.

Poliisihallituksen mukaan esitysluonnokseen kirjattu tieto "kuten sotilasajoneuvolaissa myös tämän lain alaan kuuluvien kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ja tunnustamisen suorittaisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto ennen kuin kyseinen ajoneuvo voisi liikkua Suomessa " tulisi myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta arvioituna olla valvontaviranomaisen käytössä tienvarsitarkastuksessa, joko kirjallisessa tai sähköisessä muodossa, mikäli tarkoituksena ja tavoitteena on se, että myös poliisin tulisi normaalioloissa kohdentaa valvontaa kansainvälisiin kuljetuksiin. Näin on tarkoitus toimia, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista muuta johdu. Poliisihallituksen mukaan liikennevalvontatyötä helpottaisi erittäin paljon se, jos nyt esitetyn lainsäädännön perusteet olisivat mahdollisimman samansuuntaiset ja yhtenevät siviiliVAK-lain kanssa. SiviiliVAK-laki on laadittu myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta, mistä syystä perusteiden on hyvä olla samansuuntaiset ja yhtenevät. Tähän on pyritty myös käsillä olevan esityksen valmistelussa niin pitkälle kuin mahdollista.

Suomen Satamat ry toteaa, että sotasatama-alue toimintatilan käyttöönotto ja purkaminen eivät tapahdu erillään normaaliolojen lainsäädännön oikeuksista ja vastuista satamissa. Tämä on pyritty huomioimaan jatkotyössä siten, että lainsäädäntö ja toimintaperiaatteet olisi yhteen sovitettu satamasektorin liiketoimintaedellytysten turvaamisen kanssa elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toimintavarmuuden turvaamiseksi sekä aiheeseen liittyvän viranomaisyhteistyön ennakoitavuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi. Suomen Satamat ry:n kanssa on myös keskusteltu yhdessä Puolustusvoimien kanssa ja toimijat jatkavat vuoropuhelua sujuvan lainsäädännön täytäntöönpanon varmistamiseksi.

Valtiovarainministeriö on lausunut, että esitysluonnoksessa ei ole arvioitu esityksen taloudellisia eikä henkilöstövaikutuksia. Esitysluonnoksessa on lausuntokierroksella todettu, että taloudelliset vaikutukset täydennetään lausuntokierroksella, samoin henkilöstövaikutukset.

Lausuntopyynnössä Puolustusvoimia on pyydetty esittämään tarkka arvio taloudellisista vaikutuksista ja vaikutuksista henkilöstöön.

Valtiovarainministeriö katsoo, että esitysluonnoksen perusteella on jäänyt epäselväksi, millaisia vaikutuksia edellä kerrotuilla ilmeisesti uusilla lausunnonantamistehtävillä on aluehallintovirastoille. Vaikutukset ovat vähäisiä ja se on nyt todettu esitysluonnoksessa.

Väylävirasto on esittänyt jatkovalmistelussa harkittavaksi esitysluonnoksen kehittämistä siten, että siihen otettaisiin vain sellaiset Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toimintaa koskevat säännökset, joita VAK-laki ei kata tai jotka poikkeavat VAK-laista ja että muilta osin viitattaisiin VAK-lakiin ja sen soveltamiseen. Tätä sääntelytapaa ei ole katsottu mahdolliseksi valita, sillä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki sulkee Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetukset yksiselitteisesti lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Oikeusministeriö huomautti, että jatkovalmistelussa on välttämätöntä selkeyttää lain soveltamisalasääntelyä ja perusteluja sekä varmistua siitä, ettei siviili-VAK-laki ja PV-VAK-laki ole päällekkäisiä. Mikäli tavoitteena on, että yksityisten yritysten Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen puolesta suorittamat kuljetukset olisivat ehdotetun PV-VAK-lain soveltamisalassa, tulisi tämä huomioida molempien VAK-lakien soveltamisalasääntelyssä. Lain soveltamisalan selkeys on myös erittäin merkityksellinen mahdollisten päällekkäisten sanktiointien ja päällekkäisten toimivaltuuksien kannalta. Asiaa on pyritty terävöittämään jatkovalmistelussa. On kuitenkin esityksessä kuvatulla tavalla välttämätöntä, että lainsäädäntöä sovelletaan 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa myös kolmansien osapuolten suorittamiin kuljetuksiin.

Myös Suomen Satamat ry on ehdottanut soveltamisalaa tarkennettavaksi.

Kemianteollisuus ry kehottaa kiinnittämään erityistä huomiota lain voimaantulon jälkeen siihen, miten yritysten kuljetukset puolustusvoimille sujuvat. Kun sama yritys lähettää ja/tai kuljettaa samankaltaisia tuotteita siviilipuolen yrityksille ja puolustusvoimille ja noudatetaan eri lakia, on mahdollista, että kaikissa tilanteissa ei noudatettavaa laki tulkita ihan viranomaisen tarkoittamalla tavalla. Onneksi lait ovat niin samankaltaisia, että merkittävän virheen mahdollisuus ja siitä seuraava vahinko on todennäköisesti pieni. Todetaan, että asiaan tulee kiinnittää erityistä huomiota jälkiseurannassa.

Pääesikunta huomautti, että hallituksen esitysluonnoksen pykäläkohtaisessa perustelutekstissä on mainittu, että laki koskee Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksia valmiutta kohotettaessa Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitokset ulkopuolisen toimijan toteuttamana. Tätä asiaa ei ollut kirjattu itse pykälätekstiin. Väylävirasto kaipasi myös asian täsmentämistä. Puute on korjattu jatkovalmistelussa.

Pääesikunta totesi, että hallituksen esitysluonnoksen soveltamisalan rajauksesta puuttuu kohta, jossa säädetään, että lakia ei sovelleta Puolustusvoimien tuotantolaitoksiin ja varastoalueisiin,

vastaavaan tapaan kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa on säädetty. Edelleen soveltamisalasta tulisi pääesikunnan mukaan rajata pois kuljetus, joka tapahtuu kuljetusvälineessä sen käyttötarkoituksen mukaisen käytön yhteydessä. Rajaukset on tehty jatkovalmistelussa.

Sisäministeriön ja Rajavartiolaitoksen lausuntojen perusteella esitystä on muokattu terminologisesti siten, että se kattaa selvemmin myös Rajavartiolaitoksen kuljetukset.

Oikeusministeriö on kiinnittänyt huomioita sotilasstandardeja koskeviin säännöksiin. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan näyttäisi siltä, että tällaisten standardien mukaan meneteltäessä kiellettyä, saati rangaistuksella uhattua menettelyä ei jäisi lainkaan jäljelle. Kysymys on kuitenkin tulkinnanvarainen. Oikeusministeriö on arvioinut, että standardeja ei liene säädösten julkaisemiselta Suomessa edellytettävien tavoin julkaistu. Lisäksi laillisuusperiaatteen kannalta on ongelmallista, että ehdotetun lain mukaisten lukuisten sanktiointien ja rangaistavuuden ala määrittyisi puolustusministeriön asetuksella, ei eduskunnan säätämällä lailla. Myös suhde vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annettuihin lähtökohtaisesti ehdotetun lain nojalla velvoittaviin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin jää epäselväksi. Tulkinnanvaraiseksi jää myös se, mitkä ovat mahdolliset seuraamukset sovellettaessa standardeja virheellisesti. Asetuksenantovaltuus on lisäksi muodoltaan epämääräinen, eikä arviota asetuksen antajasta ole tehty. Jatkovalmistelussa tulee varmistua ehdotetun sääntelyn asianmukaisuudesta erityisesti PL 8 ja 80 §:n kannalta. Tässä todettu koskee niin seuraamusmaksuja kuin 10. lakiehdotusta rikoslain muuttamisesta.

Säteilyturvakeskus toteaa, että puolustusministeriön asetuksella voitaisiin säätää standardeista, joilla lain vaatimukset katsotaan täyttyvän. Säteilyturvakeskus kiinnittää huomiota siihen, että valtuus on avoin eikä sisällä sen käyttöä rajaavia määritteitä tai ehtoja. Voiko standardin mukaan toimiminen ja sen katsominen tämän lain mukaiseksi toiminnaksi aiheuttaa epäselvyyksiä esimerkiksi rangaistussäännöksiä sovellettaessa (standardin mukainen, mutta rangaistussäännöksen vastainen toiminta)?

Valmistelussa on tunnistettu haasteet, jotka liittyvät sotilasstandardeihin. Standardit ovat luonteeltaan erittäin teknisiä ja näin ollen asetustasona olisi puolustusministeriön asetus. Standardeissa on tuhansia sivuja eikä niiden sisällyttäminen lainsäädäntöön ole tarkoituksenmukaista. Standardit olisi julkaistava. Edelleen päällekkäisen sääntelyn välttämiseksi sovellettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä niin pitkälti kuin mahdollista. Rajausta on pyritty selkeyttämään.

Oikeusministeriö on todennut, että luonnokseen ehdotetut poikkeukset lain säännöksistä eivät vaikuta olevan sisällöltään sellaisia, että ne olisi sidottava vain poikkeusoloihin, eli ehdotetut poikkeukset voisivat olla sovellettavissa jo normaalioloissa asevelvollisuuslain 32 §:n 3

momentin mukaisessa tilanteessa. Keskeistä olisi selostaa esityksen perusteluissa poikkeusten asiallinen tarpeellisuus. Perusteluja on pyritty lisäämään.

Oikeusministeriön mukaan 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden mukainen päätöksentekomenettely vaikuttaa asian merkitykseen nähden ylimitoitetulta. Jatkovalmistelussa olisikin syytä arvioida poikkeusten soveltamisen sitomista asevelvollisuuslain 32 §:n 3 ja 4 momentin mukaisesti tehtyyn päätökseen, eikä sääätä PV-VAK-laissa omaa, erillistä tasavallan presidentin päätöksentekomenettelyä (vrt. esim. sotilaskurinpito- ja rikostorjuntalain 255/2014 94 §). Pykäläluonnokseen asevelvollisuuslaista kopioitu päätöksentekomenettely kytkeytyy tasavallan presidentin rooliin ulkopolitiikan johtajana ja Puolustusvoimien ylipäällikkönä. Lakiehdotuksessa kumpikaan näkökulma ei kuitenkaan näyttäyty kovin relevantilta. Myös säännöksen perustelut (s. 25) viittaavat siihen, että tarkoitus pikemminkin vaikuttaa olleen omaksua em. asevelvollisuuslain 32 §:n 3 ja 4 momentin mukainen päätöksentekomenettely.

Valmistelussa on todettu, että 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa päätös edeltää todennäköisesti aina asevelvollisuuslain 32 §:n 3 ja 4 momentin mukaan tehtäviä päätöksiä, koska materiaalia on saatava siirrettyä ennen kuin valmiusperusteisiin kertausharjoituksiin osallistuvat joukot saapuvat. Oma päätöksentekosääntely on näin välttämätön ja myös selkeä. Päätöksen sisältö liittyy suoraan tasavallan presidentin rooliin ulkopolitiikan johtajana ja ylipäällikkönä.

Oikeusministeriö on edellyttänyt, että poikkeussäännöksiä tarkennetaan. Tarkennuksia on tehty sekä pykäliin että perusteluihin.

Työ- ja elinkeinoministeriö on kiinnittänyt huomiota, että ehdotuksessa ei ole annettu tarkempia säännöksiä siitä, missä tilanteissa 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa turvallisuusympäristössä ilmenevän välttämättömän tarpeen edellytykset täyttyvät. Laissa tulee määritellä ja selkeyttää, milloin turvallisuusympäristössä ilmenevän välttämättömän tarpeen edellytykset täyttyvät, jolloin turvallisuusvaatimuksista voidaan poiketa normaalioloissa. Väylävirasto on kiinnittänyt huomiota samaan asiaan.

Sääntelytapa on hyväksytty melko tuoreessa asevelvollisuuslain 32 §:n 3 ja 4 momentin muutoksessa. Tarkempi määrittely on tilanteiden erilaisuuden ja yllättävyyden vuoksi melko mahdotonta siten, että sääntely on kuitenkin riittävän kattavaa.

Pääesikunnan näkemyksen mukaan esityksen VAK-ADR-hyväksytyltä kalustolta ei tule edellyttää PV VAK-hyväksyntää käsiteltävänä olevan lakiluonnoksen mukaisiin kuljetuksiin, vaan VAK-ADR-hyväksyntä tulee olla riittävä. Suurin osa Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävästä ajoneuvokalustosta (yli 80 %) on VAK-ADR hyväksyttyä. Esitys on nyt pääesikunnan ehdotuksen mukainen.

Säteilyturvakeskus on kiinnittänyt huomiota siihen, että lakiin sisältyisi säännöksiä, joiden nojalla Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto toimisi itsenäisenä viranomaisena, joka

käyttäisi lainsäädäntövaltaa sekä tekisi hallintopäätöksiä. Asiaa on perusteltua tarkastella hallituksen esityksen perustuslakisuhdetta koskevassa jaksossa. Esimerkiksi lain 20 ja 114 §:ssä säädettäisiin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston oikeudesta määräysten antamiseen. Jatkovalmistelussa olisi varmistuttava siitä, onko Pääesikunnan osasto sellainen viranomainen, jolle perustuslain 80 §:n mukaisesti voidaan delegoida lainsäädäntövaltaa.

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston asiantuntemuksen ja Puolustusvoimien erityispiirteiden vuoksi tehtävät säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Muussa lainsäädännössä on valittu vastaavaa sääntelytapaa esimerkiksi sotilastiedustelusta annetussa laissa ja sotilasajoneuvolaissa.

Väylävirasto on todennut, että käytännössä oikeustila jäisi epäselväksi, sillä VAK-laissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamat vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset on rajattu lain soveltamisalasta. Rautatiekuljetuksiin liittyvässä tilapäisessä säilytyksessä olisi kyse VAK-ratapihoilla tai muilla rataverkon osilla tapahtuvasta tilapäisestä säilytyksestä. Valtion rataverkon haltijana Väylävirasto korostaa, että toiminnan lainmukaisuuden ja siihen kohdistuvien vaatimusten arvioimiseksi on olennaista, että kulloinkin voidaan selkeästi osoittaa, mitä lakia rataverkolla tapahtuvaan tilapäiseen säilytykseen sovelletaan.

Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella ei ole omia vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia. Omia vaunuja voi olla. Joka tapauksessa tätä lainsäädäntöä ei sovellettaisi rautatiekuljetuksiin.

Sisäministeriö on esittänyt pelastuslakia muutettavaksi ulkoisen pelastussuunnitelman osalta siten, että ulkoinen pelastussuunnitelma olisi laadittava yhteistyössä toiminnanharjoittajan kanssa myös, kun kyseessä on merivoimien sotasatama sekä Puolustusvoimien käyttöön osittain tai kokonaan ottama satama-alue, josta tulee laatia laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain 38 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys tai sotilaslentopaikka, josta tulee laatia laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys. Sääntely on lisätty esitykseen liitelakina.

Sisäministeriö ja poliisihallitus ovat esittäneet valvontaviranomaisten rooleja selkeytettäväksi, etenkin perustelujen suhdetta pykäliin. Tekstejä on tarkennettu jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on kiinnittänyt huomiota oikeuteen poiketa reittirajoituksista (61 §) joukko-osaston komentajan päätöksellä 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa. Valmistelussa on katsottu, että tällä erityislailla oikeus voitaisiin säätää tieliikennelakia muuttamatta, joka on yleislaki. Näin vältettäisiin myös päällekkäinen sääntely. Edelleen poikkeaminen olisi mahdollista vain erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa ja vasta tasavallan presidentin päätöksen jälkeen.

Oikeusministeriö on todennut, että laillisuusperiaatteen näkökulmasta huomio kiinnittyy ehdotettuun sääntelyratkaisuun: liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä sille, joka tahallaan tai

huolimattomuudesta rikkoo tiettyä lain säännöstä tai sen nojalla annettua määräystä. Esimerkiksi 63 §:n 2 momentin mukaan VAK-lain nojalla annettuja määräyksiä sovelletaan toimintaan, mutta tarkkaan ottaen ko. määräyksiä ei ole annettu 63 §:n nojalla. Kun kyse on rangaistusluonteisen seuraamuksen määrittämisestä, sääntelyn on oltava siinä määrin selvää ja ennakoitavaa, että epäselvyyttä rangaistavan toiminnan alasta ei jää. Sanamuodon mukaisesti tällaisessa muotoilussa epäselväksi jää VAK-lain määräysten rikkomisen sanktiointi. Asiaa on pyritty tarkentamaan perusteluteksteissä.

Oikeusministeriön mukaan ehdotetuista 94 §:n 4 momentista ja 103 §:stä ei esimerkiksi ilmene, miltä taholta viranomaisella on oikeus saada kyseiset tiedot. Lisäksi säännöksiä ei ole laadittu perustuslakivaliokunnan vakiintuneesti linjaamalla tavalla, joko sitomalla tiedonsaantioikeus välttämättömiin tietoihin jonkin tarkoituksen kannalta tai tietyn tarkoituksen kannalta tarpeellisiin tietoihin, jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi.

Tiedonsaantioikeuksia sekä henkilötietojen käsittelyä koskevia ehdotuksia on käsiteltävä myös esityksen säätämisyjärjestysperusteluissa. Jatkovalmistelussa viittaukset tietosuoja-asetukseen ja -lakiin tulisi arvioida.

Muotoilut on korjattu jatkovalmistelussa ja lakiviittaukset on arvioitu uudelleen.

Oikeusministeriö on pitänyt ehdotetun 105 §:n säännöstä (kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset) avoimuudessaan ja epätäsmällisyydessään ongelmallisena niin perustuslain 2.3 §:n kuin perustuslain 124 §:n kannalta. Säännös on muutettu vastaamaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia.

Oikeusministeriö on katsonut, että säännökset, joissa viitataan kansainvälisen sopimuksen velvoitteiden asettamiin vaatimuksiin ovat ongelmallisia, kun säännöksellä ei määritellä tietyn kansainvälisen sopimuksen edellyttämää toimivaltaista viranomaista tai voimaan saateta tiettyjä sopimusmääräyksiä. Säännökset on muotoiltu ikään kuin vastaamaan mahdollisia tulevia kansainvälisiä sopimuksia. Jatkovalmistelussa tulee arvioida tällaisen säännösten tarpeellisuus ja tarkoitus sekä mikäli tällaiset säännökset ehdotetaan otettavaksi lakiin, esitettävä sääntelylle asianmukaiset perustelut. Ehdotetun laisina ne vaikuttavat sekä tarpeettomilta että ongelmallisen laajoilta.

Säännökset vastaavat nyt vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia.

Oikeusministeriön mukaan edelleen 114 §:ssä säädettäisiin yleinen poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus (joka tosin sanamuotonsa mukaisesti koskee laissa säädettyjä vaatimuksia, ei ilmeisesti VAK-lain nojalla annettuja sovellettavaksi tulevia määräyksiä?). Oikeusministeriö huomauttaa, että tällainen sääntely tuskin täyttää laillisuusperiaatteelle asetettavia vaatimuksia, mikäli kun näiden sääntelyjen on tarkoitus vaikuttaa rangaistavuuden alaan. Joka tapauksessa jatkovalmistelussa on syytä perusteellisesti arvioida sääntelyrakennetta ja sen suhdetta laillisuusperiaatteen ja PL 80 §:n vaatimuksiin niin hallinnollisten

seuraamusmaksujen kuin rikoslakiin ehdotetun muutoksen kannalta. Sanktioinnin on lisäksi sekä ennustettavuuden että lainalaisuusperiaatteen vuoksi oltava toimijoille selkeää.

Jatkovalmistelussa sääntelyrakennetta on perusteellisesti arvioitu. On pitäydytty noudattamaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain rakennetta.

Sisäministeriö pitää tärkeänä, että tämän lain mukainen seuraamusjärjestelmä olisi yhdenmukainen siviilipuolen lainsäädännön kanssa. Koska liikennevirhemaksujen osalta on määriteltä vain enimmäisseuraamukset, niin eri tekemuotojen tarkemmat liikennevirhemaksujen summat tulisi olla yhdenmukaiset poliisin soveltavan ohjeistuksen kanssa. Tämä tulisi huomioida lakia sovellettaessa.

Lakia valmisteltaessa on pyritty noudattamaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain rakennetta ja sisältöä niin pitkälti kuin suinkin mahdollista.

Oikeusministeriö on lausunut, että sanktioinnin selkeyden osalta esityksessä olisi syytä arvioida sekä tehdä vielä selkoa siitä, ovatko vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ja ehdotetun lain soveltamisalat selvästi erilliset, että yksittäisessä tapauksessa sanktion (rikosoikeudellinen tai hallinto-oikeudellinen) osalta ei voi tulla samanaikaisesti sovellettavaksi molemmat lait vaan vain toinen (ks. edellä soveltamisalasta todettu).

Jatkovalmistelussa on kiinnitetty erityistä huomiota soveltamisalojen selkeyteen sekä pykälissä että perusteluissa. Erillinen sääntelymalli on valittu vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lainsäädännön valmistelun yhteydessä ja se aiheuttaa joltain osin sääntelyn toistamista erityislain puolella. Päälekkäisestä sääntelystä ei kuitenkaan ole kyse.

Oikeusministeriö toteaa, että luonnoksessa ehdotetaan useita asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan jatkovalmistelussa tulisi huolellisesti tarkistaa, että valtuudet on asianmukaisesti kirjoitettu ja että säädöstaso on oikea (ks. tästä kootusti Lainkirjoittajan opas osio 13). Lisäksi luonnoksen kohtaa 8 Lakia alemman asteinen sääntely tulee täydentää. Kaikkia mainittuja on täydennetty.

Lisäksi on saatu runsaasti muotoiluihin ja perustelujen täydentämiseen liittyvää yksityiskohtaista palautetta, joka on pääosin huomioitu esityksessä.

Esitysluonnoksesta järjestettiin toinen lausuntokierros ajalla 27.5-28.6.2024. Lausuntoja annettiin 12 kappaletta.

Pääesikunta on esittänyt lisättäväksi esityksen vaikutukset Puolustusvoimiin kappaleeseen Puolustusvoimiin kohdistuvien taloudellisten vaikutusten täsmentämisestä. Pääesikunnan mukaan teknillinen tarkastusosasto ei pysty nykyisillä henkilöresursseilla hoitamaan esityksen mukaisia lisätehtäviä ja uusi henkilöresurssi on välttämätön. Esitys on korjattu Pääesikunnan ehdotuksen mukaiseksi.

Ulkoministeriön mukaan ehdotetun 5 §:n mukaan Puolustusministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kansainvälisesti tunnetuista sotilasstandardeista, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetusten katsotaan täyttävän tämän lain vaatimukset. Lakiin ei kuitenkaan ehdoteta säännöksiä, joista tarkoitettussa asetuksenantovaltuudessa voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä. Myös oikeusministeriö katsoo, että säännöksen suhde muihin määräyksenantovaltuuksiin jää jossain määrin epäselväksi: onko tarve antaa standardeihin perustuvia määräyksiä, mikäli asetuksella todetaan näiden standardien soveltuvan? Pykälää on jatkovalmistelussa täsmennetty näiltä osin.

Pääesikunnan mukaan ehdotetun 20 §:n (Ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus vaarallisten aineiden kuljetukseen) osalta Pääesikunta esittää tehtäväksi seuraavat muutokset:

1) Pykälän 2 momentista poistetaan maininta Rajavartiolaitoksen ajoneuvosta.

Syy esitetylle muutokselle on se, että Puolustusvoimien toimivalta ei ulotu Rajavartiolaitoksen omistamiin ajoneuvoihin PVVAK- hyväksynnän osalta, koska ajoneuvot ovat rekisteröity liikenneasioiden rekisteriin. Rajavartiolaitoksen ajoneuvoilta tulee edellyttää VAK-ADR- hyväksyntää siviiliviranomaisen toimesta. Pykälän 2 momentin perustelut ovat kuitenkin asianmukaiset niiltä osin, joissa mainitaan ainoastaan Puolustusvoimien ajoneuvot.

2) Pykälän 7 momentti, jossa säädetään kansainvälisen sotilasajoneuvon käytöstä vaarallisten aineiden kuljetukseen, siirretään 24 §:ään (Kansainvälisen sotilasajoneuvon käyttäminen vaarallisten aineiden kuljetukseen).

3) Pykälän 8 momentin ensimmäinen lause, jossa todetaan, että lähettävä valtio vastaa, että ajoneuvo on asianmukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytty ja katsastettu tai tarkastettu lähettjävaltiossa, siirretään 24 §:än.

4) Pykälän 8 momentin viimeinen lause, jossa todetaan, että Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi myös antaa tarkentavia määräyksiä kansainvälisten sotilasajoneuvojen maahan saapumiseen liittyvistä vaatimuksista, siirretään 24 §:än.

Lause ei kuulu sisällöltään 20 §:n vaan 24 §:n alle. Tämä tulee huomioida vastaavasti 20 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa. Esitys on korjattu Pääesikunnan ehdotuksen mukaiseksi.

Poliisihallitus uudistaa aiemmalla lausuntokierroksille esittämänsä toiveen siitä, että koska poliisilla ei ole yhteyttä eikä käyttöoikeuksia sotilasajoneuvorekisteriin olisi toivottavaa, että hyväksynnän vahvistava asiakirja pidettäisiin ajossa mukana ja esitettäisiin pyydettyä valvontaviranomaiselle. Esitystä on korjattu Poliisihallituksen toiveen mukaiseksi.

Poliisihallitus kiinnittää huomiota ehdotetun lain 34 §:n mukaan tilapäisen säilytyksen paikkoja olisivat sotasatama ja -alue, sotilaslentopaikat, sotilaallisen toiminnan terminaalit, paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma sekä muussa tilapäisen säilytyksen paikassa. SiviiliVAK -lain 30 §:n määritelmässä tilapäisen säilytyksen paikasta sisäinen pelastussuunnitelma tulee taas olla aina, eikä viimeksi mainittu muu tilapäisen säilytyksen paikka ole edes mahdollinen. Edellä tarkoitetuista seikoista johtuvat ongelmat tulevat esiin silloin, kun vaarallisia aineita kuljetetaan SiviiliVAK -lain mukaisesti. Kuormaukseen ja kuorman purkamiseen liittyvän tilapäisen säilytyksen valvominen olisi erittäin hankalaa, ellei mahdotonta. Tilapäisen

säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan on pyydettäessä esitettävä kuljetuksen asiakirjat, joista selviää lähetys- ja vastaanottopaikka. Kuljetuksen suorittaja voi olla eri kuin ajoneuvon (perävaunun) haltija, ja kuorman noudon tai purkamisen aikana kuljettaja ei ole paikalla esittämässä lähetysasiakirjoja pysäköidyn perävaunun osalta. Ongelmat olisi ratkaistavissa rajaamalla välittömästi kuormaukseen tai kuorman purkuun liittyvä säilytys tilapäisen säilytyksen määritelmän ulkopuolella. Esitys on korjattu Poliisihallituksen ehdotuksen mukaiseksi.

Oikeusministeriö huomauttaa, että kohdissa 51 §:n 3 mom., 52 §:n 3 mom., 53 §:n 3 mom., 54 §:n 4 mom. ehdotetaan säädettäväksi, että Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietyistä seikoista ilman, että lain tasolta löytyvät perussäännökset, joista tarkempia säännöksiä ehdotetaan annettavaksi. Esitystä on jatkovalmistelussa täsmennetty vastaamaan oikeusministeriön ehdotusta.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota esityksen 94 §:än ja toteaa, että selkeämmältä vaikuttaisi omaksua tarkastuslaitoksia koskeva sääntely kokonaisuudessaan VAK-laista. Oikeusministeriö katsoo, että ehdotetun säännöksen perusteella jää hyvin epäselväksi, mitä tehtäviä tarkastuslaitokset tekisivät PV-VAK-lain soveltamisalalla tai esimerkiksi riittäisikö VAK-lain nojalla saatu hyväksyntä myös PV-VAK-lain soveltamisalalla toimimiseen. Ehdotettua säännöstä on välttämätöntä täsmentää jatkovalmistelussa. Esitystä on täsmennetty oikeusministeriön huomioiden perusteella.

Poliisihallitus esittää virka-apua koskevan 113 §:n kirjoittamista seuraavaan muotoon:

Valvontaviranomaisella on oikeus saada poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta tarpeellista virka-apua:

- 1) 109 §:ssä säädetyn tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeuden toteuttamiseksi;
- 2) 110 §:ssä säädetyn kuljetusta koskevan kiellon ja vaarallisen aineen purkamista koskevan määräyksen toteuttamiseksi.

Valvontaviranomaisten on annettava vaarallisten aineiden kuljetusten valvomiseksi virka-apua ulkomaisille sotilasvalvontaviranomaisille, jos sen antaminen perustuu Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteisiin.

Virka-avun antamisen edellytyksenä on, että se ei vaaranna virka-apua antavalle viranomaiselle säädettyjen muiden tärkeiden tehtävien suorittamista.

Virka-apusäännös tulisi olla siinä muodossa, että siinä säädetään viranomaisen oikeudesta saada virka-apua eikä virka-avun antajan oikeudesta antaa virka-apua. Lisäksi virka-avun tulisi perustua sen tarpeellisuuteen, joka korostaa virka-avun pyytäjän velvollisuutta pyrkiä selviytymään tehtävästään omin resurssein ennen virka-avun pyytämistä. Esitys on muutettu Poliisihallituksen esityksen mukaiseksi.

Poliisihallitus kiinnittää huomiota, että 122 §:ssä 9 §:n kuljetuskiellon rikkominen on sanktioitu, kun taas siviiliVAK-laissa vastaavaa säännöstä ei ole. Esitys on korjattu tältä osin vastaamaan siviiliVAK-lain säännöstä.

Oikeusministeriö katsoo, että esityskokonaisuuteen sisältyvä ehdotus rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta on nyt käsiteltävässä olevassa esityksessä samanlainen kuin edellisessä. Oikeusministeriö kiinnittää edelleen huomiota siihen, että esityksen perusteluihin ei sisälly arviota siitä, kuinka ehdotettu sääntely täyttää blankorangaistuskriteerit eikä selvitystä ehdotuksen merkityksestä rangaistavuuden kannalta ja sen soveltamisesimerkkejä. Esitystä on jatkovalmistelussa korjattu oikeusministeriön palautteen perusteella.

Lisäksi on saatu runsaasti muotoiluihin ja perustelujen täydentämiseen liittyvää yksityiskohtaista palautetta, joka on pääosin huomioitu esityksessä.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa

1 Luku

Yleiset säännökset

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

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

Lakia sovellettaisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksiin, jotka toteuttaa kolmas osapuoli näiden viranomaisten lukuun, jos kyseessä ovat 6 §:ssä tarkoitetut olosuhteet. Kolmannella osapuolella tarkoitetaan esimerkiksi yritystä, jonka kanssa Puolustusvoimat on tehnyt kuljetussopimuksen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin myös kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin ja muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen, jollei Suomen sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu. Kansainväliset velvoitteet voisivat tulla esimerkiksi kansainvälisen järjestön, kuten Naton, johon Suomi on liittynyt, omista standardeista tai muista määräyksistä. Poikkeus voisi koskea esimerkiksi Nato Sofa- ja DCA-sopimusta. Nämä kuljetukset on rajattu vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain soveltamisalan ulkopuolelle. Tyypillisesti tällaiset kuljetukset liittyvät kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin Suomessa, joita voivat olla esimerkiksi Pohjoismaiden yhteiset harjoitukset tai Nato-maiden kanssa suoritettavat harjoitukset. Tällaisia olisivat myös sotilaalliseen avunantoon liittyvät Suomessa tapahtuvat vaarallisten aineiden kuljetukset ja kansainvälisiin sotilaallisiin sopimuksiin ja yhteisymmärryspöytäkirjoihin liittyvät vaarallisten aineiden kuljetukset, jotka tapahtuvat Suomessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin vaarallisten aineiden tiekuljetukseen, vaarallisten aineiden kuljetukseen, joka suoritetaan ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettuna sotilasilmailuna tai Rajavartiolaitoksen ilmailuna Suomen alueella ja suomalaisessa sotilasilma-aluksessa tai Rajavartiolaitoksen ilma-aluksessa Suomen alueen ulkopuolella sekä sota-aluskuljetukseen tai Rajavartiolaitoksen aluskuljetukseen Suomen vesialueilla ja suomalaisessa sota-aluksessa tai Rajavartiolaitoksen aluksessa Suomen vesialueiden ulkopuolella.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen myös sotasatamassa, sotasatama-alueella ja sotilaslentopaikassa. Näissä paikoissa sovellettavia säännöksiä olisivat esimerkiksi säännökset kuljetuksesta, kuormaamisesta ja purkamisesta, yhteen kuormaamisesta, tilapäisestä säilytyksestä, kuljetusyksikön merkinnästä. Sotasatama-alueoimintatilan käyttöönotto ja purkaminen eivät tapahdu erillään normaaliolojen lainsäädännön oikeuksista ja vastuista satamissa. Näissä tilanteissa kiinteistö on tilapäisesti Puolustusvoimien käytössä puolustusvoimista annetun lain 14 §:n nojalla joko sopimuksenvaraisesti tai Puolustusvoimien päätöksellä sotilaalliseen harjoitustoimintaan tai puolustusvalmiuden kohottamiseen.

Lakia ei pääsääntöisesti sovellettaisi sotilaslentopaikoilla tapahtuviin polttoainesiirtoihin samalla tavalla kuin tiekuljetusta koskevia säännöksiä sovelletaan polttoainekuljetuksiin tiellä, koska lentopaikkojen polttoainesiirrot tapahtuvat tarkoitusta varten suunnitelluilla erikoisajoneuvoilla, joita ei ole tarkoitettu käytettäväksi tieliikennelaissa (729/2018)

tarkoitettulla tiellä. Tällaisten polttoainesiirtojen osalta olisi tarpeen asettaa tiettyjä teknisiä vaatimuksia, jotka koskisivat säiliöiden rakennetta, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä.

Pykälän 5 momentin mukaan maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitettussa maastossa tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovellettaisiin, mitä tässä laissa säädetään tiekuljetuksesta ja poikkeuksesta kuljetusvälineen merkinnästä. Maastoliikennelain 3 §:n mukaan maastolla tarkoitetaan maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen. Maastoliikennelain hallituksen esityksen (HE 163/1995 vp) 3 §:n perustelujen mukaan kaikki muut alueet paitsi tieliikennelain 2 §:ssä tarkoitettut tiet ja kisko- tai ilmaliikenteeseen tarkoitettut alueet ovat maastoa.

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

2 §. Soveltamisalan rajaus. Pykälässä säädettäisiin soveltamisalan rajauksesta. Pykälän 1 momentin mukaan lakia ei sovellettaisi niihin vaarallisiin aineisiin, jotka kiinteästi kuuluvat kuljetusvälineen käyttötarkoituksen mukaiseen asejärjestelmään tai muuhun järjestelmään. Esimerkiksi torjuntahävittäjään kiinnitetään erilaisia ampumatarvikkeita, joita torjuntahävittäjä tarvitsee kyetäkseen toteuttamaan sille käsketyt alueellisen koskemattomuuden valvontaan tai turvaamiseen liittyvän tehtävän. Samoin panssarivaunu tarvitsee pääaseidensa ampumatarviketäytön sekä erilaisia naamio- ja merkkisavuja kyetäkseen toimimaan taistelutehtävässä. Esimerkiksi räjähteiden raivaamiseen käytetään ajoneuvoja, joissa on räjähteisiin luokiteltavia tarvikkeita raivaustehtäviä varten. Tarvikkeita käytetään löytöräjähteiden hävittämiseen löytöpaikalla.

Tällaisissa tapauksissa räjähte on purettu kuljetuspakkauksestaan ja se on kiinnitetty erityisesti sitä varten suunniteltuun laitteeseen, esimerkiksi ripustimeen taikka ampumatarvikekaruselliin. Näissä tapauksissa ei ole enää kysymys vaarallisen aineen varsinaisesta kuljetuksesta, vaan kysymys on tapahtumasta, joka on osa vaarallisen aineen tarkoitettua käyttöä.

Muulla järjestelmällä tarkoitettaisiin sellaisia kuljetusvälineen käyttötarkoitukseen liittyviin järjestelmiin, jotka eivät suoranaisesti kuulu kyseisen kuljetusvälineen asejärjestelmään. Esimerkkinä tällaisesta on telakuorma-auton alustalle asennettu raskaan heittimen asejärjestelmä. Asejärjestelmään kuuluu paitsi varsinainen ase sisältämä raskas 120 mm:n kranaatinheitin, myös heitinvaunun mukana kulkeva ampumatarvikevaunu, jossa kuljetetaan erityisiin telineisiin asetettuina varsinaisen heittimen ampumatarvikkeita. Vastaavia järjestelmiä ovat erilaisille alustoille asennetut raketinheitinjärjestelmät ja niiden ampumatarvikevaunut.

Pelastuslain (379/2011) 27 a §:n mukaan Rajavartiolaitos huolehtii pelastustoiminnasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä tapahtuneissa alusöljyvahingoissa ja aluskemikaalivahingoissa ja sovittaa yhteen siihen varautumista. Myös Merivoimien alukset osallistuvat lakisääteisinä tehtävinään näihin merialueen ympäristövahinkojen torjuntatehtäviin. Esimerkkinä tällaisista soveltamisalan rajauksista ympäristövahinkojen torjunta-alukset sekä ympäristövahinkojen torjuntatehtävissä käytettävät kalustolautat sekä keräyssäiliöt.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei tätä lakia sovelleta vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksiin. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset suorittaa siviilitoimija, johon sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia ja sen nojalla annettuja vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien tuotantolaitoksia ja varastoalueita koskevasta soveltamisalan rajauksesta. Suljetulla ja rajatulla sotilasalueella, kuten esimerkiksi tuotantolaitos- ja varastoalueilla, mukaan lukien tilapäiset sotilaslentopaikat ja sotasatamat, tapahtuu materiaalin siirtoja varastosta toiseen tai kulutukseen. Materiaalia, kuten esimerkiksi ammuslaatikoita ja kasetteja siirrettäisiin ammusvaunuihin ja ohjuskärryihin varustelua varten valmisteltuina, jolloin ne eivät olisi vielä asejärjestelmissä, mutta eivät myöskään enää kuljetuspakkauksessa.

Pykälän 4 momentin rajausta koskisi myös ilmatankkausaluksia sekä ilmatankkaukseen liittyvää lentotoimintaa, jossa polttoaine on kuljetusvälineessä sen käyttötarkoituksen mukaista käyttöä varten. Ilmatankkauksella tarkoitetaan käyttötarkoitusta varten varustetulla ilma-aluksella ilmassa tapahtuvaa toisen ilma-aluksen tankkaamista. Toimintaan liittyy tankkaavan ilma-aluksen mahdollisesti omasta polttoainejärjestelmästä erotetun tankkausjärjestelmän polttoainetäydennys lentopaikalla.

3 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Esitetty pykälä olisi informatiivinen säännös. Pykälän 1 momentin mukaan vaarallisten aineiden kuljetuslakia ei sovellettaisi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetukseen, ellei tässä laissa siitä toisin säädetä.

4 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin lain soveltamisalaan kuuluva vaarallinen aine. Määritelmän mukaan aineella ei tarkoitettaisi suppeasti vain yksittäistä ainetta, vaan aineella tarkoitettaisiin laajasti myös seosta, liuosta, esinettä, välinettä ja tavaraa. Siten määritelmän ei olisi rajaava sen suhteen, mikä on aineen olomuoto tai miksi välinettä taikka tavaraa tavanomaisesti kutsutaan. Merkittävää on, että sillä on sellainen ominaisuus, johon liittyvää riskiä sääntelyllä pyritään hallitsemaan ja jonka perusteella se on luokiteltava kuljetusta varten vaaralliseksi. Määritelmää täydentää luokitusta koskeva 10 §, joka sisältää aineen vaarallisia ominaisuuksia vastaavat luokat.

Kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevissa määräyksissä vaaralliset aineet määritellään sellaisiksi, jotka luetteloidaan määräyksissä ja joiden kuljetus on kyseisen

kuljetusmuodon määräyksissä kielletty tai joiden kuljetus on sallittu vain kyseisten määräysten mukaisesti. Tämä määritelmä ei kerro oleellisesti aineen vaarallisuudesta, joten lakiin otettaisiin vaaraominaisuuksia paremmin kuvaava määritelmä.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan kuljetuksella tarkoitettaisiin varsinaista kuljetusta, jossa vaarallisten aineet kuljetetaan paikasta toiseen, sekä siihen liittyvää, kuljetusturvallisuuteen vaikuttavaa toimintaa kuljetusketjussa: kuormaamista, lastaamista, purkamista ja muuta kuljetukseen liittyvää käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä.

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

Kuljetuksen määritelmä kattaisi myös kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuvan matkan väliaikaisen keskeytyksen. Väliaikaiset keskeytykset sekä liikenteestä johtuva vaarallisten aineiden säilyttäminen kuljetusvälineessä, säiliössä ja kontissa ovat pysähdyksiä, jotka olennaisesti liittyvät varsinaiseen kuljetustapahtumaan. Kuljetustapahtumassa on eri tilanteissa erilaisia tarpeita pysähdyksille, mutta niissä lähetystä ja kuormaa ei pureta, ja matkan jatkuu keskeytyksen syyn poistuttua. Tällaisia syitä voisivat olla liikenteestä johtuva suunnittelematon tilanne, jossa ei päästä käyttämään tiettyä tien osaa, vaan sen vapautumista joudutaan odottamaan. Tyypillisesti kuljettaja huolehtii kuljetusvälineestä keskeytyksen ajan.

Pykälän 3 kohdan määritelmän mukaan tiekuljetuksella tarkoitettaisiin vähintään nelipyöräisellä tai tela-alustaisella moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja sen hinattavalla laitteella suoritettavaa kuljetusta. Moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat ajoneuvolain mukaan auto, mopo ja moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyöräiset L-luokkien ajoneuvot sekä traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo sekä sotilasajoneuvolain mukaiset ajoneuvot. Tieliikennelain 2 §:n mukaa tiellä tarkoitetaan maantietä, katuja, yksityisiä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Pykälän 4 kohdan määritelmän mukaan aluskuljetuksella tarkoitettaisiin kappaletavaran kuljetusta Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella.

Pykälän 5 kohdan mukaan ilmakuljetuksella tarkoitettaisiin ilmailulaissa tarkoitetulla sotilasilma-aluksella tai Rajavartiolaitoksen ilma-aluksella tapahtuvaa kuljetusta.

Pykälän 6 kohdan mukaan sotasatamalla tarkoitettaisiin Puolustusvoimien hallinnassa olevaa satamaa.

Pykälän 7 kohdan mukaan sotasatama-alueella tarkoitettaisiin Puolustusvoimien hallinnassa osittain tai kokonaan olevaa siviilisatama-aluetta tai siviilisatamaa.

Pykälän 8 kohdan mukaan sotilaslentopaikalla tarkoitettaisiin lentopaikkaa, johon sotilasilmailu tukeutuu. Määritelmä kattaisi lennostojen alueiden lisäksi maantietukikohdat ja yhteistoimintalentopaikkojen alueet, jotka ovat Puolustusvoimien käytössä.

Pykälän 9 kohdan mukaan sotasatamanpitäjällä tarkoitettaisiin sitä, joka ylläpitää sotasatamaa ja sotasatamatoimintoja, vastaa sotasatamapalveluista ja hallitsee tai omistaa sotasataman, tai hallinnoi sotasatama-aluetta sopimuksen perusteella. Sotasatama-alue on väliaikainen menettely siviilisatamassa, joka ei muuta sen omistusta, ainoastaan tilapäistä hallinnan muutosta.

Pykälän 10 kohdan mukaan sotilaslentopaikanpitäjällä tarkoitettaisiin sitä, joka ylläpitää sotilaslentopaikkaa ja sotilaslentopaikkatoimintoja, vastaa sotilaslentopaikkapalveluista ja omistaa sotilaslentopaikan tai hallinnoi aluetta.

Pykälän 11 kohdan mukaan ei-pii-merkityllä paineastialla ja paineellisella säiliöllä, paineastiaa ja paineellista säiliötä, joka ei ole kuljetettava painelaite siinä merkityksessä kuin kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY ja 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU 2 artiklan 1 kohdassa on määritelty ja jotka eivät ole paineella tyhjennettäviä tai täytettäviä säiliöitä, jotka ovat kuljetuksen aikana paineettomia, mutta joiden tyhjentämiseen tai täyttämiseen käytettävä paine on yli 0,5 baaria.

Pykälän 12 kohdan mukaan tarkastuslaitoksella tarkoitettaisiin Suomen viranomaisen hyväksymää laitosta, jolla on oikeus suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien sekä niihin liittyvien lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä toimenpiteitä. Tarkennus on tarpeen, sillä lakia sovelletaan sekä kotimaan että ulkomaan kuljetukseen lain soveltamisalaa koskevan pykälän mukaisesti.

Pykälän 13 kohta sisältäisi määritelmän kuljetettavasta painelaitteesta. Kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin määritelmän mukaan kuljettavat painelaitteet ovat VAK-direktiivin liitteen 6.2 kohdassa tarkoitettuja paineastioita ja kohdassa 6.8 tarkoitettuja säiliöitä, monisäiliöajoneuvoja ja –vaunuja, monisäiliökontteja sekä niiden venttiileitä ja muita lisälaitteita, joita käytetään kaasujen ja muiden kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin

liitteessä I määriteltyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen. Näiden paineastioiden ja paineellisten säiliöiden lisäksi direktiivin mukaan kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvat pienet kaasua sisältävät astiat eli kaasupatruunat. Kuljetettaviin painelaitteisiin eivät kuulu aerosolit, avoimet kryoastiat, hengityslaitteiden kaasupullot, sammuttimet, VAK-direktiivin liitteissä olevan 1.1.3.2 kohdan mukaisesti poikkeuksen saaneet kuljetettavat painelaitteet sekä 3.3 kohdan erityismääräyksillä pakkausten rakenne- ja testausvaatimuksista vapautetut kuljetettavat painelaitteet.

Pykälän 14 kohdan mukaan piimerkillä tarkoitettaisiin kuljetettavaa painelaitetta osoittavaa merkkiä. Pii-merkkiä koskevat säännöt ja ehdot on annettu kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 15 artiklassa, johon määritelmässä viitattaisiin. Kyseisessä artiklassa annetaan merkin tekniset tiedot: symboli, vähimmäismitat ja mittasuhteet.

Pykälän 15 kohta sisältäisi tiekuljetuksia koskevan ADR-sopimuksen määritelmän. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksista on voimassa kansainvälinen sopimus vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista (ADR) (SopS 23/1979). Sopimuksessa on määräyksiä vaarallisten aineiden luokituksesta, kuljetusasiakirjoista, pakkausten, säiliöiden ja konttien rakenne-, testaus-, käyttövaatimuksista, kuorman käsittelystä ja muista tiekuljetuksen teknisistä vaatimuksista. Se myös määrittää kuljetuksen osapuolten velvollisuudet. ADR-sopimuksen määräyksiä päivitetään ja mukautetaan tekniikan kehitykseen jatkuvasti. Sopimuksessa on mukana 52 valtiota, Euroopan unionin jäsenvaltioissa ADR-sopimuksen määräykset edellytetään saatettavaksi voimaan myös kotimaan kuljetuksissa.

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

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

Pykälän *18 kohta* sisältäisi ilmakuljetuksia koskevan ICAO-TI- sopimuksen määritelmän. ICAO-TI sisältää kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO⁶) julkaisemat tekniset määräykset (TI, technical instruction). ICAO-TI sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden luokituksesta, kuljetusasiakirjoista, pakkausten rakenne-, testaus-, käyttövaatimuksista, kuorman käsittelystä ja muista ilmakuljetuksen teknisistä vaatimuksista vastaavasti kuten muiden kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetusta koskevissa kansainvälisissä määräyksissä.

Pykälän *19 kohta* sisältäisi määritelmän turvauhasta. Se tarkoittaisi uhkaa vaarallisten aineiden kuljetukseen kohdistuvasta laittomasta teosta eli laissa rangaistavaksi säädetystä toiminnasta, jonka tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden tai yleisen turvallisuuden vaarantaminen.

Pykälän *20 kohta* sisältäisi määritelmän turvatoimista. Niillä tarkoitettaisiin kaikkia toimenpiteitä ja menettelyjä, joiden tarkoituksena on torjua turvauhkaa sekä estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö.

Pykälän *21 kohta* sisältäisi määritelmän irtotavarakontista. Yleisesti kansainvälisessä liikenteeseen käytettäviä kontteja koskee konttilaki ja turvallisista konteista tehty kansainvälinen yleissopimus. Vaarallisten aineiden kuljetusten kansainväliset määräykset eivät siten sisällä teknisiä lisävaatimuksia näille konteille, vaan määräyksissä edellytetään yleissopimuksen täyttymistä vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Mainitun yleissopimuksen mukainen kontti hyväksytään konttilain mukaisesti, eikä siitä säädettäisi tässä laissa. Vaarallisten aineiden kuljetusmääräykset sisältävät lisävaatimuksia vain sellaisille vaarallisten aineiden kuljetuksen käytettäville irtotavarakonteille, joihin ei sovelleta yleissopimusta. Siten myös ehdotettavan lain rakenne- ja hyväksyntävaatimukset koskisivat irtotavaran kuljetukseen käytettävistä konteista vain tällaisia irtotavarakontteja.

Pykälän *22 kohdassa* ajoneuvotarkastajalla tarkoitettaisiin ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013) tarkoitettua Puolustusvoimissa katsastuksia suorittavaa ajoneuvotarkastajaa sekä ajokorttilain nojalla annetussa Puolustusministeriön asetuksessa (23/2013) tarkoitettua Puolustusvoimissa tutkintoja vastaanottavaa ajoneuvotarkastajaa.

Pykälän *23 kohdassa* ilmakuljetuksen kuljetuksen tilaajalla tarkoitettaisiin puolustushaaraa, joukko-osastoa, joukko-osaston yksikköä tai muuta viranomaista, kuten poliisia tai pelastuslaitosta. Tilaaja voisi olla myös operaatiokeskus virka-apupyynnöiden osalta.

5 §. Kansainvälisten sotilasstandardien soveltaminen kuljetukseen.

⁶ The International Civil Aviation Organization

Pykälässä säädettäisiin, että puolustusministeriö hyväksyy sotilaspuolen vaarallisten aineiden kuljetuksen tekniset vaatimukset sisältävät kansainväliset sotilasstandardit. Hyväksymisessä ei ole kyse sotilasstandardien implementoinnista, vaan siitä, mitä teknisiä vaatimuksia pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi käyttää esimerkiksi vaarallisten aineiden sotilaskuljetuksista annettavien määräysten pohjana. Sotilasstandardien hyväksynnän perusteella pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi antaa sotilasstandardeja vastaavia määräyksiä ja puolustusministeriö voisi ottaa standardeissa todetut tekniset vaatimukset huomioon esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusta Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta koskevassa puolustusministeriön asetuksessa. Sotilasstandardien hyväksyntä ei velvoita ottamaan huomioon standardeissa esitettyjä seikkoja sellaisenaan ja kansallinen harkintavalta säilyy siten laajana.

Siviilipuolella kuljetusten mahdollistamiseksi rajojen yli maasta toiseen on tehty kansainvälisiä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia sopimuksia kuten tiekuljetuksia koskeva ADR-sopimus, rautatiekuljetuksia koskevat RID-määräykset, merikuljetuksia kappaletavarana koskevat IMDG-Code ja vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia koskevat ICAO-TI –määräykset. Näissä sovitaan yhteisistä turvallisuusvaatimuksista vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Sotilaallisen yhteistoiminnan kehittyessä tarve mahdollistaa vaarallisten aineiden sotilaskuljetukset maasta toiseen on johtanut analogiseen kehitykseen, jossa kansainvälisillä sotilasstandardeilla pyritään sopimaan ja käyttöönottamaan yhteiset turvallisuusvaatimukset. Nykyisissä sotilasstandardeissa pyritään viittaamaan suoraan mainittuihin siviilisopimuksiin ja –määräyksiin ja siten toteuttamaan kuljetukset mahdollisimman paljon siviilivaatimusten mukaisesti. Sotilasstandardia tyypillisesti tarvitaan tilanteessa, jossa on tarve kuljettaa vaarallista ainetta, jota siviilimääräysten mukaan ei saa kuljettaa, mutta jonka kuljettaminen sotilaallisessa toiminnassa on välttämätöntä. Sotilasstandardin tarkoituksena on täsmentää ne erityiset turvallisuusvaatimukset, joiden soveltamisella katsotaan kuljetuksen olevan riittävän turvallista sotilaallisessa toiminnassa.

6 §. *Lain soveltaminen valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa.* Pykälässä säädettäisiin tämän lain soveltamisesta Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetuksiin valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa.

Pykälässä säädettäisiin asevelvollisuuslain 32 §:n 3 momentissa säädetyn olosuhteiden mukaisesta joukkojen varustamisesta niiden perustamispaikoissa. Tällaisessa tilanteessa on tarve siirtää keskusvarastoista perustamispaikoille lyhyessä ajassa suuria määriä vaarallisia aineita, kuten polttoaineita ja ampumatarvikkeita perustettaville joukoille. Logistisesti ajatellen tällaiset kuljetukset olisi voitava suorittaa ennen kuin kertausharjoitukseen kutsutut reserviläiset saapuvat perustamispaikalle. Suurelta osin tällaiset kuljetukset toteuttaisivat siviilitoimijat, sillä Puolustusvoimilla ei tähän ole riittävästi kalustoa. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukainen ajoneuvokalusto ja kuljettajaresurssit koko valtakunnan alueella eivät riitä kaikkien tarvittavien kuljetusten toteuttamiseen. Pykälässä säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden täytyessä voitaisiin soveltaa tässä laissa säädettyjä poikkeuksia käytettävään ajoneuvokalustoon ja myös siviilikuljettajiin.

Tämän pykälän mukaisia olosuhteita koskevat mahdolliset poikkeukset säädettäisiin asiayhteyden mukaan erikseen. Poikkeusmahdollisuuksia olisi 21 pykälässä. Niissä viitattaisiin 6 §:ään ja ne koskisivat esimerkiksi kuljetusvälineen hyväksyntää, Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamisen -ajoluvan myöntämistä ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksia. Poikkeuksista säädettäisiin lain 10 §:n 6 momentissa, 12 §:n 2 momentissa, 13 §:n 4 momentissa, 17 §:n 4 momentissa, 18 §:n 4 momentissa, 19 §:n 4 momentissa, 21 §:n 1 momentissa, 30 §:n 3 momentissa, 31 §:n 1 momentissa, 43 §:n 4 momentissa, 52 §:ssä, 53 §:n 2 momentissa, , 61 §:n 2 momentissa, 64 §:n 5 momentissa, 70 §:n 6 ja momentissa, 71 §:n 5 momentissa, ja 128 §:n 4 momentissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä olosuhteista, joissa pykälää sovellettaisiin. Normaalioloissa pykälää sovellettaisiin vastaavassa tilanteessa, jossa myös asevelvollisuuslain 32 §:n 3 momentin mukaista nopeutettua kertausharjoitukseen määräämistä sovelletaan. Turvallisuustyöympäristössä ilmenevä tarve voisi liittyä esimerkiksi Suomen lähialueella järjestettävään epätavanomaiseen sotilaalliseen harjoitukseen tai muuhun luonteeltaan uhkaavaksi kehittyvään tilanteeseen. Päätöksen tekisi asevelvollisuuslain kanssa analogisella tavalla tasavallan presidentti puolustusvoimain komentajan esittelystä. Lisäksi esitetään säädettäväksi, että vastaavia poikkeuksia voitaisiin soveltaa, kun valtakunnassa on todettu vallitsevan valmiuslain tarkoittamat poikkeusolot taikka puolustustilain tarkoittama puolustustila.

Valmiuden tehostamisessa on kyse Puolustusvoimien valmiuden säätelyn ensimmäisen vaiheen toimenpiteistä, joihin ryhdytään Puolustusvoimien omalla päätöksellä, Puolustusvoimien omin voimavaroin ja pääasiassa normaaliolojen toimivaltuuksin. Esimerkkejä valmiuden tehostamisen keinoista ovat Puolustusvoimien oman johtamisvalmiuden lisääminen, alueellisen koskemattomuuden valvonnan ja turvaamisen tehostaminen, kohteiden suojaamisen tehostaminen ja joukkojen kouluttamisen tehostaminen. Päätöksen esimerkiksi aluevalvonnan tehostamisesta voi tehdä puolustusvoimien valmiuspäällikkö tai ilma- tai merivoimien komentaja.

Valmiuden kohottamisessa on kyse Puolustusvoimien valmiuden säätelyn toimenpiteistä, jotka liittyvät sotilaalliseen uhkaan ja jotka aloitetaan valtion johdon päätösten ja puolustusvoimain komentajan käskyjen mukaisesti. Valmiuden kohottaminen edellyttää valtion johdon päätöstä, valmiuslainsäädännön toimivaltuuksia sekä yhteiskunnan resurssien saamista käyttöön. Esimerkkejä valmiuden kohottamiseen liittyvistä toimenpiteistä ovat ylimääräiseen palvelukseen kääntäminen ja sodan ajan joukkojen perustaminen. Valmiuden kohottamiseen voidaan ryhtyä suoraan, ilman edeltävää valmiuden tehostamista.

Valmiuden tehostamisessa ja valmiuden kohottamisessa on siis kyse kahdesta eri asiasta. Valmiuden tehostaminen tehdään Puolustusvoimien omasta aloitteesta, valmiuden kohottaminen puolestaan edellyttää valtion johdon päätöstä. Valmiuden kohottaminen on huomattavasti tehostamista vakavampi toimenpide ja edellyttää lainsäädännön mukaisesti sotilaallisen uhan tunnistamista. (PuVM 2/2016 vp)

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä menettelystä, jolla Tasavallan presidentti toteaa 1 momentissa tarkoitetun välttämättömän tarpeen olemassaolon.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos toimisivat jäljempänä tässä laissa säädettävissä poikkeuksissa lähettäjänä ja vastaanottajana.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin edellä kuvatuista syistä, että laissa säädettyjä poikkeuksia sovellettaisiin tässä pykälässä säädetyissä olosuhteissa myös kolmannen osapuolen Puolustusvoimille tai Rajavartiolaitokselle suorittamiin kuljetuksiin. Kolmannella osapuolella tarkoitetaan esimerkiksi yritystä, jonka kanssa Puolustusvoimat on tehnyt kuljetussopimuksen.

2 luku

Yleiset turvallisuusperiaatteet

7 §. *Selvilläolovelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin lain yleiseksi turvallisuusperiaatteeksi kaikkea vaarallisten aineiden kuljettamista ohjaava säännös selvilläolovelvollisuudesta. Säännös vastaisi sisällöltään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 5 § yleissäännöstä. Vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä suorittavilla tulisi olla käytettävissään tarvittavat tiedot kuljetettavien ja kuljetusta varten käsiteltävien aineiden vaarallisista ominaisuuksista ja luokituksesta. Lisäksi kuljetuksia hoitavan ja kuljetukseen osallistuvan olisi oltava selvillä eri kuljetusmuotoihin sisältyvien vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien tehtäviensä osalta, mitkä lain vaatimukset ovat, voidakseen toimia säädettyjen velvoitteiden mukaisesti.

Nämä velvoitteet koskisivat koko kuljetusketjua lähettäjistä vastaanottajaan sekä kaikkien osapuolten kaikkia kuljetusturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä, jotta kaikessa kuljetukseen liittyvässä toiminnassa noudatettaisiin lain velvollisuuksia ja toteutettaisiin niistä johtuvat käytännön toimenpiteet.

8 §. *Huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien osapuolten yleisistä toimintaa ohjaavista huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuuksista. Vaarallisia aineita, jotka voivat aiheuttaa vaaraa terveydelle, turvallisuudelle, omaisuudelle tai ympäristölle, ei saisi kuljettaa noudattamatta turvallisen kuljetuksen takaavia menettelyitä ja toimintatapoja riskien rajoittamiseksi. Kuljetuksen osapuolten tarkemmista velvollisuuksista säädettäisiin 9 luvussa. Säännösten rikkomista ei olisi sanktioitu niiden yleisluonteisuuden vuoksi.

Pykälän 1 momentin velvoitteet koskisivat 4 §:än sisältyvän kuljetusmääritelmän mukaisesti muitakin kuljetukseen liittyviä toimenpiteitä, kuten kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä, joten näitä toimia ei mainittaisi

momentissa erikseen. Arvioitaessa sitä, millaista huolellisuutta ja varovaisuutta kulloinkin edellytettäisiin, olisi otettava huomioon kuljetettavan aineen laji, määrä ja kuljetusmuoto. Aineen laji kuvastaa aineen vaarallisuutta. Kaikille vaarallisille aineille on ominaista, että ne aiheuttavat väärin käsiteltyinä vahinkoa tai ainakin vaaraa ihmisille ja ympäristölle. Mitä enemmän vaarallista ainetta kuljetetaan, sitä enemmän tulisi kiinnittää huomiota kuljetuksen turvallisuuteen. Esimerkiksi radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa merkittävämpää on aineen säteilyominaisuudet kuin kuljetettavan aineen määrä. Eri kuljetusmuotojen erot tulee ottaa kuljetuksessa huomioon, koska eri kuljetusmuotoja koskevat säännökset ja määräykset poikkeavat toisistaan. Momenttiin esitetty velvoite koskisi kaikkia kuljetusturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittavia koko kuljetusketjussa ja kaikissa kuljetukseen liittyvissä toimissa.

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

Ehdotettu pykälä vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 §:ä.

9 §. Kuljetuskielto. Pykälässä säädettäisiin vaarallisen aineen kuljetuskiellosta. Jos vaarallista ainetta ei olisi luokiteltu, siitä ei olisi annettu säädettyjä tietoja, kuljetusväline tai kuljetustapa ei olisi turvallinen taikka kuljetusta ei muuten suoritettaisi turvallisesti kuten tässä laissa ja sen nojalla annettavissa säännöksissä tai määräyksissä, ainetta ei saisi kuljettaa, ellei tässä laissa toisin säädettäisi. Ehdotettu pykälä olisi pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 7 §:n kanssa. Ero olisi pykälän jälkimmäisessä virkkeessä, jonka säännöksellä ”ellei tässä laissa toisin säädetä” viitattaisiin jäljempänä tuleviin erityistilanteisiin, joista tässä laissa säädetään erikseen aineelliset vaatimukset.

Laissa säädettäisiin erilliset yksityiskohtaiset aineelliset säännökset tietojen antamisesta, kuljetusvälineen ja kuljetustavan turvallisuudesta sekä muista kuljetusturvallisuuden takaavista vaatimuksista, kuten esimerkiksi luvista, hyväksynnöistä ja koulutuksesta, jotka ovat vaarallisten aineiden turvallisen kuljettamisen takeita.

3 luku

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot

10 §. Vaarallisten aineiden luokitus. Vaarallisten aineiden luokat vastaisivat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä määrättyjä luokkia. Luokituksen perusteella määritettäisiin, onko aine tämän lain soveltamisalaan kuuluva. Oikea luokitus antaisi perustan turvalliselle kuljetukselle, sillä sen perusteella määräytyisivät muut laissa ja sen nojalla säädetty ja määrätty velvollisuudet ja turvallisuusvaatimukset. Tavaraa tai ainetta,

joka kuljetukseen esitettyssä muodossa voi räjähtää, reagoida vaarallisesti, aiheuttaa tulipalon, tuottaa vaarallista lämpöä tai vaarallisia myrkyllisten, syövyttävien tai syttyvien kaasujen tai höyryjen päästöjä kuljetuksen tavanomaisissa olosuhteissa, ei saisi kuljettaa. Pykälässä tarkoitetuissa luokissa yksilöitäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät mahdolliset riskit. Luokat on määritelty Yhdistyneiden Kansakuntien vaarallisten aineiden kuljetuksia käsittelevässä asiantuntijakomiteassa, jonka työn tuloksena julkaistaan vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat suositukset. Näihin luokkiin ja luokitukseen perustuisivat kaikki eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden luokat ja luokituskriteerit.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luokista, joihin vaarallisen aineen olisi kuuluttava kuljetusta varten, jotta muut kuljetuksen ehdot voitaisiin määrittää. Lain 4 §:ssä vaarallisen aineen määritelmä sisältäisi kuvauksen erilaisista aineen sisältämistä vaaraominaisuuksista, jotka tässä momentissa mainittujen luokkien kanssa yhdessä antaisivat kuvan siitä, millaisten aineiden kuljetukseen tätä lakia sovellettaisiin. Koska aineen vaaralliset ominaisuudet on tunnistettava kuljetusta varten, sen fysikaaliset, kemialliset, fysiologiset ja muut ominaisuudet olisivat määritettävä mittaamalla, testaamalla tai laskemalla ja luokitus olisi tehtävä eri luokkia koskevien kriteerien mukaisesti. Luokkaan 9 Muut vaaralliset aineet ja esineet kuuluisivat esimerkiksi ympäristölle vaaralliset aineet, jos niillä ole muun luokan vaaraominaisuuksia, ja litiumakut. Näistä kriteereistä määrittäisiin pykälän valtuussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vaatimuksesta määrittää kuljetettavalle aineelle aineen ominaisuuksiin perustuva yksilöivä nimike ja muut tunnistetiedot, joiden mukaan määräytyisivät kuljetuksessa noudatettavat tarkemmat vaatimukset, kuten pakkauksen tai säiliön tyyppi. Vaarojen tunnistetiedot auttaisivat mahdollisen onnettomuustilanteen edellyttämiin hätätoimenpiteisiin ryhtymisessä. Nimikkeet olisivat yksittäiselle aineelle ja esineelle tarkasti määriteltyjä tai aine- ja esineryhmille määriteltyjä ryhmänimikkeitä tai yleisiä ryhmänimikkeitä. Kaikki vaarallisten aineiden nimikkeet ja tunnistetiedot on mainittu kansainvälisissä vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevissa määräyksissä, ja ne olisivat myös valtuussäännöksen nojalla annettavissa eri kuljetusmuotoja koskevissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaatimuksesta luokitella vakavaa vaaraa aiheuttavat aineet. Näiden aineiden luokittelusta vastaisi toimivaltaisena viranomaisena Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. Tällaisia aineita olisivat esimerkiksi tietyt aikaisemmin luokittelemattomat räjähdenäytteet, orgaaniset peroksidit ja itsereaktiiviset aineet. Viranomaisen luokitus vaaditaan tyypillisesti kansainvälisten sopimusten mukaan aina räjähteille ilma- ja aluskuljetuksissa. Näistä aineista määrättäisiin tarkemmin ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pykälän valtuussäännöksen nojalla. Luokituksen toimivaltaisista viranomaisista säädettäisiin 19 luvussa.

Ehdotetun pykälän 1 – 4 momentit ovat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 8 §:n 1 – 4 momenttien kanssa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin yleisperiaatteesta, jonka mukaan tämän lain mukaisissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen sovellettaisiin normaalioloissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 8 §:n 5 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetut määräyksenantovaltuudet. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 5 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulisi perustua kansainvälisiin sotilasstandardeihin.

Rajavartiolaitos osallistuu Puolustusvoimien määräysten valmisteluun ja voi ottaa määräykset käyttöönsä omalla päätöksellään.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa sotilaallisen toiminnan edellyttämistä poikkeuksista. Poikkeus koskisi tässä tilanteessa uudelleen pakattuja vaarallisia aineita tai koottuja räjähtäviä laukaisulaitteita. Tällaisessa tilanteessa olisi varauduttava siihen, että vaarallisia aineita jouduttaisiin kuljettamaan esimerkiksi nopeasti väistöalueelle siirryttäessä hyökkäysuhan alla. Tällöin kysymykseen voisi tulla valmiiksi koottujen laukaisulaitteiden kuljettaminen esimerkiksi sytyttimet kiinnitettyinä. Näissäkin tilanteissa sovellettaisiin tämän pykälän 1 – 4 momentissa säädettyjä perussäännöksiä vaarallisen aineen luokituksesta ja pakkauksen hyväksymisestä, mutta luokituksen hyväksyisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto. Käytännössä luokituksen hyväksyntä voisi perustua analogiamenettelyyn eli vastaavan räjähteen luokituksen periaatteet voisivat olla hyväksynnän perusteena. Luokituksen hyväksymiseksi olisi mahdolliset uudelleen pakkaustavat ja valmiiksi koottujen laukaisulaitteiden kuljetustavat ja kuljetuskonfiguraatiot tarpeen suunnitella mahdollisimman hyvin etukäteen.

11 §. *Vaarallisen aineen kuljettaminen hävitettäväksi.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisen aineen kuljettamisesta hävitettäväksi. Voimassa olevan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005, jäljempänä *kemikaaliturvallisuuslaki*) 89:n § 3 momentin mukaan Puolustusvoimien on otettava haltuunsa räjähdde, joka on kuulunut tai

jonka sen laadun perusteella on syytä olettaa kuuluneen joko Suomen tai muun maan puolustusvoimille. Puolustusvoimien on huolehdittava sen asianmukaisesta ja turvallisesta kuljetuksesta, säilyttämisestä ja hävittämisestä. Räjähteen raivaamisella tarkoitettaisiin koko tässä tarkoitettua toimenpideketjua.

Pykälässä säädettäisiin poikkeuksesta 9 §:n kuljetuskieltoon. Koska vaarallinen aine tyypillisesti löydetään joko maastosta tai vesistöistä, ei ole tarkoituksenmukaista vaatia sille erityistä luokitusta kuljetusturvallisuuden toteamiseksi. Voimassa olevan kemikaaliturvallisuuslain 90 §:n mukaan räjähteitä saavat hävittää vain ne, jotka tuntevat räjähteiden ominaisuudet sekä hävittämismenetelmät ja niiden edellyttämät turvallisuustoimenpiteet. Puolustusvoimissa on tämän vuoksi erityisesti koulutettuja raivaajia, jotka koulutetaan arvioimaan löydettyjen räjähteiden turvallisen kuljetuksen mahdollisuuksia. Varsinainen luokitus korvattaisiin tässä tilanteessa erityisesti koulutetun raivaajan tekemällä arvioinnilla.

Säännöksen ottaminen lakiin on perusteltua siksi, että raivaamistoimintaa toteutetaan jatkuvasti, koska sodan aikaisia räjähtämättömiä ampumatarvikkeita ja muita räjähteitä yhä löytyy maastosta, vesistöistä ja myös rakennetulta alueelta. Raivaamistehtäviä Puolustusvoimat toteuttaa vuosittain satoja.

12 §. Vaaratiedon merkitseminen. Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävistä vaaratiedon merkitsemisvaatimuksista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vaaratietojen merkitsemisestä. Kun vaaralliset aineet on pakattu, täytetty säiliöön tai kuormattu kuljetusvälineeseen, olisi olennaiset tiedot ja kaikki sisällön mahdolliset vaarat kuvaavat merkinnät oltava kiinnitetty. Merkintöjä ovat varoituslipukkeet, suurlipukkeet ja muut merkit, joista selviää lähetykseen sisältyvät vaarat, joita saattaa esiintyä onnettomuuden taikka vaara- tai hätätilanteen sattuessa. Tarvittaessa pakkauksessa voisi olla lisäksi sisällöstä kertovia tunnuksia ja tekstiä. Näin varmistetaan, että vaaralliset aineet ja niitä sisältävät lähetykset ja kuljetusyksiköt tunnistetaan ja varoitetaan mahdollisista vaaroista turvautumatta kuljetuskirjoissa oleviin tietoihin. Kun lähetysten mukana on vaarallisten aineiden kuljetusasiakirja, jossa annetaan yksityiskohtaiset tiedot, voidaan lähetyksen sisältö yhdessä vaaratietojen kanssa tarvittaessa tunnistaa vielä tarkemmin. Kuljetustiedoista säädettäisiin 13 §:ssä. Vaarojen tunnistamiseen käytettävät merkinnät pakkauksessa, säiliössä ja muussa kuljetusyksikössä ohjaavat eri osapuolten toimintaa kuljetusketjussa myös työturvallisuusmielessä sekä auttavat valvontaviranomaisten ja pelastusviranomaisten toimintaa.

Normaalioloissa vaaratieto siten merkittäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen luovutettavaan pakkaukseen, säiliöön, konttiin sekä tiekuljetuksessa käytettävään kuljetusvälineeseen ja muuhun kuljetusyksikköön samoilla periaatteilla kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Turvallisuuden varmistamiseksi vaaramerkintä tulisi olla myös erikois- ja panssariajoneuvossa, jos niissä kuljetetaan räjähdekolleja rahtina. Tämän tyyppinen toiminta on poikkeuksellista. Tällöin

kuljetuksessa ei saa olla mukana muita kuin ajoneuvon miehistön jäseniä eli kuljettaja tai muu henkilö, joka on kuljettajan mukana turvallisuuden, turvatoimien, koulutuksen tai toiminnan takia. Jos kyse on 2 §:n 1 momentin mukaisesta toiminnasta, jossa ampumatarvikkeet ovat ajoneuvon kiinteissä telineissä tai aseessa, kuljetus ei kuulu tämän lain soveltamisalaan eikä merkintämääräyksiä näin tarvitse noudattaa.

Ehdotetun pykälän 1 momentti on saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 9 § 1 momenttien kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta poiketa vaaratiedon merkitsemisestä, jos Tasavallan presidentti olisi tehnyt tämän lain 6 §:n 1 momentin tarkoittaman päätöksen, taikka kysymyksessä olisivat valmiuslain tarkoittamat poikkeusolot tai puolustustilalain tarkoittama puolustustila. Poikkeaminen olisi mahdollista, jos kuljetusta olisi suojattava tarkoitukselliselta vahingoittamiselta ja merkitsemättä jättäminen estäisi tai merkittävästi häiritäisi kuljetuksen maallittamista tarkoituksellisen vahingoittamisen toteuttamisen näkökulmasta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta jättää vaaratieto merkitsemättä kuljetusvälineeseen, jos kuljetusvälinettä käytetään pääasiassa maastossa ja kuljetettavan vaarallisen aineen määrä olisi korkeintaan 40 kg (netto). Tämä poikkeus koskisi nyt käytössä olevia kevyitä maastomönkijöitä, joilla maasto-olosuhteissa kuljetettaisiin suhteellisen pieniä määriä vaarallisia aineita. Näihin maastomönkijöihin vaaratiedon kiinnittäminen erityisenä kilpenä häiritsee mönkijän käyttöä sotilaallisessa toiminnassa, koska luontevaa paikkaa kilvelle ei löydy toisin kuin suurempien kuljetusvälineiden tapauksessa. Vapaaraja tällaisille kuljetuksille on Liikenne- ja viestintäviraston VAK-määräyksen kohdan 1.1.3.6.3. mukaan kuljetuskategorialle 1 20 kg. Poikkeuksen tarkoituksena on, että vaikka vapaaraja ylittyisikin jossakin kuljetuksessa, voitaisiin vaaratieto jättää merkitsemättä kuljetusvälineeseen. Rajaksi esitettäisiin tässä kaksi kertaa vapaarajaa vastaava määrä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin yleissäännös, jonka mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 9 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä sovelletaan normaalioloissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetut määräyksenantovaltuudet. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulisi perustua tunnettuihin kansainvälisiin sotilasstandardeihin.

13 §. *Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot.* Kuljetus- tai lähetyssasiakirjasta ja sen fyysisestä muodosta ei säädettäisi tarkasti, vaan riittäisi, että tiedot ovat asianmukaisesti saatavilla, käytettävissä ja että ne sisältävät kuljetusta varten tarvittavat

tiedot selkeällä tavalla. Kuljetusta koskevien tietojen välitystapa on lisääntyvässä määrin sähköistymässä. Siten pykälään ei sisällytettäisi vaatimusta tietojen välityksestä rahtikirjassa tai lähetyskirjassa tai muussa painetussa paperisessa asiakirjassa. Pykälässä vaadittaisiin olennaisten ja keskeisten tietojen mukanaoloa kuljetuksessa ilman vaatimusta tiedon välitystavan muodosta. Tiedot voisivat olla liikenteenvalvojan saatavilla esimerkiksi suullisesti. Vaadittujen tietojen sijainti ja järjestys rahtikirjassa on pitkälti vapaavalintainen, mutta sellaiset tärkeimmät tiedot kuten kuljetusnimike ja luokitustieto on annettava tietyssä järjestyksessä tietojen selkeän esitystavan edellyttämällä tavalla. Tietojen esitystavasta määrättäisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että kuljetuksessa olisi oltava mukana kaikki sellainen tieto, jota kuljetuksessa tarvitaan. Tällaisia tietoja olisivat esimerkiksi tieto lähettäjästä ja vastaanottajasta ja tiedot ainemäärästä, kuljetusreitistä ja kuljetustavasta, ilma-aluksen tyypistä ja ajoneuvon hyväksynnästä. Nämä tiedot voisivat sisältyä samaan asiakirjaan kuin 1 momentissa edellytetyt tiedot tai ne voisivat olla tietoja erillisissä asiakirjoissa tai sijoitettuna muiden kuljetusasiakirjojen liitteeksi.

Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momentit ovat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 § 1 ja 2 momenttien kanssa.

Pykälän 3 momentissa olisi yleissäännös, jonka mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä sovelletaan normaalioloissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisen aineen kuljetukseen. Momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle määräyksenantovaltuus määrätä sellaisista poikkeuksista Liikenne- viestintäviraston antamista määräyksistä, jotka ovat tarpeen sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta. Määräysten tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin erityisestä poikkeuksesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 §:n 3 momentin nojalla annetuista Liikenne- ja viestintäviraston antamista määräyksistä. Kysymyksessä olisi poikkeus, jolla suojattaisiin 6 §:ssä tarkoitettujen a olosuhteiden vallitessa kuljetusta sotilaalliselta tiedustelulta ja tarkoitukselliselta vahingoittamiselta salaamalla lähettäjä- ja vastaanottajatietoa siten, ettei sitä ole kuljetuksessa kirjallisessa tai sähköisessä muodossa mukana.

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

Sähköisistä kuljetustiedoista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056. Asetuksella velvoitetaan toimivaltaiset viranomaiset hyväksymään ja vastaanottamaan kuljetustiedot sähköisessä muodossa. Viranomaisvelvoite koskee kaikkia liikennemuotoja ja rajat ylittävää liikennettä Euroopan unionissa. Asetus kannustaa tavaraliikenteen ja logistiikan digitalisointiin, jolla myös parannetaan toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksia. Asetuksella ei velvoiteta yrityksiä toimittamaan tietoja sähköisessä muodossa. Asetusta sovelletaan 21.8.2024 lähtien.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimuksesta säilyttää tietoja. Kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien sopimusten ja Euroopan unionin sääntelyn mukaan lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on pystyttävä tuottamaan asiakirjat painetussa muodossa, kun asiakirjoja säilytetään sähköisessä muodossa tai tietojärjestelmässä. Säännöksen tarkoituksena on taata se, että kuljetusketjuun välitetty tieto on käytettävissä myös kuljetustapahtuman jälkeen, esimerkiksi osapuolten velvollisuuksia, todistusta, onnettomuutta tai vaatimustenvastaista kuljetusta selvitettyä. Sääntely vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 §:ssä säädettyä.

Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momentit ovat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa.

Pykälän 3 momentissa olisi yleissäännös, jonka mukaan tämän lain mukaisissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen sovellettaisiin normaalioloissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se on

tarpeen sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi. Määräysten tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

3 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

15 §. Kuljetustapa. Pykälässä säädettäisiin kuljetustapaa koskevasta yleissäännöksestä.

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

Ehdotetun pykälän 1 momentti on saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n 1 momentin kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yleisestä säännöstä soveltaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä sallituista ainekohtaisista kuljetustavoista, pakkaustavoista, pakkauksen, säiliön ja kontin sulkemistavasta ja muusta käytöstä, kuljetuksesta pakkaamattomana ja irtotavarana sekä muista käytettävään kuljetustapaan liittyvistä yksityiskohdista.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se on tarpeen sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi. Määräysten tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin. Tämä on perusteltua, koska sotilasstandardit yleisesti rakentuvat suoraan kansainvälisten sopimusten perusteella annettuihin määräyksiin ja sisältävät sotilaallisen toiminnan edellyttämät poikkeustapaukset tarkoitetuista määräyksistä. Sotilasstandardien tekninen sisältö liittyy useimmiten siihen, että asetetaan sellaiset tekniset lisävaatimukset, joiden täyttämällä katsotaan sotilaallisen toiminnan edellyttämän vaarallisten aineiden kuljetuksen olevan riittävän turvallista.

16 §. Kuorma ja lasti. Pykälän 1, 2 ja 4 momentissa säädettäisiin yleisistä turvallisuusvaatimuksista koskien kuorman ja lastin käsittelyä vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Turvallisuusvaatimukset olisivat osin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 13 §:n 1 – 3 momenttien kanssa.

Pykälässä säädettäisiin kuorma- ja lastivaatimuksista, joilla turvallisuus pyritään varmistamaan ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen. Suuri osa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen ilma-aluksista on yleiskäyttöisiä aluksia, jolloin niissä ei ole erillisiä kuorमतiloja. Ilma-aluksilla operoidaan paikallisesti ja tilanteissa, joihin eivät sovellu kansainväliseen lentoliikenteeseen suunnitellut suuret ilma-alukset. Pieniä ilma-aluksia voidaan käyttää myös kansainväliseen sotilaslentoliikenteeseen.

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin vaatimuksista, jotka liittyisivät kuorman ja lastin sijoittamiseen kuljetusvälineeseen ja kuorma- ja lastitilana käytettävään tilaan, sen erotteluun ja varmistamiseen kuljetuksen aikana sekä sen purkamiseen. Ehdotettu 1 momentti edellyttäisi kuorman ja lastin saattamista kuljetusvälineeseen, purkamista ja sijoittelua turvallisesti. Tämä työ olisi suoritettava aiheuttamatta vaaraa. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin kuljetettavien vaarallisten aineiden edellyttämästä erottelusta kuljetuksen aikana, jotta vaaran laadun mukaan voidaan vähentää onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta. Kuormaaminen, ahtaaminen ja purkaminen sisältävät käsin suoritettavan tehtävän lisäksi erilaisin kuormausrakentein suoritettavaa mekaanista työtä. Tämä edellyttää, että käytettävät laitteet ovat paikallaan ja käytössä, toimivat moitteettomasti ja niitä käytetään asianmukaisesti. Kansainväliset sopimukset ja EU-sääntely sisältävät laajan joukon kuormaamiseen ja lastaamiseen sekä kuorman varmistamiseen, erotteluun ja purkamiseen liittyviä vaatimuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin huoltoon kohdistuvista meri- ja ilmakuljetuksiin liittyvistä turvallisuusvaatimuksista keskeisten vaarallisten aineiden kuljetuksissa siten, että yhteensopimattomat vaaralliset aineet on sijoitettava riittävän etäälle toisistaan turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi. Huoltokuljetuksilla tarkoitettaisiin toimintaa, jossa esimerkiksi aluksen kansilastina joudutaan sotilaallisen tehtävän vuoksi kuljettamaan vaarallisia aineita, joiden yhteen kuormaaminen samaan kuljetusvälineeseen on normaalisti kielletty, mutta se sallittaisiin erityisin sijoittelu- ja erottelutoimenpiteiden ja erityisin rakenteellisin turvaratkaisuin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tupakoinnin ja avotulen kiellosta kuorman käsittelyn yhteydessä. Avotulella tarkoitettaisiin esimerkiksi nuotiota sekä tulen käyttöä, jossa tulen on mahdollista päästä irti maapohjan kautta tai kipinöinnin vuoksi. Avotulen teon rajoituksista säädetään pelastuslaissa (379/2011). Tupakoinnilla tarkoitettaisiin myös sähkötupakan ja vastaavien välineiden käyttämistä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin yleisestä vaatimuksesta soveltaa Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 13 §:n 4 momentin perusteella antamia määräyksiä ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuorमतilana käytettävän tilan, kuorman

ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin edellyttämistä erityistoimenpiteistä ja näihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoimenpiteistä.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Puolustusministeriölle osoitetun asetuksenantovaltuuden.

17 §. *Kuorman käsittely tiekuljetuksessa.* Pykälässä säädettäisiin kuorman käsittelystä tiekuljetuksessa. Turvallisuusvaatimukset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 14 §:n 1 – 2 momenttien kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että vaarallisimpien aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvo olisi pysäköitäessä oltava valvottuna tai ajoneuvo olisi pysäköitävä turvalliseen paikkaan. Turvallisella paikalla tarkoitettaisiin turvallista varikkoa tai muuta turvallista paikkaa, jossa yleisö ei yleensä liiku. Vaarallisimpiin aineisiin lukeutuisivat erityisesti sotilasräjähteet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei vaarallisia aineita saa kuormata tai purkaa kuormasta tiekuljetuksessa yleisellä paikalla, ellei kuormaaminen tai kuormasta purkaminen ole turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä tai jollei kuormaus- tai purkamispaikalla ole kyseisen vaarallisen aineen varastointiin, säilytykseen, käyttöön tai vastaavaan käsittelyyn muussa laissa edellytetty lupa tai ilmoitus viranomaiselle.

Pykälän 2 momentin säännökset perustuisivat ADR-sopimuksen määräyksiin. 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 3 momentti sisältäisi yleissäännöksen, jonka mukaan tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa sovellettaisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 14 §:n 4 momentin nojalla annettuja valtioneuvoston säännöksiä ja Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viraston määräystä, joista voitaisiin antaa poiketa määräyksillä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle määräyksenantovaltuus antaa poikkeuksia 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa tämän pykälän 1 momentin pysäköintiä ja valvontaa koskevista säännöksistä.

18 §. *Ohjeet ja varusteet onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta.* Pykälässä säädettäisiin kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta edellytettävistä ohjeista ja varusteista.

Merenkulussa, ilmailussa ja raideliikenteessä kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö sisältävät velvoitteita turvallisuusjohtamisjärjestelmistä, joka on jäsenelty ja dokumentoitu järjestelmä yrityksen turvallisuusohjelman toteuttamiseksi. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tarvitaan menettelyjä mahdollisten hätätilanteiden varalta. Ohjeet ja menettelytavat vaarallisten aineiden kuljetuksen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta tulevatkin usein sisällytetyksi turvallisuusjohtamisjärjestelmään tai vastaavaan muuhun hallintajärjestelmään perustuen kuljetuksia koskevaan muuhun lainsäädäntöön. Siten tähän lakiin ei ole perusteltua ottaa säännöksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä tältä osin, vaan säännökset koskisivat vain vaarallisten aineiden kuljetusten vaara- ja hätätilanteissa tarvittavia toimenpiteitä varten noudatettavia ohjeita ja mahdollisia varusteita. Ehdotetun pykälän 1 momentti olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 15 § 1 momentin kanssa. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ohjeista, joita ajoneuvon kuljettaja, aluksen tai ilma-aluksen päällikkö ja muu miehistö tarvitsisivat sen varmistamiseksi, että kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen sattuessa toimittaisiin turvallisuuden kannalta oikein ja ohjeiden mukaisesti.

Perustuen eri kuljetusmuotojen kansainvälisiin sopimuksiin ja EU:n lainsäädäntöön ihmisten, omaisuuden ja ympäristön suojelemiseksi olisi kuljetuksessa tapahtuneessa onnettomuudessa otettava huomioon asiaankuuluvat kansalliset ja kansainvälisten organisaatioiden tunnustamat hätätilannemääräykset, joiden mukaisesti kuljetuksia varten on oltava yksityiskohtaiset ohjeet hätätoimenpiteistä ja tarvittaessa ensiavusta, jotka liittyvät vaarallisiin aineisiin liittyviin vaaratilanteisiin. Ohjeistuksessa otettaisiin kuljetusmuodon edellyttämällä tavalla huomioon erilaiset aineet, aineen määrä ja tarvittaessa esimerkiksi aluksen tai ilma-aluksen tyyppi sekä vaarallisia aineita sisältävien lähetysten ja lastin sijainti aluksessa tai ilma-aluksessa.

ADR-sopimuksen määräyksissä vaaditaan kuljetuksessa mukana pidettäväksi toimintaohjeita sisältävät määrämuotoiset kirjalliset turvallisuusohjeet (instructions in writing). IMDG-säännösten lisäys (Supplement) sisältää muun muassa IMO:n hätätilanneohjeet (Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods, EmS) ja ensiapuoppaan (Medical First Aid Guide for Use in Accident Involving Dangerous Goods, MFAG). ICAO:n EmS-ohjeet (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods, Doc 9481) sisältävät asianmukaiset tiedot, joita voidaan käyttää hätätilanteissa ilmakuljetuksessa ilmenevissä onnettomuus- ja vaaratilanteissa.

Myös Kansainvälinen atomienergiajärjestö, IAEA, on laatinut suositukset hätätilannemääräyksistä julkaisuissa "Preparedness and Response for a Nuclear or Radiological Emergency", IAEA Safety Standards Series No. GSR Part 7, IAEA, Wien (2015), "Criteria for Use in Preparedness and Response for a Nuclear or Radiological Emergency", IAEA Safety Standards Series No. GSG-2, IAEA, Wien (2011), "Arrangements for Preparedness for a

Nuclear or Radiological Emergency”, IAEA Safety Standards Series No. GS-G-2.1, IAEA, Wien (2007), “Arrangements for the Termination of a Nuclear or Radiological Emergency”, IAEA Safety Standards Series No. GSG-11, IAEA, Wien (2018)” ja "Planning and Preparing for Emergency Response to Transport Accidents Involving Radioactive Material (TS-G 1.2 (2002)", Wien (2002).

Ohjeiden katsotaan olevan kuljetuksessa tarvittavia asiakirjoja, ja siten niiden sähköisyyteen sovellettaisiin, mitä 14 §:ssä säädetään. Miehistön ymmärtämänä kielenä alus- ja ilmakuljetuksessa voitaisiin pitää aluksen tai ilma-aluksen työkieltä. Ohjeista annettaisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmat Liikenne- ja viestintäviraston määräykset. Toimenpiteistä hätätilanteessa sekä ilmoituksista onnettomuus- ja vaaratilanteissa säädettäisiin lain 12 luvussa.

Pykälän 2 momentti olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 15 §:n 3 momentin kanssa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimuksesta onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta edellytettävistä varusteista. Näitä varusteita olisivat tiekuljetuksissa edellytetyt ja kirjallisissa turvallisuusohjeissa mainitut varusteet kuten irrallinen valaisin ja varoitusvaatetus. Esimerkiksi ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti erityisesti tiekuljetuksissa edellytetään myös käsisammuttimia ja tiettyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen vaaditaan hengityksensuojain, lapio, viemärinsuoja ja keräysastia sekä jokaiselle miehistön jäsenelle muita varusteita. Näistä annettaisiin pykälän valtuuden nojalla tarkemmat määräykset Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Tämän lain alus- ja ilma-aluksissa tulisi olla vastaavat varusteet kuten henkisuojaimet ja sammuttimet kuin siviililainsäädännön perusteella on siviilialuksissa ja – ilma-aluksissa. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain perusteluiden mukaan vaarallisten aineiden aluskuljetuksissa näillä varusteilla tarkoitettaisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luvun 19 säännössä tarkoitettuja paloturvallisuusvaatimusten varusteita kuten henkilöstön suojarusteita ja käsisammuttimia, jotka ovat edellytyksenä edellä 19 §:n perusteluissa tarkoitetun vaatimustenmukaisuustodistuksen myöntämiselle alukselle.

Edellä 1 momentin perusteluissa tarkoitetun MFAG-oppaan 14 liite sisältää luettelon lääkkeitä ja hoitotarvikkeista, joilla ehkäistään tai hoidetaan vaarallisten aineiden aiheuttamia välittömiä tai välillisiä haittavaikutuksia vaarallisten aineiden aluskuljetuksissa tapahtuvissa kemikaalionnettomuuksissa. Näistä säädetään erikseen laissa laiva-apteekista (584/2015 Ilmakuljetuksissa rahtitilan luokitus määrää vaadittavan rahtitilan varustetason kuten sammuttimet. Käytännössä kunkin ilma-aluksen pakolliset varusteet määräytyvät EU-säätelyn piirissä ilma-aluksen lentokelpoisuusvaatimuksissa, joiden tarkoituksena on, että sammuttimien saatavuus pystytään toteuttamaan vaaratilanteessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta noudattaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 15 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle määräyksenantovaltuus antaa poikkeuksia 1 ja 2 momentin vaatimuksista 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa.

19 §. Kuljetusväline. Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista käytettävän kuljetusvälineen soveltuvuudesta vaarallisten aineiden kuljetukseen säännöksenä, joka koskisi kaikkien kuljetusmuotojen kuljetusvälineitä. Pykälän tiekuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa koskeva vaatimus vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 16§:n vaatimusta.

Pykälän kuljetusvälinettä koskevat perussäännökset olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 16 §:n 1 ja 2 momentin säännösten kanssa. Pykälän 1 momentin mukaan kuljetusvälineen ja sen kuorma- ja lastitiloina käytettävien tilojen olisi oltava vaarallisten aineiden kuljetukseen sopivia. Ajoneuvon erityisestä hyväksynnästä vaarallisten aineiden tiekuljetukseen säädettäisiin tarkemmin tämän esityksen 20, 21 ja 22 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan vaaralliset aineet olisi kuljettava kuljetusvälineessä siinä tilassa, joka sopii kuljetettavalle aineelle kyseisen kuljetustavan mukaiseen kuljetukseen. Esimerkiksi kuljetus olisi pakattuna säkkitavarana tai laatikoissa tai kuljetus irtotavarana taikka muuten pakkaamattomana. Lasti- tai kuormatilana käytettävien tilojen ja ainemäärää voitaisiin rajoittaa, jos kuljetuksesta aiheutuu vaaraa, jota ei tavanomaisin toimenpitein voida torjua.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 16 §:n 3 momentin perusteella antamien määräysten soveltamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Määräykset voivat koskea kuljetusvälineen sekä lasti- ja kuormatilan rakenteen teknisiä vaatimuksia. Siten esimerkiksi ajoneuvon sähkölaitteille, jarruille, palovaarojen ehkäisylle, perävaunujen kytkentälaitteille ja korin rakennemateriaaleille annettaisiin määräyksissä teknisiä vaatimuksia. Samoin määrättäisiin rajoituksia kuljetusvälineen, sen rahtitilan tai muun tilan käytölle vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä rajoituksia kuljetettaville ainemäärille riippuen kuljetustavasta, käytettävästä kuljetusvälineestä ja sen rakenteesta taikka rahti- tai kuormatilasta.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Räjähdeiden määrän rajoittamisesta kuljetusyksikköä kohden on

säädetty Liikenne- ja viestintäviraston VAK-tiemääräysten kohdassa 7.5.5.2. Määräyksenantovaltuuden olisi perustuttava kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Määräyksenantovaltuus koskisi muun muassa sitä, millaista rahtitilaa ilmakuljetuksessa olisi käytettävä, millaista ajoneuvoa tai konttia on käytettävä (esimerkiksi umpinainen tai peitteellä varustettu), mitä tilaa lastinkuljetusyksiköille on käytettävä aluskuljetuksessa (ahtaus kannen alle tai kannelle).

Tiettyjen aineiden kuljetusmäärää on rajoitettava aineiden vaarallisuudesta, erityistoimien tarpeellisuudesta tai kuljetusvälineen ominaisuuksista johtuen, esimerkiksi ADR-sopimuksen mukaisesti tiekuljetuksessa räjähteiden sekä orgaanisten peroksidien, itsereaktiivisten aineiden ja polymeeroituvien aineiden määrä on rajoitettava kuljetusyksikköä kohti. Rajoitukset voivat olla myös kuljetusyksikön lasti- ja kuormatilana käytettävien tilojen ominaisuuksista riippuvaisia. Esimerkiksi vaarallisia aineita saa kuljettaa ilma-aluksen ohjaamossa tai matkustamossa, jossa on matkustajia, vain rajoitetusti.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa poikkeamisesta kuljetettavan räjähteen sisältämän räjähdysaineen sallitusta kokonaisnettomassasta. Kohotetun valmiuden tilanteissa voi olla mahdollista, että sotilaallisen tehtävän suorittamiseksi normaaliolojen kokonaisnettomassan maksimi ylittyisi. Eräs esimerkki tällaisesta sotilaallisesta tehtävästä on suluttamistehtävän toteuttaminen. Kuljetusvälineeseen, esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmään, lastattaisiin suluttamisessa tarvittavaa räjähdysainetta, panssariamiinoja ja vastaavia sotilasräjähteitä. Näiden sotilasräjähteiden kohdalla räjähdysaineen nettomassa on lähellä kyseisen räjähteen bruttomassaa. Sotilasräjähteitä voitaisiin kuormata kuljetusvälineeseen ajoneuvon tai sen yhdistelmän kokonaismassan tiellä sallimissa rajoissa. Ehdotetulla säännöksellä sallittaisiin näissä tapauksissa räjähteen sisältämän räjähdysaineen kokonaisnettomassaksi korkeintaan kaksi kertaa normaaliolojen kokonaisnettomassa kuljetusyksikköä kohti eli 32 tn. Käytettävän kuljetusyksikön olisi oltava ADR-hyväksytty.

20 §. *Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pääsäännöstä, jonka mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 17 §:n mukaisesti VAK-ADR-hyväksyttyä ja VAK-ADR-katsastettua ajoneuvoa saataisiin käyttää tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa kuljetusvälineenä. Tämä vastaa nykytilaa, jossa Puolustusvoimat hankkiessaan nimenomaan vaarallisten aineiden kuljetusta varten siviilimarkkinoilta ajoneuvoja ja huolehtii myös niiden VAK-ADR-hyväksynnästä ja –katsastuksesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukaisesti.

Puolustusvoimilla on käytössään myös sellaisia ajoneuvoja, joita varten ei ole luotu VAK-ADR-määräyksiä. Esimerkkinä ovat tela-ajoneuvot, joita käytetään vaarallisten aineiden kuljettamiseen sekä tiellä että maastossa. Erityisesti näitä ajoneuvoja varten säädettäisiin ehdotetun pykälän 2 momentissa erityisestä PV-VAK-hyväksynnästä ja määräaikaisesta PV-

VAK-katsastuksesta. PV-VAK-hyväksynnän ja –katsastuksen menettelyt olisivat mahdollisimman samankaltaisia VAK-ADR-hyväksynnän ja –katsastuksen kanssa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin PV-VAK-hyväksytylle ajoneuvolle annettavasta vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttavasta todistuksesta. PV-VAK- katsastuksessa todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa tai myöntää uusi todistus. PV-VAK-hyväksynnästä ja -katsastuksesta säädetään jäljempänä 17 luvussa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ensimmäisestä katsastuksesta vapauttamisesta ja vuosittaisesta katsastuksesta Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto myöntäisi vapautuksen PV-VAK-hyväksyntää varten suoritettavasta PV-VAK-katsastuksesta. Vapautus voitaisiin myöntää, jos Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on saanut riittävän näytön ja vakuutuksen siitä, että ajoneuvo täyttää rakenteelliset vaatimukset. Momentissa säädettäisiin lisäksi velvollisuudesta PV-VAK-katsastaa ajoneuvo vuosittain.

Pykälän 5 momentti sisältäisi säännökset siitä, miten toimitaan tapauksessa, jossa ajoneuvossa havaitaan teknisiä tai muita kuntoon liittyviä puutteita. PV-VAK-katsastuksessa puutteellinen ajoneuvo olisi hylättävä. Tällaisen ajoneuvon hyväksyntää ja katsastusta vaarallisten aineiden kuljetusta varten voitaisiin jatkaa kahden kuukauden kuluessa suoritettavassa jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus olisi suoritettava mahdollisuuksien mukaan samassa toimipaikassa. Jälkitarkastukseen ohjaaminen ei jatka PV-VAK-hyväksymistodistuksen voimassaoloa, jos sen voimassaolo umpeutuu ennen jälkitarkastusta. Vaarallisten aineiden kuljetukseen saa käyttää vain ajoneuvoa, jolla on voimassa oleva PV-VAK-hyväksymistodistus tai VAK-ADR-hyväksymistodistus, jos kyseisessä kuljetuksessa edellytetään todistusta.

Pykälän 2 - 4 momenttien ajoneuvon hyväksyntää ja katsastusta vaarallisten aineiden kuljetukseen koskevat perussäännökset olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 17 §:n 1, 2 ja 4 momentin säännösten kanssa. Pykälän 2 – 4 momenteissa kyse olisi PV-VAK-katsastuksesta ja PV-VAK-hyväksynnästä, kun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 17 §:n 1, 2 ja 4 momenteissa kyse on VAK-ADR-katsastuksesta ja – hyväksynnästä.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 17 §:n 5 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi antaa poikkeavia määräyksiä 6 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi myös antaa tarkentavia määräyksiä kansainvälisten sotilasajoneuvojen maahan saapumiseen liittyvistä vaatimuksista.

21 §. *Kuljetusvälineen hyväksyntä valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa.* Pykälässä säädettäisiin kuljetusvälineen hyväksynnästä tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa. Lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa ei olisi mahdollista toteuttaa edellä 20 §:ssä säädettyä PV-VAK-hyväksyntää eikä PV-VAK-katsastusta. Myöskään tässä tilanteessa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksia toteuttamaan otettavat kuljetusvälineet eivät kaikilta osiltaan täyttäisi niitä teknisiä vaatimuksia, joita sovellettaisiin normaaliolojen PV-VAK-hyväksynnässä ja PV-VAK-katsastuksessa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa lähettäjän roolissa toimivalle Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa olevalle sellaisten kuljetusvälineiden tarkastusvelvollisuus, joilla ei ole voimassa olevaa todistusta hyväksyntästä VAK-ADR-katsastuksesta tai PV-VAK-katsastusta. Ensi sijassa nämä olisivat niitä Puolustusvoimien kuljetuskumppaneiden omistamia tai niiden hallinnassa olevia kuljetusvälineitä, joita normaalioloissa ei käytettäisi vaarallisten aineiden kuljetukseen. Tämän tarkastusvelvollisuuden täyttämiseksi olisi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen huolehdittava jäljempänä 47 ja 48 §:n mukaisesti riittävästä koulutuksesta lähettäjän roolissa toimiville henkilöille. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi yleisistä teknisistä vaatimuksista tässä tarkoitetuille kuljetusvälineille. Kuljetusvälineen tulisi olla tieliikennekelpoinen ja määräaikaikatsastettu. Yleissääntönä olisi, että kuljetusväline vastaisi mahdollisimman hyvin, normaaliolojen vaarallisten aineiden kuljetusyksikön vaatimuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suunnitelmallisesta ennakkovalvonnasta 6 §:ssä tarkoitettuihin olosuhteisiin. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos arvioisivat yhteistyössä kuljetuskumppanin kanssa etukäteen kuljetuskumppanin hallinnassa olevaa kuljetuskalustoa ja sen käyttömahdollisuuksia vaarallisten aineiden kuljetukseen tämän lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa. On selvää, että kyseisen arvioinnin tulisi olla jatkuvaa toimintaa, koska kuljetuskaluston vaihtuvuus voi olla merkittävää.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi kuljetusvälineen teknisiä vähimmäisvaatimuksia. Tekniset vähimmäisvaatimukset tulisivat olla mahdollisimman pitkälle Liikenne- ja viestintäviraston VAK-määräysten luvun 9.2 Taulukon mukaiset, pois lukien sähkökytkentöjä koskevat määräykset. Näiden vaatimusten mukaisuus voidaan arvioida olevan riittävän koulutuksen saaneen henkilön tarkastettavissa silmämääräisesti 1 momentin tarkoittaman tarkastuksen yhteydessä. Tarvittaessa vähimmäisvaatimuksiin liitettäisiin lisäehtoja, esimerkiksi polttoon perustuvan lämmityslaitteen käyttörajoituksia kuljetuksen kestäessä.

22 §. *Kuljetusvälineen hyväksyntä räjähteen kuljettamiseen.* Pykälässä säädettäisiin kuljetusvälineen hyväksynnästä ja hyväksyttävyydestä eräissä erikoistilanteissa. Voimassa olevan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005, jäljempänä kemikaaliturvallisuuslaki) 89 §:n 3 momentin mukaan Puolustusvoimien

on otettava haltuunsa räjähdde, joka on kuulunut tai jonka sen laadun perusteella on syytä olettaa kuuluneen joko Suomen tai muun maan puolustusvoimille. Puolustusvoimien on huolehdittava sen asianmukaisesta ja turvallisesta kuljetuksesta, säilyttämisestä ja hävittämisestä. Pykälässä säädettäisiin kuljetusvälineistä näiden räjähteiden kuljetuksessa, joka tyypillisesti tarkoittaa niiden kuljettamista turvalliseen paikkaan, kuten Puolustusvoimien käytössä olevalle harjoitusalueelle, räjäyttämällä hävitettäväksi. Tällainen räjähteiden raivaaminen on Puolustusvoimissa jatkuvaa toimintaa, sillä vuosittain raivaamistehtäviä on 300-500 kpl/vuosi.

Erikoistilanteet, joita pykälä koskisi säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Näitä olisivat virka-apuna muulle viranomaiselle hävitystä varten kuljetettavaksi otettava räjähdde sekä tilanne, jossa muun lain perusteella, kuten kemikaaliturvallisuuslain perusteella, Puolustusvoimien on huolehdittava hallintaan otetun räjähteen turvallisesta kuljettamisesta. Hallintaan otosta ja räjähteiden turvallisesta hävittämisestä säädettäisiin sotilasräjähteitä koskevassa lainsäädännössä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin erityisistä hävitettäväksi kuljetettavien räjähteiden peräkärryistä eli hinattavista ajoneuvoista, jotka on erityisesti suunniteltu, tähän tiettyyn tarkoitukseen rakennettu ja varusteltu tätä tarkoitusta varten. Puolustusvoimissa on käytössä lukuisia tällaisia peräkärryjä, jotka on suunniteltu ja rakennettu siten, että ne kestävät vähintään 4 kg netto, TNT-räjähdysaineen räjähdys ilman rakenteensa hajoamista ja sirpalevaikutusta ympäristöönsä. Räjähdyspaine mahdollisen räjähdys yhteydessä purkautuu näissä peräkärryissä kohtisuoraan ylös maanpinnasta katsottuna. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tällaisten peräkärryjen hyväksynnän perussäännöksestä.

Edellä tarkoitettu 4 kg netto TNT-ekvivalenttina räjähdemääränä riittää useissa tapauksissa vanhojen sotilasräjähteiden turvallisesti kuljettamiseksi, jos kysymyksessä on tykistön tai heittimistön ampumatarvike. Mahdollista on, että hävitettäväksi tulee myös suuremman räjähdysainemäärän sisältämiä räjähteitä, kuten satojen kilojen painoiset ilmapommit taikka merimiinat. Näissä tapauksissa räjähteen turvallinen kuljettaminen on erikseen suunniteltava ja jos kuljettaminen on välttämätöntä esimerkiksi pois taajamasta hävittämistä varten, on ryhdyttävä erityisiin suojaamistoimenpiteisiin myös käytettävän kuljetusvälineen osalta. Pykälän 1 momentti sisältäisi näitäkin tapauksia varten yleissäännöksen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle määräyksenantovaltuus sekä käytettävistä peräkärryistä että tapauskohtaisesti suunniteltavista ja rakennettavista ajoneuvoista, konteista ja muista vastaavista kuljettamiseen soveltuvista ratkaisuksista. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto määräisi tällaisten kuljetusvälineiden käyttöön hyväksynnän menettelyistä.

23 §. *PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin.* Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta merkitä PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevat tiedot rekisteriin. Puolustusvoimien ajoneuvot on merkitty sotilasajoneuvolain (332/2023) 15 §:n mukaiseen sotilasajoneuvorekisteriin. Tiedot olisivat saatavilla myös ajossa mukana ja pyydettyä esitettävä valvontaviranomaiselle.

24 §. Kansainvälisen sotilasajoneuvon käyttäminen vaarallisten aineiden kuljetukseen

Sotilasajoneuvolain 40 §:ssä tarkoitettua a kansainvälistä sotilasajoneuvoa saisi käyttää tämän lain mukaisiin niiden vaarallisten aineiden kuljetuksiin, joihin kyseinen ajoneuvo on hyväksytty.

Lähetävä valtio vastaisi siitä, että ajoneuvo on asianmukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytty ja katsastettu tai tarkastettu.

Käytännössä kansainvälisten sotilasajoneuvojen valvonta tulee käytännössä toteutumaan vain Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston sekä valvontaviranomaisten yhteisvalvontana.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi kuitenkin antaa tarkempia määräyksiä, jotka poikkeavat 1 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

25 §. Kuljetuksen ennakkohyväksyntä, lupa ja ennakoilmoitus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vaarallisille aineille edellytetystä kuljetuksen ennakkohyväksynnästä ja luvasta. Kuljetusmuotokohtaisissa kansainvälisissä sopimuksissa eräissä tapauksissa edellytetään, että kuljetukselle on haettava hyväksyntä tai lupa. Suurimmalle osalle tapauksista ja tavanomaiselle kuljetukselle tällaista ei vaadita. Lähetäjä taikka aluskuljetuksissa laivaaja tai lastinantaja varmistaisi ennen aineen luovuttamista, että kuljetuksella on tarpeellinen hyväksyntä tai lupa. Hyväksyntä ja lupa voivat tulla kysymykseen, jos kuljetettava aine, pakkaus tai säiliö taikka itse kuljetustapahtuma ei täytä kaikkia asiaankuuluvia vaatimuksia taikka kyseiseen tapaukseen ei ole määritetty kuljetusvaatimuksia. Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla olisi tällöin mahdollisuus antaa hyväksyntä tai lupa reunaehtojen täytyessä. Erityisesti kansainvälisten ilmakuljetusmääräysten mukaan toimivaltainen viranomainen voi myöntää kuljetusta koskevista ehdoista poikkeuksia aineille, joiden kuljetus ilman hyväksyntää (approval) tai lupaa (exemption) olisi kielletty, tyypillisesti räjähteille. Lupamenettelyin varmistettaisiin myös näiden vakavaa vaaraa aiheuttavien aineiden kuljetusturvallisuus. Hyväksyntä tai lupa voisi kattaa tarvittaessa myös useamman kuljetustapahtuman. Toimivaltaisista viranomaisista ja niiden toimivallasta säädettäisiin 19 luvussa. Ennakkohyväksynnän tai luvan peruuttamisesta säädettäisiin 117 §:ssä.

Hyväksyntää tai lupaa edellyttävät tapaukset ovat suuressa kuljetusvirrassa tavanomaisesta kuljetustapahtumasta poikkeavia tapauksia, mutta kansainvälisissä määräyksissä tällaiset hyväksyntää ja lupaa edellyttävät tapaukset on tarkasti kuvattu. Siten tällaisissa hyväksynnöissä ja luvissa ei olisi kyse 136 §:ssä säädetyistä poikkeusluvista. Tapaukset voivat olla myös sellaisia, joihin myöhemmin kehitetään kattavat kuljetusmääräykset, eikä hyväksyntää tai lupaa enää tarvita. Näin on käynyt esimerkiksi tietyissä litiumakkukuljetuksissa, kun uusi teknologia on tuonut kuljetustarpeita, mutta kuljetusmääräysten kehittämiseen on tarvittu aikaa.

Kansainvälisissä kuljetusmääräyksissä haluttiin edellyttää viranomaisen määrittämät kuljetusehdot kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi ennen kuin määräyksiin saatiin sisällytettyä tarpeelliset kuljetusvaatimukset. Tällaisista hyväksyntää ja lupaa edellyttävistä aineista ja kuljetustilanteista määrättäisiin pykälän valtuusmomentin nojalla tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi radioaktiivisten aineiden kuljetusta varten edellytetystä hyväksynnästä ja ilmoituksesta. Hyväksyntää koskeva 1 kohta olisi tarkennus 1 momentin hyväksyntää koskevaan säännökseen vastaavasti kuin on eritelty kansainvälisissä radioaktiivisten aineiden kuljetusmääräyksissä. Kuljetuksen hyväksyntä tarkoittaisi hyväksyntää kuljetukselle tietyn tyyppisissä pakkauksissa, erityisehdoilla suoritettavalle kuljetukselle tai erityiskäytössä olevassa aluksessa tapahtuvalle kuljetukselle. Hyväksyntää edellyttävät pakkaukset ovat esimerkiksi radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävät B(M)-tyypin kollit, joissa sallitaan ajoittainen ylipaineen päästö tai joiden sisältämän radioaktiivisen aineen aktiivisuus ylittää määrätyt aktiivisuusrajat siten, että kyseessä on suuri aktiivisuus, sekä fissiilejä aineita sisältävät kollit, jotka ylittävät tavanomaisen radioaktiivisen aineen kuljetukseen käytettävän laskennallisen kriittisyysturvallisuusindeksin. Valtuuden nojalla voitaisiin antaa tarkemmat määräykset, jotka sisältäisivät yksityiskohtaiset tekniset kuvaukset hyväksyntää edellyttävistä pakkauksista, erityisjärjestelyistä ja muista tapauksista, jolloin edellytetään hyväksyntää. Käytännössä Säteilyturvakeskus toimivaltaisena viranomaisena voisi hyväksyä kuljetuksen myös ilman erillistä kuljetuksen hyväksymistodistusta kuljetusvalmiin pakkauksen rakennetyypin tai aineen muodon hyväksymisen yhteydessä.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin radioaktiivisen aineen kuljetuksen ennakkoilmoituksesta. Ennakkoilmoitus koskisi tietyn tyyppisissä pakkauksissa kuljetettavia radioaktiivisia aineita sekä erityisjärjestelyin suoritettavia kuljetuksia. Tällaisia pakkauksia ovat muun muassa C-tyypin ja B(U)-tyypin kollit, joiden sisältämien radioaktiivisten aineiden aktiivisuus ylittää määrätyt aktiivisuusrajat, sekä kaikki C-tyypin kollit, jotka ovat tyyppillisesti ilmakuljetuksissa käytettävää pakkaustyyppiä.

Pykälän 3 ja 4 momentissa säädettäisiin tiedoista, jotka on annettava hyväksyntää varten tai annettava ilmoituksessa.

Ehdotetun pykälän 1 – 4 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 20 § 1 – 4 momenttien kanssa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 20 §:n 5 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 20 §:n 5 momentti sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla määrättäisiin

ennakkohyväksynnästä, luvasta ja ennakkoilmoituksesta ainekohtaisia ja teknisiä vaatimuksia kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien sopimusten ja EU-säätelyn mukaisesti. Annettavien määräysten mukaisesti esimerkiksi vaurioituneita litiumakkuja olisi kuljettava määriteltyjen kuljetusehtojen mukaisesti ja viranomainen voisi alus-, tie- ja rautatiekuljetuksessa päättää vakavaa vaaraa aiheutuvien akkujen, kuten vaarallisissa määrin lämpöä tai myrkyllisiä kaasuja tuottavien vahingoittuneiden akkujen, kuljetukseen hyväksyttävästä pakkaustavasta ja kuljetusehdoista. Tällaiset määräykset ovat myös kuljetusmuotokohtaisia, ja esimerkiksi annettavien ilmakuljetusmääräysten mukaisesti mainittujen vahingoittuneiden ja vaurioituneiden litiumakkujen ilmakuljetus olisi liian vaarallisena kielletty.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 5 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

26 §. Huolehtimisvelvollisuus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksissa. Pykälässä säädettäisiin Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle erityinen huolehtimisvelvollisuus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia varten. Huolehtimisvelvollisuus kohdistuisi niihin seikkoihin, jotka vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 22 §:n 1 momentissa säädetään luvan myöntämisen edellytyksiksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle määräyksenantovaltuus koskien 1 momentissa säädettyjen huolehtimisvelvollisuuden piiriin kuuluvien seikkojen teknisistä yksityiskohdista.

5 luku

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset

27 §. Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuus. Pykälässä säädettäisiin pakkaukselle, säiliölle ja kontille yleiset turvallisuusvaatimukset. Pakkauksen, säiliön ja kontin käsitteitä käytetään tässä yleisessä merkityksessä. Käytännössä kuljetukseen käytettäviä pakkauksia ja säiliöitä on tyypiltään erilaisia, esimerkiksi tynnyri, laatikko, paineastia ja kiinteä tai irrotettava säiliö. Kontilla tarkoitetaan konttilaissa tarkoitettuja kontteja, mutta myös sellaisia kontteja, joihin ei sovelleta konttilakia. Myös kontteja on erityyppisiä, esimerkiksi irtotavaran kuljetukseen käytettävä kontti eli irtotavarakontti, jossa kuljetettava kiinteä aine on suorassa kosketuksessa sisäseinämien kanssa. Säädettyvät turvallisuusvaatimukset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 23 §:n 1 – 2 momentissa säädetyn kanssa.

Pykälän 1 ja 2 momentin mukaan pakkauksen, säiliön ja kontin olisi lähtökohtaisesti 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 olisi oltava rakennemateriaaleiltaan käyttöolosuhteisiin sopivia. Aiottu käyttö, sekä esimerkiksi säiliötyyppi, määrittävät vaadittavat tekniset ominaisuudet, joista olisi määrättäisiin tarkemmin pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Pykälän 3 momentissa sovellettaisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 23 §:n 3 momentin perusteella annettujen valtioneuvoston asetuksen ja Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

28 §. *Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuudesta. Säädettävät turvallisuusvaatimukset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 24 §:n 1 – 3 momentissa säädetyin kanssa.

Pykälän säännökset täydentäisivät 27 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin tarkastuksesta ja merkinnästä. Jotta voitaisiin varmistua siitä, että kuljetukseen käytetään tarkoitukseen sopivaa pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia, olisi sen vaatimustenmukaisuus osoitettava ennen käyttöönottoa ja myös määräajoin käyttöönoton jälkeen. Pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen liittyvät tehtävät hoitaisivat tarkastuslaitos ja Säteilyturvakeskus. Tarkastuslaitosten tehtävistä, hyväksymisestä ja näiden laitosten toimintaa koskevista velvollisuuksista säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 18 luvussa. Säteilyturvakeskuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksyntään liittyvistä tehtävistä säädettäisiin lain 104 §:n 1 momentissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuudesta. Eri kuljetusmuotojen kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten ja EU-säätelyn mukaisesti vaatimustenmukaisuuden arviointiin kuuluvat erityyppisille pakkauksille, säiliöille ja irtotavarakontille tarvittavat tarkastukset ja testaukset, rakennetyypin hyväksyminen, tyyppihyväksyntä ja valmistuksen valvonta. Valmistuksen valvonnassa osana tuotteen hyväksyntää tarkastuslaitos voi vaatia tuotteen valmistuksen laadunvarmistamista. Esimerkiksi muun kuin turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen mukaisen irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus osoitetaan rakennetyypin hyväksynnällä ja sen vaatimustenmukaisuuden arviointiin kuuluvat testaukset ja hyväksynnät. Arvioinnista, hyväksynnästä ja tarkastuksista annettaisiin tarkempia määräyksiä pykälän valtuuden nojalla.

Momenttien säännökset koskisivat pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja käyttövalmiina eli venttiileineen ja käyttölaitteineen, jotka ovat turvallisuuden kannalta välttämättömiä. Tällaisen venttiilin ja muun lisälaitteen vaatimustenmukaisuus arvioitaisiin turvallisuusvaatimustasoltaan vastaavalla menettelyllä kuin arviointi, joka tehdään

pakkaukselle tai säiliölle, johon venttiili tai muu lisälaite on asennettu tai asennetaan. Venttiilin ja lisälaitteen voitaisiin soveltaa erillistä menettelyä, mutta niiden asennuksen jälkeen pakkauksen ja säiliön vaatimustenmukaisuus on tarkasteltava vielä kokonaisuutena. Vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnettävä hyväksyntä voisi olla määräaikainen, näin on esimerkiksi paineastioilla ja suurimmalla osalla säiliöistä, joille myönnetään tyyppihyväksyntä.

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

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 24 §:n 4 momentin perusteella annettujen valtioneuvoston asetuksen ja Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta vaatimukset, joita kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi edellyttää säädettäväksi

direktiivissä tarkoitetulla tavalla. Muutoin Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksenantovaltuuden nojalla tarkempia teknisiä ja yksityiskohtaisia määräyksiä kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Nämä samat pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuutta säännökset ja määräykset koskevat tämän lain soveltamisalaa.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

29 §. Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne. Pykälän säännökset täydentäisivät 27 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenteesta ja valmistuksesta.

Pykälän 1- 4 momentin säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 25 §:n 1 – 4 momentin säännösten kanssa.

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

Pykälän 2 momentin mukaisesti valmistus, kunnostaminen ja testaus olisi varmistettava. Käytännössä tämä voitaisiin tehdä laadunvarmistusohjelmalla, josta pykälän valtuuden nojalla voitaisiin määrätä tarkemmin. Laadunvarmistuksella tarkoitettaisiin sovellettavaa systemaattista valvonta- ja tarkastusohjelmaa, jonka tarkoituksena on osoittaa, että säädettyjä ja määrättyjä turvallisuusvaatimuksia noudatetaan käytännössä. Esimerkiksi hyväksyttävänä menettelytapoina laadunvarmistuksessa voitaisiin katsoa olevan ne tavat, joista ohjeistetaan standardissa ISO 16106:2006 (Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettut kolliit - Pakkaukset, IBC-pakkaukset ja suurpakkaukset vaarallisille aineille – Ohjeet standardin ISO 9001 soveltamisesta). Paineastioiden ja säiliöiden valmistuksen valvonnan katsotaan kuuluvan vaatimustenmukaisuuden arviointiin, jotta voitaisiin varmistua siitä, että vaarallisten aineiden kuljetukseen valmistetaan vain laadukkaita ja vaatimustenmukaisia tuotteita. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin teknisten tietojen kirjaamisesta ja asiakirjojen säilyttämisestä. Asiakirjoista voitaisiin näin tarkastaa tehty arvioinnit ja testaukset, ja tietoihin päästäisiin käsiksi koko pakkauksen ja säiliön valmistuksen ajan ja riittävän kauan sen jälkeen. Erityyppisten pakkausten ja säiliöiden tyyppihyväksynnöille, tarkastustodistuksille ja muille asiakirjoille on kansainvälisissä sopimuksissa joukko säilytysaikoja. Hyväksynnän haltijan huolehtimista säilytysajoista voitaisiin antaa säännökset pykälän valtuussäännöksen nojalla.

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

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 25 §:n 5 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän voimassaoloajasta, valmistuksen, kunnostuksen ja testauksen varmistamisesta ja valvonnasta, teknisistä asiakirjoista, todistuksista ja niiden säilyttämisestä sekä käyttäjän saatavilla olevista tiedoista. Pakkausten valmistus sekä tiettyjen säiliöiden ja konttityyppien, esimerkiksi lujitemuovisäiliöiden ja säkkikonttien, valmistus edellyttäisi laadunvarmistusohjelmaa. Määräyksissä olisi vaatimuksia myös niistä tiedoista, joita pakkauksen käyttäjällä olisi oltava. Esimerkiksi pakkausten valmistajan ja myöhemmin jälleenmyyjän on annettavat tiedot noudatettavista menettelytavoista sekä kuvaus suljinten ja muiden tarvittavien osien tyypeistä ja mitoista, jotta käyttäjä voi varmistua kuljetusvalmiin pakkauksen asianmukaisuudesta ja turvallisuudesta.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 5 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

30 §. Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen sekä vajaan pakkauksen turvallisuusvaatimukset. Pykälän säännökset täydentäisivät 27 §:n yleisiä turvallisuusvaatimuksia pakkauksen, säiliön ja kontin käytöstä. Pykälän 1- 2 ja 4 momentin säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 26 §:n 1 – 3 momentin säännösten kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisista ominaisuuksista. Kuljetukseen valittaisiin tarvittavaan kuljetusmuotoon ja kuljetustapaan soveltuva pakkaus, säiliö ja kontti.

Pykälän 2 momentin mukaisesti, jos pakkaukselle, säiliölle ja kontille edellytetään tehtäväksi määräajoin tarkastuksia, olisi käyttö sallittu vain tällaisen tarkastuksen uusimisen määräpäivään saakka. Määräajoin edellytetyllä tarkastuksella tarkoitettaisiin 28 §:n 2 momentissa säädettyä määräajoin suoritettavaa tarkastusta, jolla osoitetaan käytössä olevan tuotteen jatkuva

vaatimustenmukaisuus. Määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnetyt asiakirjat olisi säilytettävä niiden voimassaoloajan eli vähintäänkin seuraavaan määräaikaistarkastukseen. Säilytysajoista voitaisiin antaa säännökset pykälän valtuussäännöksen nojalla.

Puolustusvoimien materiaalia säilytetään pitkiäkin aikoja esimerkiksi 20 vuotta. Pakkauksen tyyppihyväksyntä voi päättyä tuona aikana. Myös pakkauksen materiaali voi vanhentua tuona aikana. Pykälän soveltamisalalla Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi hyväksyä esimerkiksi tyyppihyväksytyjen muovipakkausten käyttöajaksi yli 5 vuotta, jos se katsoo, että muovipakkausten turvallinen käyttö voidaan varmistaa esimerkiksi materiaalien tarkastuksia ja kunnossapitoa koskevilla täydentävillä toimilla.

Pykälän 3 momentti sisältäisi poikkeuksen koskien vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten ja säiliöiden käyttöä tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa. Poikkeussäännös mahdollistaisi näissä olosuhteissa pakkauksen ja säiliön käytön, vaikka niiden hyväksynnän määräaika olisi umpeutunut. Momentti sisältäisi Pääesikunnan tekniselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla se voisi antaa lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa luvan käyttää tyyppihyväksymättömiä pakkauksia, jos se on momentissa säädetyn mukaisesti tarpeellista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 26 §:n 3 momentin perusteella annettujen Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin vajaan räjähdekollin pakkaamisen tavasta, sekä poikkeuksesta pääsääntöön, jonka mukaan räjähteitä voitaisiin yhteen pakata silloin, kun se on sotilaallisen toiminnan ja harjoittelun kannalta tarpeellista.

Puolustusvoimien määräysten mukaisesti eri tuotteiden pakkaaminen samaan kalliin alkuperäisestä pakkaustavasta poikkeavasti on kielletty. Ulkopakkauksessa saa olla vain sitä tuotetta, joka on merkitty nimikelappuun ja jonka mukaiset merkinnät ja lipukkeet ovat kollin ulkopinnalla.

Tulokuvausta varten valmistettuja sähkösytyke-, tulilanka- ja tulilanka-nalli-yhdistelmiä saa kuljettaa yhteen pakattuina sotilaallisessa harjoituksessa. Sähkösytykkeiden johtimet on pidettävä oikosuljettuina. Yhdistelmät on pakattava kannelliseen puulaatikkoon, jonka kansi voidaan luotettavasti sulkea. Yhteen laatikkoon saa pakata enintään 50 tällaista yhdistelmää.

Pykälän 6 momentti sisältäisi puolustusministeriölle osoitetun asetuksenantovaltuuden.

31 §. *Pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia koskevat vaihtoehtoiset ratkaisut ja tekniset eritelmät.* Tässä laissa säädettäväksi esitetyt pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimukset perustuvat tällä hetkellä käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien

turvallisena pidettyyn rakenteeseen. Pykälässä säädettäisiin tilanteista, jolloin säädetyistä vaatimuksista voitaisiin poiketa erityisehdoin. Säännökset olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 27 § 1-3 momenttien kanssa.

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

Pykälän 1 momentin *1 kohdassa* säädettäisiin, että säädetyistä vaatimuksista poikkeamisten hyväksynnästä päättäisi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja radioaktiivisten aineiden osalta Säteilyturvakeskus ja tämän lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa myös Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Pykälän 2 momentin mukaan ehtona vaihtoehtoisten ratkaisujen ja teknisten eritelmien hyväksymiselle olisi, että kyse on välttämättömästä tapauksesta, jollaiselle kansainvälisessä sopimuksessa tai EU-säätelyssä on määritelty viranomaiselle mahdollisuus hyväksyä tällaisia ratkaisuja tai eritelmiä. Rakenteelle, valmistukselle ja testaukselle asetetuista vähimmäisvaatimuksista ei poikettaisi, ja kuljetuksessa pakkauksella, säiliöllä ja irtotavarakontilla olisi oltava taattu kestävyys ja käyttöturvallisuus. Tällöin olisi myös saavutettava vähintään vastaava kuljetusturvallisuus kuin vaadittuja vaatimuksia noudattamalla. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi pakkauksille ja irtotavarakonteille vähintään

samanlaisia tai parempia iskun- ja kuormauskestävyyttä ja palonkesto-ominaisuuksia siten, että vaadittavalla testauksella voidaan osoittaa rakenteellinen kestävyys ja turvallisuus vastaavalla tavalla kuin täysin vaatimustenmukaisilla pakkauksilla ja irtotavarakonteilla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen olisi ilmoitettava hyväksymästään vaihtoehtoisesta ratkaisusta ja teknisestä eritelmästä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Tämä on perusteltua, koska tämän lain valvontaviranomaisena toimii Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto ja säännöksen tarkoituksena on, että hyväksyvä viranomainen tiedottaa valvontaviranomaiselle tekemästään hyväksynnästä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 27 §:n 4 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

32 §. *Velvollisuus ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitusvelvollisuudesta säiliöistä ja paineastioista, joiden tilavuus on yli 450 litraa. Ne tilanteet, joissa ilmoitus olisi tehtävä sekä tehtävän ilmoituksen sisältämät tiedot olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 28 §:n kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen velvollisuudesta ilmoittaa, koska ne toimivat tässä tarkoitettujen säiliöiden ja paineastioiden omistajina tai haltijoina. Ilmoitus olisi tehtävä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin säiliölle ja paineastialle tarkastuksen suorittaneen tarkastuslaitoksen velvollisuus täydentää 1 momentissa tarkoitettua ilmoitusta tarkastusta koskevilla tiedoilla ja toimittaa kaikki säiliötä ja paineastiaa koskevat tiedot tarkastuksen jälkeen Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Tilanteissa, jossa tarkastus on suoritettu muualla kuin Suomessa tässä momentissa säädettäisiin velvollisuus tietojen täydentämisestä ja toimittamisesta säiliöiden ja paineastioiden omistajana tai haltijana toimivalle Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ilmoitusvelvollisuudesta tietojen muutoksista sekä säiliön ja paineastian tilapäisestä tai lopullisesta poistosta vaarallisten aineiden kuljetuskäytöstä. Lisäksi säädettäisiin ilmoitusvelvollisuudesta, kun säiliö ja paineastia otetaan kuljetuskäytöstä

poiston jälkeen uudelleen vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön. Ilmoitusvelvollisuus säädettäisiin säiliön ja paineastian omistajalle ja haltijalle – siis Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle - ja ilmoitus tehtäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 28 §:n 4 momentin perusteella antaman valtioneuvoston asetuksen noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Pykälän säännökset eivät perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-sääntelyyn, joten tarkempi sääntely annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin ne säiliö- ja paineastiatyypit, jotka on ilmoitettava Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Tyyppien kuvaukset ovat paineastioiden ja säiliöiden tekniseen tilavuuteen, rakenteeseen ja muihin teknisiin ominaisuuksiin perustuvia, ja teknologian ja tieteen kehityksen takia uusia tyyppejä kehitetään. Tulevaisuudessa voi tulla myös tarvetta harkita uusien säiliö- ja painelaitetyyppien osalta, mitä niistä on tarkoituksenmukaista sisällyttää viranomaisen rekistereihin.

6 Luku

Tilapäinen säilytys

Tässä luvussa säädettäisiin tilapäisestä säilytyksestä pääosin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 luvun mukaisesti. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukaista tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista, ja se ei perustu kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-lainsäädäntöön. Vaarallisten aineiden varastointiin ja säilytykseen, joka ei kuulu kuljetukseen, ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvan tilapäisen säilytyksen säännöksiä. Tämän luvun säännökset vastaisivat pääosin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia. Sisäisen pelastussuunnitelman vaatimusta laajennettaisiin ja tilapäisen säilytyksen paikalta edellytettäisiin vastuuhenkilöä.

Tilapäistä säilytystä koskevilla säännöksillä ei puututtaisi tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevaan lainsäädäntöön, sillä pysähdyksistä ja keskeytyksistä ei ole tarkoitus säätää ajallisia rajoituksia. Tällaisen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön edellyttämä, kuljetuksen liittyvä olosuhde, josta takia ajoon tulee keskeytys ja kuljettajan on pidettävä vuorokausi- tai viikkolepoa tai muuta taukoa, ei katsottaisi olevan tilapäistä säilytystä.

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

tulee kestää kuljetettavien aineiden vaikutukset, sekä niiden on täytettävä säädetyt ja määrätyt tekniset vaatimukset.

Satamissa tapahtuvat vaarallisten aineiden kuljetukset ja tilapäinen säilytys kuuluvat osana kuljetusketjuun, jossa tavara vaihtaa kuljetusmuotoa maakuljetuksesta merikuljetukseen ja päinvastoin. Toiminta on osa kuljetusketjua, jossa maalta tuleva vaarallisia aineita sisältävä kappalevarakontti, säiliökontti, ajoneuvo tai säiliöauto 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. Kuljetusketjuun kuuluvana itse vaarallista ainetta ei käsitellä millään tavoin eikä sitä pureta sen satamassa olon aikana. Lentopaikalla toiminta on vastaavaa kuljetusmuodon vaihtuessa ilmakuljetukseksi tai ilmakuljetuksesta maakuljetukseksi, tällöin yksiköt ovat merikuljetusta pienempiä ja suurimmillaankin ilma-aluksessa käytettäviä kontteja (unit load device).

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

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

33 §. Tilapäisen säilytyksen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin yleissäännös tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Tilapäinen säilytys kuuluisi 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 osa kuljetusta. Kuljetusolosuhteilla tarkoitettaisiin myös poikkeusoloissa ja muissa vastaavissa tilanteissa tapahtunutta tihutyötä ja vihollisvaikutusta.

Pykälässä esitetty säännös olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 29 §:n kanssa.

Pykälässä säädettäisiin tilapäisen säilytyksen olevan kuljetustapahtumaan kuuluvaa toimintaa. Tilapäisen säilytyksen paikkoja voivat olla satamat, lentopaikat, terminaalit ja muut vastaavat tilapäisen säilytyksen paikat. Tilapäisessä säilytyksessä vaarallista ainetta sisältävää lähetystä ja kuormaa säilytetään ajoneuvossa, kontissa tai kuljetussäiliössä tilapäisen säilytyksen paikassa. Sieltä se jatkaa matkaa esimerkiksi satamasta maakuljetuksen jälkeen aluksessa, tai

matka jatkuu esimerkiksi logistiikkaterminaalikäsitteilyn jälkeen. Kappaletavaraa voidaan säilyttää myös esimerkiksi terminaalissa purettuna kuormatilasta kuljetusvälineen vaihtumisen yhteydessä, mutta itse vaarallisia aineita ei koskaan käsitellä eikä vaarallista ainetta sisältävää kolia tai säiliötä avata tilapäisen säilytyksen aikana.

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

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

Merkittävää kuljetukseen liittyvässä tilapäisessä säilytyksessä on se, onko kuljetus päättynyt ja milloin kuljetustapahtuma katsotaan päättyneeksi. Tyypillisesti kuljetus päättyy, kun lähetys tai kuorma otetaan vastaan määränpäässä. Voi kuitenkin olla niin, että kuorma joutuu määränpäässä odottamaan ajoneuvossa tai säiliökontissa sen aikaa, kunnes kustakin vuorollaan saadaan vaaralliset aineet tyhjennettyä. Tätä odotusaikaa vastaanottajalla pidettäisiin kuljetukseen liittyvänä. Jos aine jouduttaisiin jättämään vastaanottajalla kuljetussäiliöihin tai kuljetuksessa käytettyihin säiliökontteihin pidemmäksi aikaa, kuljetuksen loppuminen olisi arvioitava säilytyksen tarkoituksen kannalta. Jos aineet ovat esimerkiksi kuljetussäiliöissä sen vuoksi, ettei tavaraa ole mahdollista vastaanottaa tai että vastaanottajalla ei ole riittävästi kapasiteettia purkaa suurempia ainemääriä, säilytys ei johdu kuljetuksen luontaisuuteen liittyvistä tekijöistä vaan muista syistä. Tällöin säilytystä ei voitaisi katsoa kuljetukseen liittyväksi, vaan kuljetuksen olisi katsottava päättyneen. Sama koskisi varastointia, jos tavaraa varastoidaan esimerkiksi vastaanottajan puuttumisen vuoksi tai siksi, että vastaanottajalla ei ole mahdollisuutta vastaanottaa tavaraa. Tällainen varastointi ei tällöin olisi osa kuljetusta.

Pykälässä säädettäisiin kuljetuksen suorittajan, lähettäjän tai tilaajan velvollisuudesta esittää valvontaviranomaisen pyytäessä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottoaika. Kuljetukseen kuuluvassa tilapäisessä säilytyksessä vaarallista ainetta

sisältävä lähetys, kuorma ja lasti ovat osana kuljetustapahtumaa. Tilapäisessä säilytyksessä olisi siis voitava todentaa, mihin kuljetustapahtumaan vaarallinen aine ja sen säilyttäminen liittyvät. Tilapäinen säilytys osana kuljetusta tapahtuisi kuljetuksen alkamisen ja päättymisen välillä, ja kuorma, lasti tai lähetys on jonkin kuljetusosapuolen hallussa. Tyypillisesti kuljetuksesta laaditaan rahtikirja tai muu vastaava kuljetusasiakirja, joka kuvaa kuljetustarpeen ja kuljetettavan kuorman, lastin tai lähetysten. Kuljetustapahtumassa kuormalla, lastilla ja lähetyksellä on lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja määränpäässä vastaanottaja.

34 §. Tilapäisen säilytyksen paikka. Pykälässä tarkoitetuilla alueilla kuljetus ja kuljetukseen sisältyvä tilapäinen säilytys ja käsittely olisi toteutettava siten, ettei aineista aiheudu tarpeetonta vaaraa. Kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää saisi vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa. Tällainen vaarojen arviointi ja varmistaminen voisi perustua turvallisuusselvitykseen tai muuhun arviointiin taikka sisäiseen pelastussuunnitelmaan. Myös yleisestä järjestyksestä ja vaarallisten aineiden turvallisesta sijoittelusta olisi huolehdittava, sillä se luo asianmukaisen ja turvallisen toiminnan pohjan myös vahinkotapauksissa, joissa kerätään vaarallisia aineita talteen tai tehdään niitä vaarattomiksi.

Pykälässä säädettäisiin yleissäännös niistä alueista, joissa tilapäistä säilytystä voitaisiin toteuttaa ja näillä alueilla vaadittavista vaarojen arvioinnista ja niihin sovellettavista toimenpiteistä. Tilapäisen säilytyksen paikka olisi joko toistuva tilapäisen säilytyksen paikka, tai muu tilapäisen säilytyksen paikka. Toistuvalla tilapäisen säilytyksen paikalla tarkoitettaisiin sotasatamaa, sotasatama-alueita, sotilaslentopaikkaa ja muuta sotilaalliseen tarkoitukseen tarkoitettua terminaalia sekä muuta toistuvan tilapäisen säilytyksen paikkaa, joka olisi erityisesti valittu tai rakennettu paikka, jossa tilapäistä säilytystä harjoitettaisiin toistuvasti. Tällaisia olisivat tyypillisesti normaalioloissa valitut tilapäisen säilytyksen paikat, joita toistuvasti käytettäisiin, kuten sotilaallisten harjoitus- ja leirialueiden yhteydessä olevat tilapäisen säilytyksen paikat, joissa vaaralliset aineet odottaisivat kuljetusmuodon muutosta tai siirtoa varsinaiseen varastoon. Muilla tilapäisen säilytyksen paikoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi satunnaisia harjoitus- ja tukitehtävissä käytettäviä paikkoja, kuten saaria, tilapäisiä laskeutumis- ja lentoonlähdepaikkoja tai yksittäisiä kohteita, joita tarvitaan vaarallisten aineiden varastojen hajauttamisen yhteydessä toteutettavissa kuljetuksissa.

Kolmannen osapuolen suorittamissa kuljetuksissa noudatetaan normaalioloissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia, eikä hyödynnetä muita tilapäisen säilytyksen paikkoja.

Pykälän 1 ja 2 momentit olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 30 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa, poikkeuksena, että pykälän 1 momentissa esitetään sisäisen pelastussuunnitelman laatimista myös sotilaslentopaikoille, jota vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 30 §:n 1 momentti ei edellytä lentopaikoilta. Lisäksi ehdotetussa momentissa kuvattaisiin tämän lain soveltamisalan kannalta selkeästi toistuvan tilapäisen säilytyksen paikat, joilta edellytettäisiin sisäinen pelastussuunnitelma.

Pykälän 1 momentin mukaan vaarallisia aineita saisi säilyttää tilapäisesti vain toistuvan tilapäisen säilytyksen paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma ja muussa tilapäisen säilytyksen paikassa. Sisäisestä pelastussuunnitelman laatimisesta ja sisällöstä säädettäisiin 37 §:ssä.

Vaatus sisäisestä pelastussuunnitelmasta perustuu vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vaatimukseen satama-alueen ja ratapihan turvallisuusselvityksen sisältämästä sisäisestä pelastussuunnitelmasta. Nyt sisäinen pelastussuunnitelma vaadittaisiin myös muilta tilapäisen säilytyksen paikoilta. Sisäisten pelastussuunnitelmien tarkoituksena on, että onnettomuuden tai vaaratilanteen sattuessa tilapäisen säilytyksen paikalla ja alueella kaikki asianosaiset tekevät yhteistyötä koordinoidusti ja että onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi.

Pykälän 2 momentin mukaisesti tilapäisen säilytyksen paikalla saisi kuljettaa ja säilyttää vain sellaisia määriä, jotka ovat toiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa: turvallinen toiminta on aina suhteutettava kuljetettavien ja käsiteltävien vaarallisten aineiden määrien mukaan. Tilapäisen säilytyksen paikka olisi oltava tekniseltä turvallisuudeltaan ja varautumistasoltaan riittävä tilapäisessä säilytyksessä olevien aineiden määrään ja laatuun nähden. Lain nojalla annetut tekniset määräykset voivat rajoittaa tiettyjen aineiden määrää lastinkuljetusyksikköä kohti tai kieltää kokonaan sellaisten aineiden kuljetus, joiden vaaraa ei voida torjua kuljetuksessa. Tyypillisesti tilapäisesti voitaisiin säilyttää niitä aineita, jotka ovat riittävän turvallisia varsinaisessa kuljetustapahtumassa. Tilapäisen säilytyksen paikka voisi olla sellainen, että tila kooltaan, rakenteeltaan, varustukseltaan tai muiden syiden takia mahdollistaa vain rajattujen vaarallisten aineiden säilyttämisen tai rajatut ainemäärät. Toiminta paikoilla suunniteltava siten, että turvallisuudesta on huolehdittu ainemäärien ja -ominaisuuksien mukaisesti. Toiminnasta vastaisi se, joka tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita, ja esimerkiksi satamassa myös satamanpitäjä tai joukko-osasto.

Pykälän 3 ja 4 momentit olisivat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 30 §:n 3 ja 4 momenttien kanssa, poikkeuksena, että lähetyksen, kuorman ja lastin käsittelyn ja onnettomuuksin ehkäisemiseksi laadittavissa suunnitelmissa olisi otettava huomioon Puolustusvoimien lakisääteiset tehtävät, joiden toteuttaminen varsinkin 6 §: tarkoittamissa olosuhteissa voivat edellyttää normaalioloihin nähden erilaisia suunnitelmia ja toteutustapoja.

Pykälän 3 momentin vaatimus tilapäisen säilytyksen paikalle vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain yleistä velvoitetta ottaa huomioon tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat.

Pykälän 4 momentin säännökset vastaisivat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä velvollisuutta lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista satama-alueella. Nyt säännös laajennettaisiin järjestyksestä huolehtimiseksi kaikille tilapäisen säilytyksen paikoille. Järjestyksellä on suuri merkitys turvallisuuden kannalta, huono järjestyks on usein osasyynä vaaratilanteissa. Lastinkuljetusyksiköille olisi merkittävät paikat tai

vaihtoehtoisesti voitaisiin myös muutoin varmistaa selkeä järjestys alueella, jolla helpotettaisiin myös pelastusviranomaisten toimintaa onnettomuustapauksissa. Onnettomuustilanteissa onnettomuusalueilla olevilla olisi oltava mahdollisuus poistua turvallisesti, ja torjuntatoimiin osallistuvilla olisi oltava pääsy onnettomuuskohteisiin. Kun alueet on merkitty ja siellä on selkeä järjestys lastinkuljetusyksiköistä, on pelastustoimen myös helpompi löytää onnettomuustilanteessa kohde ja liikkua siellä.

Pykälän 5 momentin mukaan toistuvan tilapäisen säilytyksen paikasta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Asetustasoa puoltaisi, että esimerkiksi sotasatama-alueilla vaarallisten aineiden konttien ja kuljetusyksiköiden erottelua koskevat tekniset ratkaisut olisivat samankaltaiset siviilivaatimusten kanssa.

35 §. *Vaarallisten aineiden lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa.* Pykälässä säädettäisiin lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelusta tilapäisen säilytyksen paikassa. Pykälän 1 momentin säännös olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 31 §:n 1 momentin kanssa. Erona se, että sijoittelussa olisi myös otettava huomioon Puolustusvoimien lakisääteiset tehtävät, joiden toteuttaminen saattaa vaatia esimerkiksi 6 §:ssä tarkoitamissa olosuhteissa normaalioloista poikkeavia sijoittelun toteutustapoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa ja konttia säilytetään vain niille tarkoitetuissa paikoissa tilapäisen säilytyksen aikana. Samoin tiekuljetuksessa jatkokuljetusta varten kuormasta irrotettua lähetystä, jota ei kuljetuksen aikana eikä siten tilapäisen säilytyksenkään aikana saa avata, olisi säilytettävä asianmukaisesti vähintään eroteltuna vastaavasti kuin varsinaisen tiekuljetuksen aikana kuormatilassa. Toisaalta esimerkiksi satamassa vaarojen arvioinnin perusteella olisi mahdollista valita lastinkuljetusyksiköille joko hajautettu malli, jossa lastinkuljetusyksiköt ovat niille varatuilla alueilla omissa riveissään, tai keskitetty malli, jossa ne olisivat suhteellisen yhtenäisellä alueella. Pelastusviranomaisten esteetön pääsy paikalle tulisi varmistaa. Edellä tarkoitetuista asioista voitaisiin säätää pykälän valtuuden nojalla tarkemmin asetuksella.

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

Pykälän 2 momentin mukaan lastinkuljetusyksiköiden sijoittelusta ja erottelusta satama-alueella sekä muista tilapäisen säilytyksen sijoittelun ja erottelun käytännön toteutuksesta ja teknisistä yksityiskohdista voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Säännökset olisivat pääosin yhtenevät vastaavien siviilisäännösten kanssa.

36 §. *Hätätilanneharjoitukset ja varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa.* Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista, joissa tilapäisen säilytyksen paikassa olisi riittävällä tavalla varauduttu onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin vahinkotapauksissa. Mahdollisuuksien mukaan tulisi myös varautua poikkeusoloissa ja puolustustilassa mahdollisiin vihollisvaikutuksen seurauksena syntyviin onnettomuuksiin.

Pykälän 1 momentin säännös olisi pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 32 §:n 1 momentin kanssa.

Tilapäiselle säilytykselle 1 momentissa säädettäisiin huolehtimisvelvoite toimenpiteistä ja järjestelyistä onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niistä aiheutuvien seurausten rajoittamiseksi. Ne olisi suhteutettava toiminnan laajuuteen ja säilytettäviin ainemääriin sekä aineiden vaaraominaisuuksiin. Pienimuotoisessa toiminnassa nämä olisivat helpommin järjestettävissä, esimerkiksi kun säilytetään vain yhtä kuljetusyksikköä kerrallaan. Kun tilapäisesti säilytettävät ainemäärät ovat suurempia, esimerkiksi sotasatamassa, sotasatama-alueella, sotilaslentopaikalla tai logistiikan terminaalitoiminnassa, myös varautumisvelvollisuuden toteuttamiseksi toimenpiteiden olisi oltava paremmin kartoitettuja ja huolellisimmin riskinarvioinnilla tunnistettuja.

Pykälän 2 momentin säännös olisi osin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 32 §:n 2 momentin kanssa. Erona olisi se, että varautumistoimenpiteiden toteutumisen ja vaikutuksen jatkuva seuranta ja arviointi rajoitettaisiin toistuvaan tilapäisen säilytyksen paikkaan. Koska tilapäinen säilytys näissä paikoissa on toistuvaa, toimenpiteitä seurattaisiin ja tarvittaessa ryhdyttäisiin korjaaviin toimenpiteisiin. Muissa tilapäisen säilytyksen paikoissa toiminta ei olisi toistuvaa, eikä toimintaa siten jatkuvasti seurattaisi. Näissä paikoissa onnettomuuksien torjuntaan varautuminen perustuisi Puolustusvoimien ohjesääntöihin ja varomääräyksiin, joissa onnettomuuksiin varautuminen ennalta suunniteltaisiin ja joiden noudattamiseen kouluttamalla toimiva joukko voi systemaattisesti onnettomuuksiin varautua.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla säädettyjä säännöksiä varautumisesta onnettomuuksien torjuntaan satama-alueella. Nyt vaatimukset laajennettaisiin kaikkeen tilapäiseen säilytykseen. Mitä laajempaa toimintaa tilapäinen säilyttäminen olisi, sitä vaativammaksi säännöksen soveltaminen tulisi. Toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikutusta olisi seurattava ja arvioitava. Näitä toimenpiteitä kuvattaisiin 37 §:ssä säädetyssä sisäisessä pelastussuunnitelmassa, joten seurannasta, arvioinnista ja mahdollisista korjaavista toimenpiteistä olisi vastuussa sisäisen pelastussuunnitelman laatija.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin hätätilanneharjoitusten järjestämisestä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtioneuvoston asetuksenantovaltuuden. Asetuksella voitaisiin

antaa tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta. Tällaisia säännöksiä voisivat olla onnettomuuksien torjuntaan tarvittavaa alkusammutuskalustoa ja vahingoittuneiden kuormien ja lastien paikkoja ja sijoittelua koskevat vaatimukset.

37 §. *Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö.* Pykälässä säädettäisiin sisäisestä pelastussuunnitelmasta ja vastuuhenkilöstä. Erityisen pelastussuunnitelman vaatimus koskisi vain toistuvan, tilapäisen säilytyksen paikkaa ja olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 33 § tarkoittaman tilapäisen säilytyksen paikan pelastussuunnitelman vaatimuksen kanssa. Toistuvan tilapäisen säilytyksen paikka vertautuisi siten vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tarkoittaman tilapäisen säilytyksen paikan kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yleissäännös, jonka mukaan vaarallisia aineita saa säilyttää toistuvan tilapäisen säilytyksen paikassa vain, jos paikalle on laadittu pelastussuunnitelma.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sisäisen pelastussuunnitelman uusimisesta, kun toiminta muuttuu merkittävästi. Jotta tilapäisen säilytyksen paikassa toiminta olisi jatkuvasti suunniteltua onnettomuuksien varalta, olisi sisäinen pelastussuunnitelma tarkistettava ja ajanmukaistettava säännöllisesti. Päivityksessä otettaisiin huomioon kaikki muutokset toiminnassa, alueen kehityksessä, pelastustoimen järjestelyissä sekä sellaisen tiedon lisääntyminen muutenkin, millä on vaikutusta onnettomuuksien torjumisessa. Merkittävänä muutoksina pidettäisiin sellaisia muutoksia, joilla on merkitystä henkilöstön toimintaan, vaaran lisääntymiseen ja tilapäisen säilytyksen turvallisuuteen, kuten vaarallisten aineiden määrän lisääntyminen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sisäisen pelastussuunnitelman laatijasta. Lastinkäsittelypalveluja satama-alueella ja sotilaslentopaikalla suorittaa vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittava yritys tai joukko-osasto.

Pykälän 3 momentin 1 kohdassa säädettäisiin sotasataman ja sotasatama-alueen, 2 kohdassa sotilaslentopaikkojen ja 3 kohdassa toistuvan, kiinteän tilapäisen säilytyksen pelastussuunnitelmasta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin pelastussuunnitelman sisällöstä. Lisäksi edellytettäisiin hätätilanteiden varalta harjoitussuunnitelmaa ja harjoitusten järjestämistä. Ehdotuksen mukaan vaatimus koskisi kaikkia paikkoja, joilla on pykälässä tarkoitettu velvollisuus laatia sisäinen pelastussuunnitelma.

Käytännössä Suomessa siviililentopaikoilla, joiden kautta kuljetetaan ilmakuljetuksena vaarallisia aineita, edellytetään EASA-asetuksen mukaisesti lentopaikan pitäjän laatimaa ja täytöntöön panemaa lentopaikan valmiussuunnitelmaa (pelastussuunnitelma), joka kattaa mahdolliset hätätilanteet lentopaikalla tai sen ympäristössä. Sen on myös varmistettava, että lentopaikalla on asianmukaiset pelastus- ja palontorjuntapalvelut. Lisäksi komission asetuksessa (EU) N:o 139/2014 (komission asetus lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja

hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti) edellytetään lentopaikan pitäjältä hallintojärjestelmää, johon kuuluu turvallisuusjohtamisjärjestelmän koordinointi pelastussuunnitelman (asetuksessa tarkoitettu valmiussuunnitelma, emergency response plan tai emergency plan) kanssa. Kyseisiä EU-asetuksia ei sovelleta lentopaikkoihin tai niiden osiin, eikä laitteisiin, henkilöstöön ja organisaatioon, jos ne ovat puolustusvoimien valvonnassa ja käytössä (vrt. EU-asetus 1139/2018 2 artikla 3 b) – kohta ja EY-asetus 216/2008 1 artikla 2. – kohta). Pykälän 4 momentin tarkoituksena olisi ottaa vastaavat käytänteet sotilaslentopaikoille.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin pelastussuunnitelman toimittamisesta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ennen toiminnan aloittamista sekä suunnitelman uusimisen yhteydessä.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin pelastussuunnitelman kuulemisesta. Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle säädettäisiin harkittavaksi, onko pelastussuunnitelmasta pyydyttävä mielipidettä pelastusviranomaiselta, alueelliselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta, aluehallintovirastolta, kunnalta ja muilta viranomaisilta. Harkinta perustuisi pelastussuunnitelman sisältämien tietojen salassa pitoon. Jos erityisiä salassa pidon vaatimuksia ei pelastussuunnitelman sisältämissä tiedoissa ole, pyytäisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto edellä tarkoitettua lausuntoa viranomaisilta, sekä myös pitäisi hyväksytyn pelastussuunnitelman näiden viranomaisten saatavilla.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin sisäisen pelastussuunnitelman laatijan velvollisuudesta nimetä 1 momentissa tarkoitetuille toistuvan, tilapäisen säilytyksen paikalle vastuuhenkilö. Vastuuhenkilö edellytettäisiin kaikilta niiltä, joilta edellytetään sisäinen pelastussuunnitelma. Käytännössä vastuuhenkilö olisi henkilö, joka huolehtisi säännösten ja määräysten noudattamisesta ja hyvästä järjestyksestä ja ensiapuvälineistä tilapäisen säilytyksen paikassa. Vastuuhenkilö voisi olla myös Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantaja tai muuten työskennellä hyvässä yhteistoiminnassa turvallisuusneuvonantajan kanssa.

Pykälän 8 momentin mukaan sisäisestä pelastussuunnitelmasta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Koska esimerkiksi satamissa voi olla myös varastointia, säännökset olisivat pääosin yhdenmukaisia kemikaaliturvallisuuslain nojalla annettujen säännösten kanssa. Siten sisäisen pelastussuunnitelman sisältö noudattaisi samaa periaatetta kuin kemikaaliturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluvassa sisäisessä pelastussuunnitelmassa, joka liittyy vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyyn tuotantolaitoksissa ja varastoinnissa.

38 §. *Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuus selvitys.* Pykälässä säädettäisiin merivoimien sotasataman sekä Puolustusvoimien käyttöön osittain tai kokonaan ottaman sotasatama-alueen

turvallisuusselvityksestä. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 34 §:ssä säädetään, että satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Kumotun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 24 § perusteella annetussa puolustusministeriön asetuksessa (632/2001) ei säädetä sataman tai satama-alueen turvallisuusselvityksestä. Esitettävä säännös olisi uusi sotasatamissa ja sotasatama-alueella.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien osittain tai kokonaan käyttöön ottaman satama-alueen turvallisuusselvityksen laatimisvaatimuksen rajaksi vaarallisten aineiden kuljettaminen vuodessa kappaletavarana yli 10 000 tonnia sotasataman ja sotasatama-alueen kautta. Momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle toimivalta tarvittaessa edellyttää turvallisuusselvityksen laatimista myös muilta sotasatamilta sekä Puolustusvoimien käyttöön osittain tai kokonaan ottamilta satama-alueilta, jos turvallisuuden takaamiseksi siihen ilmenee tarvetta. Turvallisuusselvityksen yleiseksi sisältövaatimukseksi säädettäisiin sellaiset toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta sotasatamassa ja sotasatama-alueella.

Pykälän 2 – 4 momenteissa säädettäisiin yksityiskohtaisemmin turvallisuusselvityksestä ja sen laadintaan liittyvästä yhteistyöstä sotasatamanpitäjän ja lastinkäsittelypalveluja suorittavan välillä. Säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 34 §:n 2 - 4 momenttien kanssa.

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

Turvallisuusselvityksessä osoitettaisiin, että käytössä on toimintaperiaatteet suuronnettomuuksien ja muiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimintaperiaatteiden toteuttamiseksi ja että se on selvillä harjoittamaansa toimintaan liittyvistä onnettomuuksien mahdollisuuksista ja ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin onnettomuuksien välttämiseksi sekä seurausten vaikutusten rajoittamiseksi. Lisäksi varmistettaisiin, että sisäisen pelastussuunnitelma on laadittu.

Tarkemmin turvallisuusselvityksen sisällöstä säädettäisiin pykälän valtuussäännöksen nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 4 momentti vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä viranomaisen tehtävää, jonka mukaan turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella määrätään, miten satama-alue on varustettava lastivahinkojen varalta. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto. Tässä momentissa tarkoitettu viranomainen olisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Pykälän 5 momentin mukaan turvallisuusselvityksen sisällöstä voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Turvallisuusselvityksessä käydään järjestelmällisesti läpi vaarallisten aineiden kuljetukseen ja tilapäiseen säilytykseen liittyvät tekijät, tunnistetaan vaarat, varaudutaan mahdollisten onnettomuuksien estämiseen ja ennakoidaan mahdollisten onnettomuuksien seurausten rajoittaminen. Siinä huomioidaan myös satama-alueella ja sen ulkopuolella esiintyvät vaarat sekä helposti haavoittuvat kohteet. Turvallisuusselvitys sisältäisi myös kuvauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Satama-alueella voi olla vaarallisten aineiden kiinteitä varastosäiliöitä ja jakeluvarastoja, jolloin nämäkin olisi huomioitava alueen kokonaisriskiä kartoitettaessa.

39 §. *Sotilaslentopaikan turvallisuusselvitys.* Pykälässä säädettäisiin sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksestä. Turvallisuusselvityksen laatimisrajaksi säädettäisiin edellä 38 §:n tavoin vaarallisten aineiden kuljetusmäärän ollessa yli 10 000 tonnia vuodessa. Määrä on iso, eikä ole odotettavissa, että tällaisia sotilaslentopaikkoja normaalioloissa olisi Suomessa useita kappaleita.

Pykälässä käytetään käsitettä toistuva, kiinteä sotilaslentopaikka. Tällä tarkoitettaisiin sellaista sotilaslentopaikkaa, joka on kiinteäksi lentopaikaksi valmisteltu ja jota toistuvasti käytetään. Malliesimerkki on ilmavoimien käytössä oleva kiinteä lentotukikohta. Käsitteellä pyritään tekemään ero sellaisiin sotilaslentopaikkoihin nähden, joita otetaan käyttöön sotilaallisia harjoituksia, valmiuden kohottamista tai poikkeusoloja varten.

Sotilaslentopaikkoja koskevat turvallisuussäännökset olisivat sisällöltään analogisia vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 34 §:n 2 - 4 momenttien satamilta vaadittavien vaatimusten kanssa.

Pykälän 1 momentin mukaan sotilaslentopaikalla olisi oltava turvallisuusselvitys, jos sotilaslentopaikan kautta ilma-aluskuljetuksena kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi edellyttää myös muilta sotilaslentopaikoilta turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta. Turvallisuusselvityksessä olisi selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta sotilaslentopaikalla.

Pykälän 2 momentin mukaan sotilaslentopaikanpitäjän olisi osoitettava turvallisuusselvityksessä toimintaperiaatteensa onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi sekä annettava tarvittavat tiedot niiden toteuttamiseksi tarvittavasta organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Turvallisuusselvitykseen olisi liitettävä 37 §:ssä tarkoitettu sotilaslentopaikan sisäinen pelastussuunnitelma.

Pykälän 3 momentin mukaan lastinkäsittelypalveluja sotilaslentopaikalla suorittavan olisi laadittava turvallisuusselvitys omalta osaltaan ja toimitettava se sotilaslentopaikanpitäjälle. Sotilaslentopaikanpitäjä voi edellyttää, että nämä turvallisuusselvitykset laaditaan tietyssä muodossa. Sotilaslentopaikanpitäjän on laadittava turvallisuusselvitys koko sotilaslentopaikalle, pidettävä se ajan tasalla ja huolehdittava siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden koko sotilaslentopaikalla ja lentopaikalla. Sotilaslentopaikanpitäjä voi tehdä yhtenäisen turvallisuusselvityksen koko sotilaslentopaikalle, jos sotilaslentopaikka muodostuu useammasta sotilaslentopaikka-alueesta.

Pykälän 4 momentin mukaan Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella päätöksellään määrätä, miten sotilaslentopaikka ja sen alue on varustettava lastivahinkojen varalta.

Pykälän 5 momentin mukaan turvallisuusselvityksen sisällöstä voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Turvallisuusselvityksessä käydään järjestelmällisesti läpi vaarallisten aineiden kuljetukseen ja tilapäiseen säilytykseen liittyvät tekijät, tunnistetaan vaarat, varaudutaan mahdollisten onnettomuuksien estämiseen ja ennakoidaan mahdollisten onnettomuuksien seurausten rajoittaminen. Siinä huomioidaan myös sotilaslentopaikalla ja sen ulkopuolella esiintyvät vaarat sekä helposti haavoittuvat kohteet. Turvallisuusselvitys sisältäisi myös kuvauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Sotilaslentopaikalla voi olla vaarallisten aineiden kiinteitä varastosäiliöitä ja jakeluvarastoja, jolloin nämäkin olisi huomioitava alueen kokonaisriskiä kartoitettaessa.

40 §. *Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksyminen.* Pykälässä säädettäisiin merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksymisestä. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto toimisi hyväksyvänä viranomaisena.

Säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 35 §:n kanssa.

Pykälän säännökset vastaisivat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla

säädettyjä satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksymistä koskevia säännöksiä. Nykykäytäntö ei siviilipuolella ole muuttunut, mutta säännökset olisivat uusia sotilaspuolella. Näissä säännöksissä turvallisuusselvitys toimitettaisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle Liikenne- ja viestintäviraston sijaan hyväksyttäväksi pykälän 1 mukaisesti.

Nykyisin siviilisatamien hyväksytyjä turvallisuusselvityksiä on 14 satama-alueella.

Pykälän 2 momentin mukaan sotasataman pitäjän olisi toimitettava turvallisuusselvitys riittävän hyvissä ajoin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ennen toiminnan aloittamista tai kohtuullisessa ajassa vaarallisten aineiden kuljetusmuutosten tai muiden muutosten yhteydessä, joiden takia sotasataman toiminta muuttuu siten, että turvallisuusselvitys päivitetään ajan tasalle. Tällä otetaan huomioon se, että jos uuden tai olemassa olevan sataman kautta aloitetaan vaarallisten aineiden kuljetus turvallisuusselvitystä edellyttävissä määrin, on selvitys lähetettävä riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle harkittavaksi, olisiko turvallisuusselvityksestä pyydettävä mielipidettä siviili- ja sotilaspelastusviranomaiselta, alueelliselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, aluehallintovirastolta, kunnalta ja muilta viranomaisilta. Harkinta perustuisi turvallisuusselvityksen sisältämien tietojen salassa pitoon. Jos erityisiä salassa pidon vaatimuksia ei turvallisuusselvityksen sisältämissä tiedoissa ole, pyytäisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto edellä tarkoitettua lausuntoa viranomaisilta, sekä myös pitäisi hyväksytyyn turvallisuusselvityksen näiden viranomaisten saatavilla.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle velvollisuus ilmoittaa sotasatamanpitäjälle turvallisuusselvitystä koskevat johtopäätöksensä kohtuullisessa ajassa. Satamanpitäjän on ilmoitettava lastinpalveluja suorittavalle hyväksytystä turvallisuusselvityksestä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin satamassa toimivien tahojen yhteistyöstä ja harjoittelusta.

Pykälän 6 momentin mukaan turvallisuusselvityksen käytännön toteuttamisesta ja sen hyväksymisestä voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

41 §. Sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen hyväksyminen. Pykälässä säädettäisiin sotilaslentopaikan sekä turvallisuusselvityksen hyväksymisestä. Hyväksymismenettely olisi samanlainen kuin edellä 40 §:ssä säädetään sotasataman tai sotasatama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksymisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan turvallisuusselvitys toimitettaisiin hyväksyttäväksi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Pykälän 2 momentin mukaan sotilaslentopaikanpitäjän olisi toimitettava turvallisuusselvitys

riittävän hyvissä ajoin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ennen toiminnan aloittamista tai kohtuullisessa ajassa vaarallisten aineiden kuljetusmuutosten tai muiden muutosten yhteydessä, joiden takia sotilaslentopaikan toiminta muuttuu siten, että turvallisuusselvitys päivitetään ajan tasalle. Tällä otetaan huomioon se, että jos uuden tai olemassa olevan sotilaslentopaikan kautta aloitetaan vaarallisten aineiden kuljetus turvallisuusselvitystä edellyttävissä määrin, on selvitys lähetettävä riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle harkinnan mahdollisuus siitä, olisiko turvallisuusselvityksestä pyydettävä mielipidettä pelastusviranomaiselta, alueelliselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, aluehallintovirastolta, kunnalta ja muilta viranomaisilta. Harkinta perustuisi turvallisuusselvityksen sisältämien tietojen salassa pitoon. Jos erityisiä salassa pidon vaatimuksia ei turvallisuusselvityksen sisältämissä tiedoissa ole, pyytäisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto edellä tarkoitettua lausuntoa viranomaisilta, sekä myös pitäisi hyväksytyn turvallisuusselvityksen näiden viranomaisten saatavilla.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle velvollisuus ilmoittaa sotilaslentopaikanpitäjälle turvallisuusselvitystä koskevat johtopäätöksensä kohtuullisessa ajassa. Sotilaslentopaikanpitäjän on ilmoitettava lastinpalveluja suorittavalle hyväksytystä turvallisuusselvityksestä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin sotilaslentopaikalla toimivien tahojen yhteistyöstä ja harjoittelusta.

Pykälän 6 momentin mukaan turvallisuusselvityksen käytännön toteuttamisesta ja sen hyväksymisestä voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

42 §. *Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuusselvityksen saattaminen ajan tasalle.* Pykälässä säädettäisiin turvallisuusselvityksen ajan tasalle saattamisen menettelystä. Säännökset vastaisivat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 36 §:n 1 – 3.

Pykälän säännökset vastaisivat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla säädettyjä satama-alueen turvallisuusselvityksen uusimista koskevia säännöksiä. Satamanpitäjän olisi tarkastettava turvallisuusselvitys, jos satama-alueella tapahtuu suuronnettomuuksien vaaraa lisäävä muutos, esimerkiksi jos kuljetettavat aineet oleellisesti muuttuvat, tai tapahtuneissa vaaratilanteissa joko kyseisessä satamassa tai muussa satamassa on tullut esiin seikkoja, jotka tulisi ottaa huomioon turvallisuusselvityksessä taikka jos Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto sitä pyytää turvallisuuden varmistamiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, jolloin sotasatamanpitäjän on tarkastettava sotasataman ja sotasatama-alueen turvallisuusselvitys. Pääesikunnan teknilliselle

tarkastusosastolle säädettäisiin myös toimivalta pyytää turvallisuusselvityksen ajan tasalle saattamista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa suorittavan ilmoitusvelvollisuudesta sotasatamanpitäjälle, jos toiminnassa tapahtuu merkittävä muutos.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että turvallisuusselvitys on tarkastettava ja saatettava ajan tasalle vähintään joka viides vuosi.

Pykälän 4 momentin mukaan turvallisuusselvityksen uusimisesta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

43 §. *Sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen saattaminen ajan tasalle.* Pykälässä säädettäisiin sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen saattamisesta ajan tasalle. Ajan tasalle saattamisen säädetty menettely olisi samanlainen kuin edellä 42 §:ssä säädetty menettely sotasatama-alueen turvallisuusselvityksen ajan tasalle saattamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, jolloin sotilaslentopaikanpitäjän on tarkastettava sotilaslentopaikan turvallisuusselvitys. Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle säädettäisiin myös toimivalta pyytää turvallisuusselvityksen ajan tasalle saattamista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lastinkäsittelypalveluja sotilaslentopaikalla suorittavan ilmoitusvelvollisuudesta sotilaslentopaikanpitäjälle, jos toiminnassa tapahtuu merkittävä muutos.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että turvallisuusselvitys on tarkastettava ja saatettava ajan tasalle vähintään joka viides vuosi.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta turvallisuusselvityksen ajan tasalle saattamisesta. Tämän lain 6 §:ssä tarkoittamien olosuhteiden vallitessa toiminta sotilaslentopaikassa ja sen ympäristössä olisi niin nopeatempoista, että tapahtuneiden muutosten vieminen turvallisuusselvitykseen ei olisi välittömästi mahdollista. Momentissa säädettäisiin, että turvallisuusselvitys saatettaisiin ajan tasalle vastaamaan tapahtuneita muutoksia, mutta viimeistään kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun 1 momentissa säädetyt ajan tasalle saattamisen ehdot on todettu.

Pykälän 5 momentin mukaan turvallisuusselvityksen uusimisesta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

7 luku

Käsketyssä tehtävässä olevien henkilöiden kuljettaminen vaarallisia aineita kuljettavassa kuljetusvälineessä

44 §. *Käsketyssä tehtävässä olevien henkilöiden kuljettaminen vaarallisia aineita kuljettavassa kuljetusvälineessä.* Sotilaallisessa toiminnassa ja sen harjoittelussa vaarallisia aineita joudutaan kuljettamaan yhdessä tehtävään käskettyjen henkilöiden kanssa samassa kuljetusvälineessä. Sotilaallisen toiminnan luonteeseen kuuluu, että sotilailla on tehtävänsä edellyttämiä vaarallisia aineita välittömästi käytettävissään kuljetuksen yhteydessä. Tämä voi koskea myös poliisille annettavaa virka-apua. Tyypillinen esimerkki on taisteluvälmiudessa olevan ryhmän kuljetus tehtäväänsä, jolloin vaarallisia aineita – kuten patruunoita, käsi- tai muita kranaatteja on sotilaan tai virkahenkilön henkilökohtaisessa taisteluvälineistössä. Samassa kuljetuksessa kuljetetaan myös ryhmälle kuuluvaa ns. ryhmä- tai joukkuevarustusta, mikä voi tarkoittaa käsiasetta raskaamman kaliiberin aseiden ampumatarvikkeita, kertasinkoja taikka panssarimiinoja. Esitettävässä pykälässä säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden vallitessa tällainen kuljetus olisi sallittua.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksen yleisistä vaatimuksista edellä kuvatussa tilanteessa. Perusvaatimus on, että henkilölle on käsketty tehtävä, jonka suorittaminen edellyttää vaarallisten aineiden kuljettamista mukana. Vaarallisia aineita kuljetettaisiin rajoitetusti, toisin sanoen niin paljon kuin käsketty tehtävä nimenomaisesti edellyttää. Kuljetettavat vaaralliset aineet eivät saisi myöskään aiheuttaa merkittävää vaaraa. Tämä tyypillisesti tarkoittaa, että kyseiset aineet ja niitä sisältävät esineet on suunniteltu, testattu ja erikseen hyväksytty kuljetettavaksi kyseisessä kuljetusvälineessä ja tehtävän edellyttämässä valmistellussa kunnossa. Tämä tarkoittaa, että jos vaarallista ainetta tai esinettä tässä tapauksessa kuljetetaan normaalista kuljetuspakkauksestaan purettu, on kyseisen esineen suunnittelussa tämä otettu huomioon ja esineen kyky kestää turvallisena kuljetuksesta aiheutuvat fyysiset rasitukset on testauksella todettu. Edelleen säädettäisiin siitä, että kuljetettavat vaaralliset aineet sijoitellaan kuljetuksen yhteydessä siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän vaaraa kuljetettaville henkilöille. Tehtävään käsketyt henkilöt voivat olla Puolustusvoimien henkilökuntaan palkattua henkilöstöä, asevelvollisia sekä muun viranomaisen kuten Poliisin henkilöitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta kuljetuksessa käskyn antaneen joukon johtajan päätöksellä kuljettaa myös muita käskettyyn tehtävään liittyviä puolustusvoimien palkattuun henkilökuntaan kuuluvia henkilöitä. Tällaisia voivat olla tehtävään liittyvästä tiedottamisesta vastaava siviilinä palveleva tiedottaja, taikka tehtävään tarvittava siviilinä palveleva sotilaslakimies oikeudellisenä neuvonantajana. Momentissa 2 säädettäisiin myös mahdollisuudesta kuljettaa muun viranomaisen henkilökuntaan kuuluvia henkilöitä. Tämä on tarpeellista esimerkiksi tilanteissa, jossa virka-apuna toteutetaan yhteisoperaatio Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen kanssa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yleissäännöstä, jonka mukaan muissa kuin 1 ja 2 momentin tarkoittamissa tapauksissa vaarallisia aineita sisältävää kuormaa tai lastia ei saa kuljettaa

kuljetusyksikössä, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä. Yleissäännöstä voitaisiin poiketa, jos se on ehdottoman välttämätöntä ja kuljetustehtävän tai muun tehtävän toteuttamiseksi tarpeellista. Arvioinnin tarpeesta poiketa yleissäännöstä tekisi toimivan joukon johtaja tekemänsä tai teettämänsä riskienarvioinnin perusteella. Kysymyksessä voi olla esimerkiksi henkilöiden evakuointi nopeaa toimintaa vaativassa tilanteessa. Joukko voi olla esimerkiksi poliisin johdossa virka-aputehtävän yhteydessä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin käskyn antaneen joukon johtajan velvollisuudesta ilmoittaa kuljetusvälineestä vastaavalla tai kuljetusvälineen johtajalle kuljetettavaksi tulevasta vaarallisesta aineesta ja 2 momentissa tarkoitetuista henkilöistä. Ilmoitus olisi joko kirjallinen tai nopeaa toimintaa vaativassa tilanteessa suullinen.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin käskettyä tehtävää suorittavien koulutuksesta. Koulutus sovitettaisiin tehtävän mukaan ja kunkin henkilön tehtävässä olevan roolin mukaiseksi. Koulutus pitäisi tyypillisesti sisältää perehdytyksen kuljetettavien aineiden ja niitä sisältävien esineiden ominaisuuksiin ja niiden turvalliseen valmisteluun ja käsittelyyn. Koulutuksen tulisi olla myös kuljetusmuotokohtainen, sillä eri kuljetusmuodoissa kuljetettaviin vaarallisiin aineisiin ja niitä sisältäviin esineisiin kohdistuu erilaisia fysikaalisia ja kemiallisia rasituksia.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle määräysenantovaltuus teknisistä yksityiskohdista. Natossa vastaavista asioista on annettu standardi AMovP-6.

45 §. *Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta matkatavarana tai vaarallisen aineen ottamisesta mukaan matkatavarana. Jälkimmäinen tapaus viittaisi tilanteeseen, jossa matkustaja ottaa vaarallista ainetta mukaansa olematta kuljetuksen kuljettaja.

Pykälän 1 – 3 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 38 §:n 1 – 3 momenttien kanssa.

Pykälän 1 momentin mukaan matkatavaran ja henkilön mukanaan kuljettaman vaarallisten aineen kuljetusta voitaisiin rajoittaa, jos se aineen 4 §:n 1 kohdassa tarkoitetun aineen ominaisuuden aiheuttaman vaaran vuoksi on aiheellista. Jo nykyisin vaarallisten aineiden kuljetusta matkatavarana on rajoitettu kuljetusmuotokohtaisilla valtioneuvoston asetuksilla ja määräyksillä. Pykälän säännöksillä ei rajoitettaisi henkilöitä kuljettavan oikeutta soveltaa kuljetusehtoja, jotka sisältävät tiukempia rajoituksia matkatavaran kuljettamisesta.

Pykälän 2 momentin mukaan kuljetuksessa on otettava huomioon kaikki aineen vaaratekijät ja muutenkin huolehdittava turvallisuudesta. Matkatavaran olisi oltava asianmukaisesti pakattu. Tällä tarkoitettaisiin yleisesti matkustajan saatavilla olevia pakkauksia, kuten aineen myyntipakkauksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tiedottamisesta matkustajille ilma-aluksessa kielletyistä vaarallisista aineista. ICAO-TI:n mukaisesti näiden tietojen olisi koostuttava vähintään ilmoituksista niissä paikoissa, joissa suoritetaan matkustajien ilmakuljetuksen selvitystä ja yhteydenpitoa matkustajien kanssa. Tällaisia tahoja ovat kuljetuksen suorittajan lisäksi lentopaikan pitäjät ja muut matkan välittäjät. Kuljetuksen suorittajan olisi varmistettava tietojen antaminen matkustajille joko antamalla tiedot riittävän selkeästi myöntämisen yhteydessä tai jollakin muulla asianmukaisella tavalla. Käytännössä kuljetuksen suorittajalla on tiedottamiseen käytettävä menetelmä oltava kuvattuna toimintakäsikirjassa ja muissa soveltuviissa ohjekirjoissa. Näistä vaatimuksista määrättäisiin pykälän 4 momentin nojalla.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 38 § 4 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Määräykset annettaisiin kuljetusmuotokohtaisesti vaarallisten aineiden matkatavarana kuljettamisen rajoittamisesta tai kieltämisestä. Tarkoituksena on, että nykyiseen tapaan määräyksissä otettaisiin huomioon Euroopan unionin säädökset sekä kansainväliset sopimukset. Niissä eri kuljetusmuotoja koskevat kuljetuskiellot ja -rajoitukset poikkeavat toisistaan kuljetusten luonteen erilaisuudesta.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

8 luku

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys

46 §. *Yleinen koulutus ja pätevyys.* Pykälässä säädettäisiin yleissäännös kuljetukseen osallistuvien koulutuksesta ja pätevyydestä.

Pykälän mukaan jokaisella vaarallisten aineiden kuljetukseen tai kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä suorittavalla henkilöllä tulisi olla tehtävän asianmukaiseen suorittamiseen tarvittava koulutus tai muu pätevyys, jolla osaltaan varmistetaan kuljetusturvallisuutta ja jonka perusteella henkilö kykenee suoriutumaan hänelle annetuista tehtävistä asianmukaisesti vaaraa aiheuttamatta. Henkilöstö, joka olisi saanut asianmukaisen koulutuksen, mutta joka on osoitettu uusiin tehtäviin, olisi arvioitava pätevyyden ja osaamisen määrittämiseksi uuden tehtävänsä suhteen. Jos pätevyyttä tai osaamista ei voitaisi osoittaa, olisi annettava asianmukaista lisäkoulutusta.

Säännös koski kaikkien kuljetusmuotojen kaikkia erilaisia kuljetuksen turvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä. Kuljettajan PV-VAK-ajolupakoulutuksesta säädettäisiin lain 9 luvussa. Yleisesti muuten aluksen miehityksestä ja pätevyysvaatimuksista, kuljettajakoulutuksesta, kuljettajaa koskevista vaatimuksista ja ammattipätevyydestä tieliikenteessä sekä ilmailun lentomiestien koulutuksesta säädetään erikseen.

47 §. *Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettava koulutus.* Pykälässä säädettäisiin yleissäännös vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavasta koulutuksesta.

Pykälän 1 – 3 momentit ovat pääosin saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 42 § 1 – 3 momenttien kanssa. Säännös poikkeaa 1 momentin osalta siten, että koulutusvaatimus koski myös meri- ja ilmailuliikenteessä kaikkia kuljetukseen osallistuvia osapuolia kuten myös aluksen ja ilma-aluksen miehistöä. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki rajaa aluksen ja ilma-aluksen miehistön koulutuksen säädettäväksi muussa lainsäädännössä kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa. Lisäksi säännös poikkeaa 1 momentin 5 kohdassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetusta laista siten, että turvauhkiin varautumisesta olisi annettava koulutusta kaikissa kuljetusmuodoissa ml. meri- ja ilmakuljetus. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kohdalla turvauhkiin liittyvä koulutusta ei ole nimenomaisesti säädelty vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa, koska siitä on jo säädetty meri- ja ilmakuljetuksissa IMO- ja ICAO- sekä EU-sääntelyssä.

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

Pykälän 1 momentin perustella koulutusvaatimus alus- ja ilma-aluskuljetuksessa koski myös aluksen miehistöä. Kyseinen koulutusvaatimus on erityisen tärkeä 16 §:n 3 momentin mukaisissa huoltoaluskuljetuksissa. IMDG-säännöstö sisältää vaatimuksia koulutuksesta aluskuljetukseen liittyviä tehtäviä maissa hoitaville työntekijöille, joten pykälän vaatimukset koskisivat myös näitä työntekijöitä. Tällaisen maissa työskentelevän työntekijän tehtäviä ovat IMDG-säännösten mukaisesti vaarallisten aineiden luokittelu, vaarallisen aineen kuljetuksessa käytettävän nimikkeen määrittely, vaarallisten aineiden pakkaaminen, varoituslipukkeiden merkitseminen tai kiinnittäminen vaarallisia aineita sisältäviin pakkauksiin, lastinkuljetusyksiköiden lastaaminen tai purkaminen, vaarallisten aineiden kuljetusasiakirjojen valmistelu, vaarallisten aineiden kuljetukseen tarjoaminen tai hyväksyminen, vaarallisten aineiden käsittely, vaarallisten aineiden lastaus- ja ahtaussuunnitelmien valmistelu, vaarallisten aineiden lastaus tai purkaminen aluksesta tai alukseen, vaarallisten aineiden kuljettaminen, muunlainen vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuminen ja sovellettavien säädösten ja määräysten valvonta.

Koulutuksen olisi muodostuttava eri osa-alueista, joita eri tehtävissä toimiva tarvitsee kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi, riskien tunnistamiseksi ja kuljetusvaatimukset ymmärtämiseksi. Työtehtävistä riippuen kouluttajaksi voisi valita oman perehdyttäjän ja opastajan tai ulkopuolisen kouluttajan, taikka koulutus voitaisiin järjestää ulkopuolisen palveluntarjoajan toimesta. Vaadittava koulutus voitaisiin järjestää myös henkilön muun koulutuksen yhteydessä. Tärkeintä on, että koulutus on vastuuseen ja tehtäviin soveltuvaa sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattavaa.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan säännös turvatoimia koskevasta koulutuksesta koskisi kaikkia kuljetusmuotoja. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vastaavassa säännöksessä ilmakuljetukseen liittyvä koulutus on rajattu ulkopuolelle, sillä ilmailun turvaamista koskeva sääntely sisältyy ilmailulakiin ja asiaa koskevaan siviili-ilmailun EU-sääntelyyn.

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

Pykälän 3 momentti rajaisi pykälän vaatimusten soveltamista. Pykälän koulutusvaatimus ei koskisi niitä kuljettajia, joiden kuljetustehtävät edellyttävät 9 luvussa tarkoitettua ajolupaa tiekuljetuksessa. Saadakseen PV-VAK-ajoluvan on kuljettajan täytynyt osallistua 9 luvussa tarkoitettuun PV-VAK-koulutukseen, joka sisältää myös tässä pykälässä tarkoitetut seikat. Pykälässä tarkoitettu koulutus olisi oltava kuljettajalla, jonka työtehtävät liittyvät vaarallisten aineiden kuljetuksiin tiellä, kun hän kuljettaa vaarallisia aineita sellaisia määriä, että häneltä ei edellytetä ajolupaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 42 §:n 4 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Määräykset voivat koskea vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavan koulutuksen sisältöä ja rakennetta, koulutuksen käytännön toteutusta, täydennyskoulutuksen määräaikoja ja muita koulutuksen teknisiä yksityiskohtia.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

48 §. *Ilmakuljetusta koskeva koulutusohjelma.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvää toimintaa harjoittavalla olisi oltava koulutusohjelma, jonka Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos laatii ja ylläpitää. Koulutusohjelman avulla pyrittäisiin luomaan järjestelmä, jolla varmistettaisiin koulutettaville tehtävien mukainen osaaminen. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen olisi laadittava koulutusohjelma sen toiminnan perusteella, josta henkilöstö on vastuussa, ja varmistettava, että koulutus suunnitellaan ja kehitetään saavutettavien pätevyyksien ja oppimistavoitteiden päämäärien mukaisesti.

Pykälän 1 – 2 momentit ovat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 43 §:n 1 – 2 momenttien kanssa.

Pykälän 1 momentissa ei edellytettäisi yleistä kokeen suorittamista koulutuksen päätteeksi. Yleisesti ei aina pelkän kokeen läpäisemisellä voida taata tarvittavien kykyjen ja pätevyyden saavuttamista, ja siksi koevaatimusta pätevyyden osoittamiseen ei tässä säädettäisi. Sen sijaan koulutusohjelmassa olisi kuvattava se, miten koulutettavan osaaminen tulee arvioitavaksi. Se, että kaikki tarvittava opetus näyttäisi olevan sisällytettyinä koulutukseen ja että kaikki koulutettavat ovat läpäisseet vaaditun kokeen, ei välttämättä tarkoita, että henkilöstö pystyy riittävän hyvin suorittamaan sille osoitetut tehtävät. Henkilöstö voitaisiin arvioida monin tavoin myös riippuen siitä, millä tavalla henkilö tulee Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palvelukseen. Ammattisotilaalle ja reserviläiselle annettava koulutus ja sen arviointi voivat erota toisistaan. Arvioinnin suorittamiseksi voitaisiin esimerkiksi käyttää kirjallista koetta, verkkokoetta, suullista koetta, erilaisia käytännön harjoituksia ja koulutetun henkilöstön tekemää arviota työssä suoriutumisesta. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tulisi arviointimenetelmä tai niiden yhdistelmä siten, että arviointi kussakin palvelukseen tulon tapauksessa ja olosuhteissa vahvistaa, että henkilöstö on hankkinut tarvittavat tiedot riittävissä määrin kyetäkseen hoitamaan sille määrätty työtehtävät.

Pykälän 2 momentti sisältäisi vaatimukset koulutusohjelman hyväksymiselle. Koulutusohjelman hyväksynnän hakijana olisi toiminnanharjoittaja. Koulutusohjelman hyväksymisestä Suomessa päättäisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 43 §:n 4 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Määräykset koskevat ilmakuljetuksen ja lentotoimintaan liittyvän vaarallisten aineiden koulutusohjelman sisältöä ja rakennetta.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten

teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

49 §. *Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antaja.* Pykälän 1 ja 2 momentti sisältäisi yleisen säännöksen ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antajasta analogisesti ilmakuljetusta koskevien kansainvälisten määräysten mukaisesti. Erityisesti olisi korostettava koulutuksen antajan pätevyyttä kansainvälisten sotilasstandardien soveltamisessa.

Pykälän 1 – 2 momentit ovat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 44 §:n 1 – 2 momenttien kanssa.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi säännöksen koulutuksen antamisesta vähintään kerran kahdessa vuodessa. Momentti sisältäisi tähän poikkeuksen tämän lain 6 §:ssä tarkoitamissa olosuhteissa. Jos kahden vuoden määräaika umpeutuu sinä aikana jolloin 6 §:ssä tarkoitetut olosuhteet olisivat voimassa, koulutuksen antaja voisi näissä oloissa antaa koulutusta, vaikka edellisestä koulutuksen antokerrasta olisikin yli kaksi vuotta. Annettu koulutus näissä oloissa käynnistäisi uuden kahden vuoden määräajan. Poikkeus poistuisi silloin kun olot palautuvat normaaleiksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 44 §:n 3 momentin perusteella antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Määräykset koskevat tarkempia määräyksiä kouluttajan pätevyydestä ja ammattitaidosta sekä siihen liittyvän koulutuksen teknisistä yksityiskohdista ilmakuljetuksen ja lentotoimintaan liittyvän vaarallisten aineiden koulutusohjelman sisältöä ja rakennetta.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

9 luku

PV VAK-ajolupa tiekuljetuksessa

50 §. *Vaarallisten aineiden kuljettajan PV VAK - ajolupa tiekuljetuksessa.* Pykälään sisältyisi yleissäännös tiekuljetuksessa tarvittavasta PV VAK-ajoluvasta. Jokaisessa tämän lain soveltamisalaan kuuluvassa vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa kuljettajalla olisi oltava PV VAK – ajolupa. Tämä muuttaisi nykytilaa, sillä nykyisellään voi pelkän ADR-ajoluvan perusteella toteuttaa puolustusvoimien vaarallisten aineiden tiekuljetuksia. Tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa sovellettaisiin kansainvälisten siviilimääräysten lisäksi kansainvälisesti tunnettuja sotilasstandardeja, olisi tarpeen edellyttää kuljettajalta sotilasstandardeihin perustuvien toimintamallien erityistä perehdyttämistä ja tämän perehdyttämisen osoittavaa PV VAK-ajolupaa.

Pykälän 2 momentti sisältäisi säännöksen, jonka perusteella Suomea sitovan joukkojen, kansainvälisen sotilasesikunnan asemaa koskevassa sopimuksessa tarkoitettu vaarallisten aineiden ajolupa tai Suomen ja Amerikan Yhdysvaltojen välisen puolustusyhteistyösopimuksen ajolupaoikeuttaa kuljettamaan vastaavia vaarallisia aineita Suomessa, kuin ajoluvan myöntäjävaltiossakin. Menettely vastaa ajokorttilain 58 a §:n muutosta, jonka mukaan sotilaalliseen puolustusyhteistyöhön osallistuvassa valtiossa annettu ajokortti, ajolupa ja asevoimien ajolupa hyväksytään. Tämä mahdollistaa NATO Sofan 4 artiklan ja DCA-sopimuksen mukaisen toiminnan. DCA-sopimus ei ole kuitenkaan varsinainen joukkojen asemaa koskeva sopimus.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

51 §. PV-VAK-ajolupaa varten annettava koulutus.

PV-VAK-ajolupaa varten annettava koulutus. Pykälän 1 momentti sisältäisi perussäännöksen, jonka mukaan normaalioloissa PV-VAK-ajolupakoulutukseen pääsemiseksi olisi suoritettava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 46 §:n tarkoittama ADR-ajolupakoulutus. Säännös vastaa nykytilaa Puolustusvoimien sotilaskuljettajakoulutuksessa. Vuosittain ADR-ajolupakoulutus annetaan noin 1500 - 2200 sotilaskuljettajaksi koulutettavalle varusmiehelle. ADR-ajolupakoulutus antaa pohjatiedot vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvistä määräyksistä, joita PV VAK-koulutus täydentää.

Pykälän 2 momentti sisältäisi yleissäännöksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tarkoittaman ADR-ajolupakoulutusta täydentävästä PV-VAK-ajolupakoulutuksesta. Täydentävä teoriaopetus sisältäisi esimerkiksi perehdyttämisen juuri sotilasräjähteiden kuljetukseen sekä kansainvälisesti tunnettujen sotilasstandardien soveltamiseen.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

52 §. Perehdytyskoulutus valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa. Edellä 50 §:ssä säädettäisiin yleissäännös, jonka mukaan kaikissa tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa tiekuljetuksissa vaaditaan erityinen PV-VAK-ajolupa.

Pykälässä säädettäisiin poikkeuksesta, joka koskisi tämän lain 6 §:ssä tarkoitettuja olosuhteita. Pykälässä säädettäisiin PV-VAK-ajolupaa annettavasta koulutuksesta eri tavoin kuin edellä 51 §:n tarkoittamissa normaalioloissa. Lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa maanpuolustuksen toteuttamiseksi olisi tarpeen myöntää PV-VAK-ajolupa sellaisille Puolustusvoimien siviilikumppaneiden kuljettajille, joilla ei ole voimassa olevaa ADR-ajolupaa. Kuljettajalta voi puuttua räjähteitä koskeva ADR-ajolupa. Perussääntönä olisi tällöinkin, että kyseisille kuljettajille annettaisiin riittävä perehdytyskoulutus tämän lain mukaisten kuljetusten suorittamiseen. Koulutus sisältäisi erityisesti sotilasräjähteiden kuljettamiseen liittyvän perehdyttämisen, koska 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa tämä muodostaisi merkittävän kuljetuskohteen tässä tarkoitetuille kuljettajille. Perehdytyskoulutusta annettaisiin Puolustusvoimien kuljetuskumppanien nimetyille kuljettajille normaalioloissa ja tarpeen mukaan yhdistettynä säännöllisiin harjoituksiin.

Vastaavasti 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa olisi myös annettava riittävä perehdytyskoulutus sellaisille reserviläiskuljettajille, joilla ei ole voimassa olevaa PV-VAK-ajolupaa. Reserviläisten kohdalla PV-VAK-ajolupa on esimerkiksi voinut vanhentua.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä ehdoista, joilla henkilö voitaisiin ottaa tässä pykälässä tarkoitettuun perehdytyskoulutukseen. Siviilikuljettajien kohdalla ehtoina olisi, että kyseinen henkilö on toiminut ammattikuljettajana ja hänellä olisi oltava kyseisen ajoneuvoluokan ajolupa. Perehdytyskoulutukseen osallistuvalla edellytettäisiin lisäksi voimassa olevaa tavaraliikenteen ammattipätevyyttä liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti (320/2017). Reserviläiskuljettajan tapauksessa vaadittaisiin, että hän on aikanaan saanut Puolustusvoimien sotilaskuljettajakoulutuksen.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Reserviläisten tietoja käsiteltäisiin henkilötietojen käsittelystä Puolustusvoimista annetun lain (332/2019) mukaisesti.

53 §. PV-VAK – ajoluvan saamiseksi tarvittava koe. Pykälässä säädettäisiin erityisestä kokeesta PV-VAK-ajoluvan saamiseksi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Puolustusvoimat on PV-VAK-ajoluvan kokeen järjestäjä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa noudatettavista poikkeuksista. Näissä olosuhteissa ei olisi mahdollista järjestää erillistä koetta. Kokeen poisjättämistä puoltaisi myös edellä 52 §:ssä ilmaistu tarkoitus, että perehdytyskoulutus olisi ennakoivaa ja säännöllistä koulutusta normaalioloissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin edellytyksestä ajolupakokeeseen osallistumisesta. Ajolupakokeeseen voisi osallistua 12 kuukauden sisällä siitä, kun osallistuja olisi saanut PV-VAK-ajolupaa varten annettavan koulutuksen.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknillisen tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

54 §. PV-VAK-ajoluvan myöntäminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston ajoneuvotarkastaja hyväksyisi PV-VAK-ajoluvan esittelystä. Ajoneuvotarkastajan pätevyydestä säädetään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 2 §:n 2 momentissa. PV VAK-ajoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi hakijan osallistuminen PV VAK-ajolupaa varten annettavaan koulutukseen ja ajoluvan saamiseksi tarvittavan kokeen suorittaminen hyväksytysti. PV-VAK-ajolupa myönnettäisiin määräajaksi. Lisäksi PV VAK-ajoluvan myöntämiseen edellytettäisiin, että Puolustusvoimien palkattuun henkilöstöön kuuluvalla ja varusmiehellä olisi oltava voimassa oleva ADR-ajolupa. Kertausharjoitukseen osallistuvalla reserviläiseltä ei vaadittaisi voimassa olevaa ADR-ajolupaa, vaan myönnettävä PV VAK-ajolupa perustuisi asevelvolliselle aiemmin koulutettuun ja voimassa olleeseen ADR-ajolupaan. ADR-ajoluvan uusimisen sijaan kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi tarkoituksenmukaisempaa on, että kertausharjoitukseen osallistuvalla reserviläiselle koulutetaan Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet ja samalla kerrataan tarvittavat ADR säännökset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin PV-VAK-ajoluvan voimassaolon jatkamisesta sen voimassaollessa ja uudelleen myöntämisestä voimassaolon päätyttyä, jos hakija täyttää PV

VAK-ajoluvan myöntämiselle asetetut vaatimukset ja on suorittanut täydennyskoulutusta vastaavan kokeen.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

55 §. *PV-VAK-ajolupakoulutuksen antaja.* Pykälän 1 momentin mukaan ajoluvan saamiseksi tarvittavaa koulutusta voisi antaa Puolustusvoimat.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutuksen antajan ja koulutusta antavan henkilön vaatimuksista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sen 2 a kohdassa, että PV-VAK-ajolupakoulutuksen vastaavalla johtajalla olisi oltava vähintään annettavaa koulutusta vastaava PV-VAK-ajolupa sekä hakijalla on oltava myös ADR-ajolupa. Vastaavasti säädettäisiin 3 a kohdassa, että koulutusta antavalla henkilöllä tulisi olla annettavaa koulutusta vastaava PV-VAK-ajolupa.

Tällä hetkellä yksityiset palveluntarjoajat antavat Puolustusvoimille ADR-ajolupakoulutusta. PV-VAK-ajolupakoulutuksen antaa Puolustusvoimat.

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

Momentissa säädettäisiin myös koulutusta antavan henkilön kelpoisuudesta. Opetushenkilöstöllä tulee olla hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä vaatimuksissa tapahtuvista muutoksista. Koulutuksesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimuksena olisi vähintään annettavaa koulutusta vastaava ADR- ja PV VAK-ajolupa. Opettajalta edellytettäisiin vastaavaa voimassa olevaa PV-VAK-ajolupaa, joka tarkoittaa, että hänellä on myös 54 §:ssä tarkoitettu voimassa oleva ADR-ajolupa. Tämä vaatimus olisi perusteltua opettajan ammattitaidon varmistamiseksi vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien tietojen sekä kuljettamiseen liittyvän kokonaisnäkömyksen vahvistamiseksi. Käytännössä suurella osalla koulutusta antavista henkilöistä on tällä hetkellä ajolupa olemassa. Pätevyysvaatimukset eivät koskisi kouluttajaa avustavaa henkilöä esimerkiksi käytännön harjoituksissa.

56 §. *PV-VAK-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien tietojen tallentaminen.* Pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden PV-VAK-ajolupakoulutusta koskevien asiakirjojen ja tietojen tallentamisesta. Tiedoilla tarkoitettaisiin henkilön koko nimeä ja henkilötunnusta. Yksilöiminen olisi tärkeää, jotta henkilöllisyydestä voitaisiin varmistua. Säilytettäviä asiakirjoja olisivat esimerkiksi todistukset PV-VAK-ajolupakoulutuksesta sekä muut koulutusta koskevat asiakirjat, joissa on tietoja esimerkiksi koulutettavan suorittamien koulutusten päivämääristä, koulutustyyppistä ja niihin liittyvistä aihealueista. Vaadittavien tietojen säilyttämismuoto ei

vaikuttaisi asetettuun velvoitteeseen. Velvoite koskisi siten myös sähköisessä muodossa olevia tietoja. Tällä hetkellä suurimmalle osalle kuljettajista koulutetaan ADR-ajolupa, jonka Puolustusvoimat tilaa alihankintana. PV VAK-ajolupien määrä on marginaalinen. Puolustusvoimat kouluttaa jatkossa vuosittain kaikille kuljettaville ADR-ajoluvan lisäksi myös PV VAK-ajoluvan, jolloin koulutettavia PV VAK-ajolupia tulee olemaan vuosittain noin 2000 kappaletta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ajoneuvotarkastajan velvollisuudesta tallentaa tietoja kokeista, kokeen suorittaneista ja myönnettyistä PV-VAK-ajoluista. Kokeesta kirjattavia tietoja olisivat esimerkiksi koepäivä, kokeen aloitus- ja lopetusaika, kokeen aihe, kokeessa käytetty koemateriaali, tiedot koearviointista ja arvioinnin perusteista. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto käsitelisi PV-VAK-ajolupia koskevia tietoja puolustusvoimien henkilötietojen käsittelystä annetussa laissa (332/2019) säädetyllä tavalla.

10 luku

Turvatoimet

Lakiin otettaisiin voimassa olevan lainsäädännön säännökset vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä turvatoimista ja -velvoitteista, joiden tarkoituksena on estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö. Käsitteet turvauhka ja turvatoimet määriteltäisiin lain alussa 4 §:ssä. Turvatoimiin liittyvästä koulutuksesta säädettäisiin 8 luvussa.

57 §. Yleiset turvatoimet. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin turvauhkiin varautumisesta ja siihen liittyvästä yhteistyöstä. Säännökset olisivat yleisiä velvoitteita, jotka koskisivat kaikkia kuljetusmuotoja. Pykälän 1 momentin säännökset ovat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 51 §:n 1 momentin kanssa.

Pykälän 1 momentti sisältäisi säännökset turvauhkiin varautumisesta ja siihen liittyvästä yhteistyöstä. Säännökset olisivat yleisiä velvoitteita, jotka koskisivat kaikkia kuljetusmuotoja. Pykälässä olisi uusi vaatimus yhteistyöstä turvauhkiin liittyvien tietojen välittämisestä ja turvatoimien hoitamisesta. Turvauhan ilmetessä tarvittavassa laajuudessa tästä voitaisiin ilmoittaa myös muille kuljetuksen osapuolille, joita asia koskee. Viranomaisyhteistyön tehostamiseksi myös viranomaisella on tarve tietää kaikesta turvauhkiin liittyvästä toiminnasta kuljetusalalla. Yhteistyössä voitaisiin sopia myös yrityskumppaneiden ja yhteistyötahojen kanssa siitä, miten turvatoimia hoidetaan yhdessä ja muuten varaudutaan turvauhkiin, mikä voisi olla esimerkiksi koulutusta yhteisissä tehtävissä. Kaikissa kuljetukseen liittyvässä toiminnassa kaikkien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien henkilöiden olisi otettava huomioon henkilön vastuuseen suhteutetut turvatoimia koskevat vaatimukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 51 §:n 2 momentin perusteella annettujen valtioneuvoston asetusten säännösten ja Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä olisivat esimerkiksi aine- tai aineryhmäkohtaiset ajoneuvon valvontaa, pysäköintiä ja kuormatilan lukitsemista koskevat määräykset. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin sellaiset säännökset, jotka katsottaisiin tarpeelliseksi kansallisesti. Esimerkiksi VAK-direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat säännellä vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetusta alueellaan tai kieltää tällaiset kuljetukset vain

muista kuin kuljetusturvallisuuteen liittyvistä syistä. Tällainen syy, jonka takia voitaisiin antaa kansallisia säännöksiä, voisi siten olla turvauhkaan liittyvä syy.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräysenantovaltuuden. Määräysenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

58 §. Tiekuljetusten turvatoimet. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yleissäännöksenä, että vaarallisia aineita saisi luovuttaa kuljetettavaksi vain asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle. Kuljetuksen suorittajan tunnistamiseksi käytettäisiin kuljetusyrityksen myöntämiä henkilökortteja, sekä kuljetusyrityksen lähettäjän käyttöön toimittamaa listaa palkatuista ja tarvittavan koulutuksen saaneista kuljettajista. Kuljetuksen suorittajan tunnistaminen on erityisen tärkeää 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa, jossa käytettäisiin kolmannen osapuolen autoja ja kuljettajia.

Pykälän 1 - 3 momenttien säännökset ovat pääosin saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 52 §:n 1 - 3 momenttien kanssa.

Pykälän 2 momentin mukaan vaarallisen aineen tilapäiseen säilytykseen käytettävän toistuvan, kiinteän tilapäisen säilytyksen paikan tulisi olla turvattu. Tilapäisen säilytyksen paikka olisi tarvittaessa valaistu ja mahdollisuuksien mukaan asiaton pääsy alueelle olisi estettävä. Säännöksen tarkoituksena on se, että tilapäisen säilytyksen paikka voidaan jättää valaisematta, jos se on tarpeen tiedustelun tai tihutyön väistämiseksi. Turvaamiseksi katsottaisiin tyypillisesti alueen vartiointi erilaisin menetelmin.

Turvaamisvelvoite ei koskisi esimerkiksi tavallista parkkipaikkaa. 59 §:ssä tarkoitettussa turvasuunnitelmassa on otettava huomioon kuljetuksiin liittyvät pysähdykset ja pysähdyspaikat sekä niihin liittyvät turvariskit samoin kuin toimenpiteet, joita noudattaen varmistetaan kuljetuksen turvallisuus. Suomessa ei ole täysin turvauhkiin liittyviä vaatimuksia täyttäviä pysähdyspaikkoja.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin vaatimus, että tiekuljetuksiin liittyen kuljetusvälineen miehistön jäsenellä olisi oltava kuljetuksessa mukana valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja. Vaatimus voisi tulla täytetyksi siten, että henkilöllä olisi ajokortti mukana. Välttämättä ei edellytettäisi viranomaisen antamaa todistusta. Esimerkiksi 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa siviilikuljettajan työnantajan antama asianmukainen kuvallinen todistus olisi riittävä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 52 §:n 4 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräysenantovaltuuden. Määräysenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön

toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

59 §. Tiekuljetusten turvasuunnitelma ja kuljetusvälineen turvaaminen. Tässä pykälässä tarkoitetut vaatimukset tulisi täyttää, jos kuljetettaisiin vaarallista ainetta, joka tahallisesti väärinkäytettynä voisi aiheuttaa merkittävää turvauhkaa. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetuksissa tällaisia aineita ovat esimerkiksi sotilasräjähteet, jotka on erityisesti suunniteltu käytössä aiheuttamaan tuhovaikutusta. Pykälässä annettaisiin valtuussäännöksen mukaan aineryhmittäin aineista ja niiden ainemääristä määräykset Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Kyseiset määräykset soveltuisivat tämän lain alaan kuuluviin tiekuljetuksiin.

Pykälän 1 - 2 momenttien säännökset ovat pääosin saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 53 §:n 1 - 2 momenttien kanssa.

Pykälän 1 momentti sisältäisi vaatimuksen turvasuunnitelmasta. Turvasuunnitelman laatimisvelvoite koskisi kuljetuksen osapuolia kuten lähettäjä, kuljetuksen suorittajaa ja kuormaajaa. Tarkoituksena on, että koko maakuljetusketju varmistettaisiin vaarallisten aineiden varkauksien ja muiden näihin aineisiin liittyvien tahallisten väärinkäytösten varalta. Turvasuunnitelman tulisi sisältää toimenpiteet ja menettelyt, joita noudattaen pyritäisiin estämään vaarallisten aineiden väärinkäyttö esimerkiksi terrorismin yhteydessä. Toimenpiteet ja menettelyt on suhteutettava suunnitelmassa todettaviin riskeihin. Tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa on turvasuunnitelmassa myös tarpeen suunnitella kuljetuksen aseellinen turvaaminen. Turvasuunnitelman yksityiskohtaisesta sisällöstä säädettäisiin ehdotetun valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Kyseiset määräykset soveltuvat tämän lain alaan kuuluviin tiekuljetuksiin.

Pykälän 2 momentti sisältäisi säännöksen tiekuljetuksissa käytettävän kuljetusvälineen turvaamisesta. Kuljetusväline olisi varustettava asianmukaisin turvalaittein tai turvattava muilla järjestelyillä, jotka estävät kuljetusvälineen ja sen rahdin varkauden. Käytännössä olisi varmistuttava, että nämä laitteet ovat jatkuvasti kunnossa ja tehokkaita. Näiden suojaustoimenpiteiden käyttö ei saisi estää toimintaa hätätapauksissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 53 §:n 3 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

11 luku

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset

60 §. *Velvollisuus korjata puute tai vika taikka keskeyttää kuljetus.* Pykälän 1, 2 ja 3 momentissa säädettäisiin puutteen tai vian korjausvelvollisuudesta sekä kuljetuksen keskeyttämisestä.

Pykälän 1 – 3 momenttien säännökset ovat pääsääntöisesti saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 54 §:n 1 – 3 momenttien kanssa.

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

Pykälän 2 momentin mukaan vaarallisen aineen kuljetus olisi keskeytettävä mahdollisimman pian, jos kuljetuksen aikana huomataan vaaraa aiheuttava puutteellisuus tai laiminlyönti. Kuljetuksen jatkaminen olisi mahdollista, kun kuljetuksessa havaitut turvallisuuden vaarantavat viat, puutteet ja laiminlyönnit on korjattu tai muilla toimenpiteillä kuljetus on saatu asianmukaiseen kuntoon ja kuljetusta on mahdollista turvallisesti jatkaa.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen luvasta hyväksyä kuljetus jäljellä olevalle matkalle, vaikka kaikkia puutteita ja vikoja ei olisi korjattu. Tällöin ennen kuljetuksen jatkamista olisi arvioitava, että kokonaisturvallisuuden kannalta kuljetuksen jatkaminen on turvallisempi ja parempi vaihtoehto kuin se, että kuljetus odottaisi korjaustoimenpiteitä. Valvontaviranomaisen olisi annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittavaa hallinnollista apua, jos valvontaviranomainen ei voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen jatkamista. Tällaista apua voisi olla esimerkiksi pelastusviranomaisen tai korjaajan kutsuminen paikalle. Velvoite perustuu ADR-sopimuksen määräyksiin.

61 §. *Alueelliset kuljetusrajoitukset tiekuljetuksessa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yleissäännöksestä, jonka mukaan alueellisissa kuljetusrajoituksissa tiekuljetuksessa sovellettaisiin samoja kuljetusrajoituksia, jotka on määrätty vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 55 §:n perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös poikkeuksista reittirajoituksiin 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa. Sotilaallinen tilanne ja sen asettamat operatiiviset tarpeet voisivat edellyttää normaaliolojen kuljetusrajoituksista poikkeamista. Pykälässä säädettäisiin päätöksen tekemisen toimivalta sen joukko-osaston komentajalle, jossa lähettäjäroolissa toimiva henkilö palvelee.

Tällöin lähettäjänä toimiva voisi myös tiedottaa reittirajoituksista poikkeamisesta vaarallisten aineiden kuljetusta hoitavalle kuljettajalle.

12 Luku

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset

62 §. *Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteesta.* Pykälässä säädettäisiin onnettomuus-, vaara- tai hätätilanteissa tehtävistä ilmoituksista. Pykälän 1 ja 2 momentti olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 56 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos vaarallisen aineen kuljetuksessa tapahtuu onnettomuus-, vaara- ja hätätilanne, jonka seurauksena kuljetettavan aineen vuotamisesta tai muusta syystä aiheutuu henkilö-, ympäristö- tai omaisuusvahingon vaara, on tapahtuneesta tehtävä välittömästi ilmoitus, annettava pelastusviranomaiselle sen tarvitsemat tiedot ja ryhdyttävä tilanteen edellyttämiin suojoimenpiteisiin.

Ehdotetun 1 momentin vaatimus onnettomuudesta tehtävästä ilmoituksesta vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä vaatimusta ilmoituksesta onnettomuuden sattuessa tiekuljetuksessa taikka satama-alueella. Momentissa säädettäisiin hätäilmoitusvelvollisuuden lisäksi tietojen antamisesta pelastusviranomaiselle ja suojoimenpiteisiin ryhtymisestä. Hätätilanteesta ilmoitus olisi tehtävä Suomessa voimassa olevien vaatimusten ja käytäntöjen mukaisesti hätänumeroon tai muuhun kyseisessä kuljetusmuodossa käytössä olevaan järjestelmään. Lennon aikana syntyvä hätätilanne ilmoitetaan ilmailulain (854/2014) 121 §:ssä tarkoitetulle ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, joka huolehtii ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä. Ilma- ja aluskuljetuksessa Suomen ulkopuolella hätätilanteesta ilmoitus tehdään asianomaiseen hätäkeskukseen tai muuhun hälytystietojen vastaanottoaikaan paikallisten vaatimusten mukaisesti.

Suojoimenpiteillä tarkoitettaisiin tavanomaisia toimenpiteitä vaaran leviämisen ehkäisemiseksi, ei henkilöturvallisuutta vaarantavia toimia ja toimenpiteitä, jotka kuuluvat pelastusviranomaisten tai muiden viranomaisten tehtäviin. Tarkoituksena on, että tilanteesta toimittaisiin lain 18 §:ssä säädettyjen ohjeiden ja pelastusviranomaisten ohjeiden mukaisesti omaa henkeä vaarantamatta.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan olisi ilmoitettava tiedot ilma-aluksessa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista 1) viipymättä sellaisen

ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen, johon rahtina kuljetettavat vaaralliset aineet ovat saattaneet olla osallisena, asianomaiselle pelastusviranomaisille; 2) edellä 1 kohdassa tarkoitetun ilmailuonnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jälkeen mahdollisimman nopeasti kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella ilmailuonnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui; 3) pyynnöstä vakavaa vaaratilannetta lievemässä vaaratilanteessa viipymättä pelastusviranomaisille ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaaratilanne tapahtui.

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

Pykälän 3 momentin mukaan pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto olisi 2 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 56 §:n 4 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden nojalla määrättäisiin tarkemmin ilmoituksesta ja ilmoitettavista tiedoista kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-säätelyä vastaavalla tavalla. Ilmakuljetuksissa ilmoitettavia tietoja olisivat ne tiedot, joita ilma- aluksen päälliköllä edellytetään olevan vaarallisia aineita sisältävästä rahdista: muun muassa aineen luokka, määrä ja sijainti. Muiden kuljetusmuotojen kansainväliset sopimukset eivät sisällä tällaisia tarkempia tietoja ilmoitettavista asioista, mutta jos näitä tietoja lisätään niihin, voitaisiin niistä määrätä vastaavalla tavalla valtuuden nojalla.

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

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

63 § Ilmoitus säteilyraja-arvon ylityksestä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmoittamisesta tapauksissa, joissa radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa säteilyn annosnopeus tai radioaktiivinen saaste on ylittänyt turvallisen toiminnan raja-arvot. Jos kuljetuksen suorittaja tai lähetyksen perille saavuttua vastaanottaja huomaa turvallisen kuljettamisen raja-arvojen ylittyneen, olisi tästä ilmoitettava toisille, mahdollisesti altistuneille, kuljetuksen osapuolille. Lisäksi ilmoitus olisi tehtävä Säteilyturvakeskukselle.

Pykälän 1 ja 2 momentti olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 57 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yleissäännöstä, että tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa vaarallisen aineen kuljetuksissa sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 57 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä. Näillä määräyksillä mm määrätään annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen raja-arvoista.

64 §. Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta. Pykälän 1 ja 2 momentti olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 58 §:n 1 - 4 momenttien kanssa. Tässä pykälässä selvitys annettaisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, kun se vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle.

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

Kuljetuksen onnettomuudesta selvitys toimitettaisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Onnettomuuksista kerättyä tietoa käytettäisiin viranomaistehtävissä edelleen kuljetusturvallisuuden edistämiseksi. Esimerkiksi, jos jonkin säiliö- tai pakkaustyyppin havaittaisiin erityisesti aiheuttavan vaaratilanteita, ilmiötä voitaisiin tarvittaessa tutkia Pääesikunnan teknillisessä tarkastusosastossa, joka on pakkausten ja säiliöiden käytönaikainen valvoja ja markkinavalvoja.

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi, että Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston olisi toimitettava tiedot onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevista selvityksistä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. On tärkeää varmistaa, että eri viranomaiset saavat tietoja onnettomuuksista ja vaaratilanteista ja että tieto kulkee niiden välillä. Onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevat tiedot ovat tärkeitä myös Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, jotta se voi osaltaan edistää kuljetusturvallisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että sotasatamassa ja sotasatama-alueella tietiekuljetuksesta vastuussa olevan kuljetuksen suorittajan ja sisäisissä siirroissa tai tilapäisessä säilytyksessä lastista vastuussa olevan olisi kunkin toiminnassaan annettava selvitys Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ja sotasatamanpitäjälle, jos sotasatamassa tapahtuu vaarallisen aineen kuljetuksessa tai siihen liittyvässä siirrossa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle onnettomuus tai vaaratilanne.

Pykälän 2 momentin säännös vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä satamatoimintaa koskevaa velvollisuutta. Pykälän 3 momentissa tarkoitettu selvitys sekä merilaissa säädetty velvollisuus onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta koskevat aluksella tapahtuneita onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Siten satamatoimintoja koskevista onnettomuuksista tai vaaratilanteista on tarpeen sisällyttää lakiin erillinen säännös.

Koska sotasatamassa ja sotasatama-alueella tapahtuvat onnettomuudet tai vaaratilanteet liittyvät maakuljetuksiin, vaatimus olisi tiekuljetusta vastaavasti se, että onnettomuudesta selvitys toimitettaisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Täten kaikista maakuljetukseen liittyvistä onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtävät selvitykset toimitettaisiin samalle viranomaiselle. Satamassa tapahtuneesta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta selvitys olisi annettava viranomaisen lisäksi myös sotasatamanpitäjälle.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksesta vastuussa olevan olisi annettava mahdollisimman laaja selvitys viipymättä lähimmän rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos vaarallisten aineiden aluskuljetuksessa tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy vaarallista ainetta sisältävän lastin katoaminen tai todennäköinen katoaminen mereen.

Säännös vastaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 6 sääntöä. Tarkoitettun 6 säännön mukaisesti 3 momentissa tarkoitettu selvitys laaditaan kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) laatimien yleisten periaatteiden ja suuntaviivojen pohjalta, joita olisivat esimerkiksi ohjeet vaarallisten ja haitallisten aineiden sekä meriympäristöä saastuttavien aineiden kuljetukseen liittyvien vaaratilanteiden raportoinnista (Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants (resolution A.851(20))). Selvitysvaatimus koskee kaikkea pakattua vaarallista ainetta sisältävää lastia. Tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa aluskuljetuksissa otettaisiin käyttöön samat käytänteet.

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

Pykälän 4 momentin säännös vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä ilmakuljetusta koskevaa velvollisuutta. Säännös koskisi erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudesta, vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteesta ja muista vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen liittyvistä tapauksista tehtävää selvitystä. Yleisesti siviili-ilmailun onnettomuuksista, vaaratilanteista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittamisesta säädetään ilmailulaissa (864/2014) ja niin sanotussa poikkeama-asetuksessa (EU) N:o 376/2014 (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta). Tässä hallituksen esityksessä olisi tarkoituksena, että samat käytänteet otettaisiin tämän lain alaan kuuluviin vaarallisten aineiden ilma-aluskuljetuksiin.

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

Edellä tarkoitetun asetuksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteella tarkoitetaan: a) vaarallisten aineiden ilmakuljetuksen yhteydessä ilma-aluksessa tai muualla sattuvaa ja siihen liittyvää muuta tapahtumaa kuin vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuutta, josta aiheutuu henkilön vammautuminen, omaisuusvahinko, tulipalo, pakkauksen rikkoutuminen, vaarallisen aineen läikkyminen, nesteen tai säteilyn vuoto tai muuta, josta ilmenee, ettei pakkaus ole säilynyt ehjänä; b) mitä tahansa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tapahtumaa, joka saattaa ilma-aluksen tai siinä olevat henkilöt vakavaan vaaraan.

Momentin säännöksissä rahdilla tarkoitettaisiin ilma-aluksessa kuljetettavaa mitä tahansa muuta omaisuutta kuin postia ja omistajan mukana kulkevaa tai omistajastaan erilleen joutunutta matkatavaraa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta tämän pykälän vaatimuksista tämän lain 6 §:ssä tarkoittamissa olosuhteissa. Näissä olosuhteissa ei aina ole mahdollista tehdä pykälän tarkoittamia selvityksiä säädetyssä ajassa.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto olisi tässä pykälässä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 58 §:n 6 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden nojalla määrättäisiin tarkemmin tässä pykälässä tarkoitettua selvityksen tekemisestä, selvitystä edellyttävistä tapauksista, selvityksen sisällöstä ja mallista, selvityksen sisältämien tietojen yksityiskohdista sekä selvityksen välitystavasta kansainvälisten sopimusten määräyksiä ja EU-sääntelyä vastaavalla tavalla. Tarvittaessa

voitaisiin antaa määräyksiä myös siitä, kuinka nopeasti tapahtuneen jälkeen ja miten selvitys annetaan.

Pykälän 8 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 7 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

65 §. Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittaminen. Pykälässä säädettäisiin, että kun kyse on radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä onnettomuudesta tai vaaratilanteesta, Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston olisi toimitettava tiedot saamistaan 64 §:ssä tarkoitetuista selvityksistä Säteilyturvakeskukselle. Tällöin Säteilyturvakeskuksella olisi aina kokonaiskuva sen toimialaan kuuluvista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

66 §. Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö. Pykälässä säädettäisiin viranomaisen oikeudesta ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin. Ehdotetut säännökset ovat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 60 §:n kanssa.

Pykälän säännökset viranomaisen oikeudesta ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin olisi uutta sääntelyä. Säännökset perustuisivat ilmailulain ja merilain vastaaviin säännöksiin. Unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/1937 kansallista täytäntöönpanoa ollaan valmistelemassa. Valmistettava laki olisi ilmoittajien suojelusta yleislaki lain soveltamisalalla. Ehdotetun pykälän säännökset olisivat erityissääntelyä ilmoittajien suojelusta ja niitä sovellettaisiin rinnakkain muun lainsäädännön kanssa.

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

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

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

13 luku

Kuljetuksen osapuolten velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia velvollisuuksia

Luvun säännösten tarkoituksena olisi edellyttää, että asianmukaiset toimenpiteet vaarallisten aineiden kuljetuksessa tulevat toteutetuiksi ennakoitavien vaarojen luonteen ja laajuuden mukaan vahingon tai vamman välttämiseksi ja tarvittaessa niiden vaikutusten poistamiseksi tai pienentämiseksi. Eri kuljetusmuodoissa osapuolten velvollisuudet säädettäisiin perustuen siihen, mitä tehtävää kuljetusketjussa kyseinen toimija suorittaa. Kuljetuksen suorittajalla olisi velvollisuus suorittaa kuljetus turvallisesti ja pakkaajan on käytettävä pakkausta, joka täyttää lain vaatimukset. Käytännössä usea osapuoli, jolle tässä luvussa säädettäisiin erilaisia turvallisuusvelvoitteita, voisi olla yksi ja sama yritys tai joukko-osasto. Kuljetuksen suorittaja voi huolehtia sekä kuljetuksesta että kuormaamisesta. Lisäksi useat yritykset tai joukko-osastot voisivat vastata tietyistä toiminnoista ja siihen liittyvistä turvallisuusvelvoitteista. Kuljetustapahtuman pääosapuolet ovat lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja. Muiden osapuolten velvollisuudet johtuvat pitkälti näiden osapuolten velvollisuuksista.

67 §. *Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä.* Pykälä olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 61 §:n kanssa.

Säännöksen mukaan myös asiakirjat olisi pyydettyä esitettävä valvontaviranomaiselle. Näitä asiakirjoja olisivat ensisijaisesti rahtikirjat, mutta myös muut asiakirjat kuten ADR-ajolupa, kuljetusvälinettä koskevat asiakirjat sekä kuljetusta koskevat hyväksynnit ja luvat. Säännös koskisi kaikkea kuljetustoimintaa, siten valvontaviranomaiselle on esitettävä asiakirjat ja viranomaisen määräystä noudatettava myös esimerkiksi yritystarkastuksissa. Säännös ei tarkoittaisi sitä, että varsinaisessa kuljetuksessa olisi esitettävä sellaisia asiakirjoja, joita ei edellytetä pidettäväksi mukana kuljetuksessa.

68 §. *Velvollisuus varmistaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen turvallisuus.* Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta varmistaa pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin turvallisuus vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Velvollisuus koskisi kaikki kuljetusmuotoja. Ehdotettu säännös olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 62 §:n kanssa.

Velvollisuus varmistaa pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin turvallisuus vastaisi voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vastaavaa vaatimusta, joka koskee muita vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä tuotteita kuin kuljetettavia painelaitteita. Säännös on yleinen velvollisuus, joten se ehdotetaan muutettavaksi koskemaan kaikkia vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettäviä pakkauksia, säiliöitä ja irtotavarakontteja. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 14 luvussa säädettäisiin lisäksi kuljettavien painelaitteiden talouden toimijoiden, kuten valmistajan, maahantuojaan ja omistajan velvollisuuksista tarkemmin kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin edellyttämällä tavalla.

69 § *Erityiset velvollisuudet radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa.* Pykälän säännösten tarkoituksena olisi edellyttää, että vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien on suoritettava tehtävänsä siten, että radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa otettaisiin erityisesti huomioon kuljetettavasta aineesta johtuvat säteilyvaarat. Pykälässä säädettäisiin radioaktiivisten aineiden johtamisjärjestelmää ja säteilysuojeluohjelmaa koskevista

velvollisuuksista. Lisäksi säteilyraja-arvojen ylittyessä olisi ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin. Säännökset vastaisivat voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla säädettyjä ja määrättyjä velvollisuuksia eikä nykykäytäntö muuttuisi.

Ehdotetut säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 63 §:n kanssa.

Pykälän 1 momentin *1 kohdan* säännöksen mukaan kuljetuksen osapuolilla olisi oltava johtamisjärjestelmä radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa. Johtamisjärjestelmällä radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa tarkoitettaisiin kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten mukaan toisiinsa yhteydessä olevista ja vuorovaikutteisista osista koostuvaa järjestelmää menettelytapojen ja tavoitteiden laatimiseksi sekä tavoitteiden saavuttamisen mahdollistamiseksi toimivalla ja tehokkaalla tavalla. Johtamisjärjestelmää edellyttäviin tehtäviin kuuluisivat kaikki radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sisältyvät ja liittyvät tehtävät ja toimenpiteet kuten pakkauksen suunnittelu, valmistus, kunnossapito ja korjaaminen sekä radioaktiivisia aineita sisältävien kuormien ja kollien valmistelu, lähettäminen, kuormaaminen, kuljettaminen, mukaan lukien kuljetusolosuhteista johtuvat matkan väliaikaiset keskeytykset, purkaminen ja vastaanottaminen määräpaikassa. Johtamisjärjestelmää noudattamalla varmistettaisiin, että esimerkiksi henkilöstön koulutus on ajan tasalla, ja että valmistetut ja käytetyt pakkaukset ovat vaatimusten mukaisia.

Momentin *2 kohdassa* tarkoitetun säteilysuojeluohjelman laajuus ja tarkkuus riippuisi kuljetustoiminnan laajuudesta ja se voi olla esimerkiksi osa johtamisjärjestelmää. Henkilöannokset pysyisivät alle annosrajojen. Suojelu ja turvallisuus olisi optimoitava henkilökohtaisten annosten, säteilylle altistuneiden henkilöiden määrän ja säteilyn todennäköisyyden pitämiseksi niin alhaisena kuin mahdollista.

Johtamisjärjestelmän olisi perustuttava vaatimuksiin tai ohjeisiin, joita Säteilyturvakeskus pitää hyväksyttävänä. Säteilyturvakeskus voisi julkaista luettelon hyväksyttävistä vaatimuksista ja ohjeista, joita voi käyttää johtamisjärjestelmän laatimisessa. Koska säteilyn käyttö on yleensä osa jotain laajempaa toimintaa, tarkoituksenmukaista olisi, että säteilyturvallisuuteen liittyvät asiat olisivat integroituna osaksi koko toimintaa koskevaa johtamisjärjestelmää. Kansainvälisen atomienergiajärjestö IAEA:n opas TS-G-1.4 The Management System for the Safe Transport of Radioactive Material käsittelee johtamisjärjestelmää hyvin laajasti. Oppaasta voidaan käyttää soveltuvia osia tässä pykälässä tarkoitettua johtamisjärjestelmää varten. Johtamisjärjestelmä olisi oltava valvontaviranomaisen saatavana, mutta sitä ei tarvitsisi ilman erillistä pyyntöä toimittaa viranomaiselle.

Pykälän 2 momentin mukaan Säteilysuojeluohjelmassa esitettäisiin systemaattiset järjestelyt, joilla pyritään saamaan aikaan riittävä säteilysuojelutaso. IAEA on julkaissut ohjeen säteilysuojeluohjelman sisällöstä (TS-G-1.3 Radiation Protection Programmes for the Transport of Radioactive Material). Ohjeistuksen perusteella säteilysuojeluohjelma sisältäisi muun muassa kuvauksen yrityksen vastuiden jaosta, tiedot työssä aiheutuvista säteilyannoksista, säteilyn mittauksesta, hätätilanneohjeista, koulutuksesta ja laadunvarmistuksesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin säteilystä tai saastumisesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi, jos havaitaan säteilyraja-arvon ylittyminen. Tällaisessa tapauksessa 63 §:n säännöksen mukaisesti kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan olisi tehtävä ilmoitus. Sen perusteella lähettäjä sekä

aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja voivat ryhtyä toimenpiteisiin. Tapaus tutkittaisiin sen varmistamiseksi, että tulevaisuudessa olosuhteet eivät johda samanlaiseen tapaukseen. Tapauksen syistä ja korjaavista toimenpiteistä olisi ilmoitettava Säteilyturvakeskukselle.

Pykälän 4 momentti sisältäisi pääsäännön, jonka mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 63 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa radioaktiivisten aineiden kuljetuksissa. Määräykset vastaisivat johtamisjärjestelmän ja säteilysuojeluohjelman sisältöjä kansainvälisiä radioaktiivisten aineiden kuljetusmääräyksiä vastaavalla tavalla. Määräyksiin sisältyy yksityiskohtaisia määräyksiä henkilöannosten annosrajoista, annostarkkailusta sekä annosten arviointiohjelmasta.

Tiekuljetusten osapuolet

Luvun tiekuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pääosin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ja sen nojalla säädettyjä säännöksiä tiekuljetusten osapuolten velvollisuuksista. Velvollisuudet perustuisivat jatkossakin ADR-sopimuksen määräyksiin.

70 §. Lähettäjän velvollisuudet tiekuljetuksessa. Lähettäjällä tarkoitettaisiin ADR- sopimuksen määräysten mukaan sitä, joka lähettää vaarallisia aineita itse tai kolmannen osapuolen toimeksiannosta. Jos kuljetus tapahtuu kuljetussopimuksen mukaan, tarkoittaa lähettäjä kuljetussopimuksessa tarkoitettua lähettäjä. Pykälässä säädettäisiin poikkeuksesta, jossa lähettäjällä on vastuu kolmannen osapuolen tarkastamisesta ja vastuu kuljetusten turvallisuudesta.

Pykälä sisältäisi yleissäännöksestä kuljetettavaksi luovutettavien lähetysten vaatimusten mukaisuudesta. Pykälässä säädettäisiin vaatimuksina sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa että tässä laissa säädetty vaatimukset.

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

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

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

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

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

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

Pykälän 1- 2 momentit olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 64 §:n 1- 2 momenttien kanssa, poiketen niin, että 1 momentin 5 kohdan säännökset eivät koske rautatiekuljetuksia.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin uudesta lähettäjän velvollisuudesta 6 §:ssä tarkoittamissa olosuhteissa. Näissä olosuhteissa lähettäjä arvioisi, että kolmannen osapuolen kuljettajan pätevyys täyttää edellä 52 §:ssä säädetyt koulutusvaatimukset. Samoin lähettäjä arvioisi, että kuljettajan käyttöön annettava kuljetusväline, jota ei ole ADR-hyväksytty, täyttää edellä 21 §:ssä säädetyt tekniset vaatimukset. Jatkossa lähettäjän vastuu korostuisi ja tämä edellyttäisi mm. jatkuvaa koulutusta ja tietojen ajan tasalla pitämistä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 64 §:n 4 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä asiakirjoja ja tietoja kustakin kuljetuksesta on annettava ja millaisia merkintöjä, pakkauksia ja säiliöitä vaaditaan kyseisen kuljetuksen suorittamiseksi.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 5 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto antaisi jo normaaliaikana 6 §:ssä tarkoittamissa olosuhteissa noudatettavista käytännöllisistä menettelytavoista määräykset siten, että nämä menettelytavat myös normaaliaikana koulutetaan niille, jotka näissä oloissa toimivat lähettäjäroolissa.

71 §. *Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tiekuljetuksessa.* Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen kuljetuksen.

Pykälän 1 – 3 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 65 §:n 1 - 3 momenttien kanssa.

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

Pykälän 1 momentti sisältäisi keskeiset kuljetuksen suorittajan velvollisuudet. Kuljetuksessa keskeinen vaatimus kuljetuksen suorittajalle olisi varmistua siitä, että lähettäjältä hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja lähetyksiä ja että tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu lähettäjältä.

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

Momentin *2 ja 3 kohdat* sisältäisivät vastaavat varmistukset sallitusta kuljetuksesta ja kuljetustiedoista kuin lähettäjälle säädettäisiin 70 §:ssä.

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

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

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

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 65 §:n 5 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä asiakirjoja ja tietoja kussakin kuljetuksessa olisi oltava mukana fyysisesti tai muuten saatavina kuljetuksen aikana esimerkiksi sähköisesti. Lisäksi määräykset sisältäisivät muita teknisiä vaatimuksia esimerkiksi siitä, miten ajoneuvon merkinnät vaarasta tehdään ja miten lipukkeet, kilvet ja muut merkit kiinnitetään.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin siitä, että 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa tämän pykälän mukainen kuljetuksen suorittajan vastuu olisi lähettäjällä. 71 §:ssä on säädetty lähinnä kuljetuksensuorittajan tarkastusvelvollisuuksista, jotka tässä 5 momentissa siirtyisivät lähettäjälle eli Puolustusvoimille tämän lain 6 §:ssä tarkoittamissa olosuhteissa. Lisäksi tämän lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa lähettäjän suorittamista kolmannen osapuolen kuljettajan ja kuljetusvälineen tarkastamisesta on säädetty 70 §:n 4 momentissa.

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

Pykälän 1 ja 2 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 66 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 66 §:n 3 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä puhdistustoimia olisi tehtävä vastaanottamisen jälkeen.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

73 §. *Kuormaajan velvollisuudet tiekuljetuksessa.* Kuormaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen 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. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Kuormaajana voi toimia esimerkiksi tiekuljetuksissa kuljettaja, jolloin hänen tosiasiallisena kuormaajana olisi huolehdittava siitä, että kuormaajan velvollisuudet tulevat täytetyiksi.

Ehdotetun pykälän 1 – 3 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 67 §:n 1 – 3 momenttien kanssa.

Pykälän 1 ja 2 momentti sisältäisivät kuormaajan keskeiset velvollisuudet.

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

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

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 67 §:n 4 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten kuorman erotteluvaatimukset täytetään ja merkinnät tehdään.

Pykälän 5 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 4 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

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

Pykälän 1 momentti olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 68 §:n 1 momentin kanssa.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 68 §:n 2 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten pakkauksen valinnasta, pakkaamisesta, yhteen pakkaamisesta ja siitä, miten kollin merkinnät tehdään.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

75 §. Täyttäjän velvollisuudet tiekuljetuksessa. Täyttäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, joka täyttää vaarallisia aineita säiliöön, monisäiliövaunuun, -ajoneuvoon tai MEG-konttiin taikka täyttää irtotavaraa ajoneuvoon, vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin. Säiliöllä tässä tarkoitettaisiin säiliöajoneuvon ja -vaunun säiliötä, irrotettavaa säiliötä, UN-säiliötä ja säiliökonttia. Näistä säiliöiden, konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän 1 momentti olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 69 §:n 1 momentin kanssa.

Pykälän 1 momentti sisältäisi täyttäjän keskeiset velvollisuudet.

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

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 69 §:n 2 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten täyttöasteista, säiliön soveltuvuudesta kuljetettavalle aineelle, säiliön sulkemisesta, ainekohtaisista täyttöä koskevista teknisistä yksityiskohdista ja merkintöjen tekemisestä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

76 §. Säiliökontin haltijan velvollisuudet tiekuljetuksessa. Säiliökontin haltijana tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, jonka nimissä säiliökonttia käytetään.

Pykälän 1 ja 2 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 70 §:n 1 ja 2 momentin kanssa.

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

Pykälän 2 momentin mukaan pykälän säännökset koskisivat myös eri kuljetusmuodoissa käytettävää kehikollista säiliötä. Sitä käytetään kuten säiliökonttia, joten myös sen haltijaa koskisivat samat vaatimukset kuin säiliökontin haltijaa. Tällainen kehikollinen säiliö on tyypiltään UN-säiliö, jota voidaan käyttää laajemmin myös aluskuljetuksissa kuin tie- ja rautatiekuljetukseen tarkoitettua säiliökonttia. Tällaisten UN-säiliöiden ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 70 §:n 3 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten tarkastusta edellyttävistä korjauksista ja muutoksista.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

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

Pykälän 1 ja 2 momentit olisivat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 72 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa.

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 72 §:n 3 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä ainekohtaisia määräyksiä kuorman purkamisen suorittamisesta.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Aluskuljetuksen osapuolet

Aluskuljetuksia koskevan IMDG-säännösten eri osissa määrätään erityisestä tehtävästä tai toimesta, mutta vastuuta sen toteuttamisesta ei ole määrätty samalla tavalla kuin tiekuljetusten ADR-sopimuksen määräyksissä. IMDG-säännösten ei ole katsottu olevan tarpeen tehdä tätä vastuunjakoä yhtä tarkasti, vaan suurimmalta osin siinä on yksilöity vain itse tehtävä ja toimi. Jokaisella valtiolla olisi edelleen oikeus säätää näistä velvollisuuksista. Ehdotetun 13 luvun aluskuljetuksen osapuolten velvollisuudet vastaisivat pitkälti vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännöksiä osapuolten velvollisuuksista. Lakiin otettaisiin tarkemmin sellaiset velvollisuudet, jotka IMDG-säännösten ovat selkeästi osoitettu tietyn toimijan vastuiksi, sekä nykyiset kansallisen sääntelyn velvollisuudet, joista on säädetty vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetulla lailla ja asetustasolla.

78 §. Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa. Laivaajalla ja lastinantajalla tarkoitettaisiin merilaissa tarkoitettua laivaajaa ja lastinantajaa sekä IMDG-säännösten tarkoittama lähettäjä. Merilain 13 luvun määritelmien mukaan laivaaja on se, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi, ja lastinantaja se, joka tekee rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappaleitavaran merikuljetuksesta. IMDG-säännösten käytetään termiä lähettäjä (consignor, shipper), joka tarkoittaa sitä, joka valmistelee lähetyksen kuljetusta varten.

Ehdotetun pykälän 1 momentti olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 75 §:n 1 momentin kanssa.

Pykälän 1 momentti sisältäisi laivaajan ja lastinantajan keskeiset velvollisuudet. Aluskuljetuksessa, kuten muissakin kuljetusmuodoissa, perustavanlaatuinen vaatimus lähettäjälle koko kuljetusketjun turvallisuuden varmistamiseksi on, että lähettäjä luovuttaa kuljettavaksi vain sellaisia lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu.

Momentin 1, 2 ja 3 kohdan mukaan laivaaja ja lastinantaja on vastuussa vaarallisen aineen oikeasta luokituksesta ja siitä, että kuljetusta varten aine on pakattu asianmukaisesti merkittyihin ja vaatimustenmukaisiin pakkauksiin ja kuljetusyksiköihin. Jos aineen ominaisuudet ovat sellaiset, että turvallinen kuljetus ei ole mahdollista, ei tällaista ainetta saa

luovuttaa kuljetettavaksi. Kuljetukseen soveltuvuudella tarkoitettaisiin sitä, että pakkauksen ja lastinkuljetusyksikön on oltava käyttökunnossa sekä hyväksytty kyseiseen kuljetustarpeeseen, jos tällaisessa kuljetuksessa kyseiseltä pakkaukselta tai kontilta edellytetään hyväksyntää. Pakkausten ja konttien vaatimuksesta säädettäisiin lain 5 luvusta.

Momentin 4 ja 5 kohdan kuljetuksen suorittamista varten tarvittavilla tiedoilla tarkoitettaisiin kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja- tai lähetysskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynnit, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia.

Momentin 5 kohdan vakuutuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä tarkoitettua vakuutusta, jolla lastinantaja vahvistaa, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on luokiteltu, pakattu, merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimustenmukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja.

Momentin 6 kohdan mukaan laivaajan ja lastinantajan olisi huolehdittava ennen aluskuljetusta ja ennen vaarallisen aineen toimittamista sotasatama-alueelle siitä, että kuljetettavasta vaarallisesta aineesta annetaan tarvittavat tiedot sotasatamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa suorittavalle. Lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa suorittavalla tarkoitettaisiin sotasatama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä tai joukko-osastoa. Säännös on kansallista sääntelyä, ja vastaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla säädettyä vaatimusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 75 §:n 2 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten teknisiä kuorma- tai ainekohtaisia määräyksiä kuljetusta varten annettavista tiedoista satamalle.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

79 §. Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä määriteltyä kuljetuksen suorittajaa (carrier). IMDG-säännöstön mukaan kuljetuksen suorittaja on se, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen aluskuljetuksen. Kuljetuksen suorittaja voisi olla palkkiota vastaan tai omaan lukuunsa toimiva. Kuljetuksen suorittaja voi olla esimerkiksi rahdinkuljettaja, liikenteenharjoittaja, laivanisäntä tai Merivoimat, joiden velvollisuuksista muuten säädetään muualla merenkulun lainsäädännössä.

Ehdotetun pykälän 1 momentti olisi pääosin saman sisältöinen kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 76 §:n 1 momentti. Erona olisi, että *5 kohdassa* tiedot vaarallisista aineista toimitettaisiin siviilisatamanpitäjälle tai sotasataman pitäjälle.

Pykälän 1 momentti sisältäisi kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön keskeiset velvollisuudet. Momentin *1 - 3 kohdan* mukaan olisi varmistuttava siitä, että alus on kuljetukseen soveltuva, kuljetukseen hyväksytään vain kuljetettavaksi sallittuja vaarallisia aineita ja tarvittavat tiedot kuljetusta varten on saatu. Näin kuljetuksessa voidaan varmistua siitä, että saatujen tietojen pohjalta on edellytykset suorittaa kuljetus turvallisesti ja vaatimustenmukaisesti. Kuljetuksessa vaadittavista tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

Momentin *4 kohdan* mukaan velvollisuutena on varmistaa varsinaisen kuljetuksen turvallisuus siten, että lastinkuljetusyksiköt tulee sijoitetuiksi ja tarvittaessa kiinnitetyiksi alukseen ja erilaiset vaaralliset lastit ovat asianmukaisesti eroteltu toisistaan.

Momentin *5 kohdan* mukaan aluskuljetuksen määränpääsataman ollessa Suomessa olisi tiedot vaarallisesta aineesta annettava siviili- tai sotasatamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle, jotta purkaminen aluksesta voidaan suorittaa vaaraominaisuudet huomioiden. Näitä tietoja olisivat kuljetusta varten annetuista tiedoista ne, jotka ovat purkamistyön kannalta oleellisia, kuten ainetiedot luokitus- ja vaaratietoineen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 76 §:n 2 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten velvollisuudet vaarallisten aineiden sijoittelusta ja erottelusta aluksen eri kansilla voidaan täyttää.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin poiketa, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

80 §. *Kontin, ajoneuvon pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuudet aluskuljetuksessa.* Pykälä sisältäisi säännöksen pakkaustodistuksen sisältämästä vakuutuksesta, jonka antaisi se, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon. Pakkaustodistuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännösten mukaista todistusta, jolla vakuutetaan kuljetukseen jätettävän kuorman olevan vaatimustenmukainen.

Pykälän 1 momentti olisi pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 77 §:n 1 momentin kanssa. Erona olisi, että irrallisena kuljetettavasta aineesta ei olisi tarpeen erikseen säätää vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 77 §:n 1 momentin *4 kohdan* mukaisesti. Syynä tähän on, ettei Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljetuksina tapahdu irrallisen aineen kuljetuksia.

Pykälän 1 momentissa lueteltaisiin ne kuormaan liittyvät toimet, merkinnät, asiankirjat ja muut tiedot, joiden pakkaustodistuksella vakuutetaan olevan vaatimustenmukaisia kuljetuksen suorittamiseksi. Pakkaustodistus voisi olla myös sähköinen asiakirja. Käytännössä kuljetusta varten tarvittavat tiedot ja pakkaustodistus voitaisiin yhdistää yhdeksi asiakirjaksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 77 §:n 2 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten konttia pidettäisiin kuljetukseen tarkoituksenmukaisella tavalla rakenteellisesti käyttökelpoisena ja millaisia merkintöjä siinä on oltava kiinnitettynä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräämistä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Ilmakuljetuksen osapuolet

81 §. Lähettäjän ja tilaajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa. Pykälässä säädettäisiin lähettäjälle ja tilaajalle ICAO-TI-sopimuksessa säädetyn mukaisesta vastuusta varmistaa, että kaikki sovellettavat ilmakuljetusta koskevat vaatimukset täyttyvät ennen lähetyksen luovuttamista kuljettavaksi.

Ehdotetun pykälän 1 momentti olisi pääsääntöisesti saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 78 §:n 1 momentin kanssa.

Pykälän 1 momentti sisältäisi lähettäjän ja tilaajan keskeiset velvollisuudet. Tarkoituksena on, että lähettäjä ja tilaaja luovuttavat kuljettavaksi vain lähetyksiä, joiden kuljetus on sallittu. Lähetyksen olisi oltava kuljetukseen luovutettaessa vaatimusten mukainen, ja kuljetusta varten lähetyksestä olisi annettava kaikki ne vaarallista ainetta ja lähetystä koskevat tiedot, joiden avulla kuljetuksen suorittaja voisi vakuuttua siitä, että kuljetus voitaisiin suorittaa turvallisesti.

Pykälän 2 kohdan mukaan ilmakuljetuksessa lähettäjältä ja tilaajalta edellytettäisiin vastaavaa lähettäjän ja tilaajan vakuutusta kuin aluskuljetuksessakin. Sillä tarkoitettaisiin vakuutusta, jolla lähettäjä ja tilaaja vahvistavat, että lähetyksen sisältö on täysin, tarkasti ja oikealla tavalla kuvattu asiakirjoissa ja että se on luokiteltu, pakattu ja merkitty ja kaikilta osin asianmukaisessa kunnossa vaatimusten mukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 78 §:n 2 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. ICAO- TI sisältää lähettäjän vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtainen luettelo täytettävistä vaatimuksista. Valtuuden nojalla näistä vaatimuksista annettaisiin viraston määräyksiä. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, miten pakkausten paine-erojen kestoa koskevat vaatimukset ja pakkausvaatimukset

ainemäärärajoituksineen voidaan täyttää ja miten vaarallisen aineen nimi, luokitus ja muut vaadittavat tiedot tulevat oikein merkityiksi kuljetusasiakirjoihin.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 2 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

82 §. *Kuljetuksen suorittajan ja maahuolintapalvelujen tarjoajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa.* Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin tahoa, joka kuljetussopimuksen mukaan tai ilman kuljetussopimusta suorittaa varsinaisen ilmakuljetuksen.

Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momentit olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 79 §:n 1 ja 2 momenttien kanssa, kuitenkin sillä poikkeuksella, että tämän lain soveltamisalalla ei edellytettäisi lupaa vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.

Pykälän 1 momentti sisältäisi kuljetuksen suorittajan keskeiset velvollisuudet. ICAO-TI:ssä tarkoitetaan, että vaarallisten aineiden kuljetus kuuluu lentotoiminnan harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamisalaan. ICAO-TI:n mukaan kuljetuksen suorittajan vastuulla olisi varmistaa, että vaarallisten aineiden kuljetukseen vastaanottamisessa, käsittelyssä ja lastaamisessa turvallisuuden edellyttämät vaatimukset täyttyvät. Pykälään otettaisiin vastaavat säännökset. Lennon valmisteluun ja lentoon liittyviä muita tehtäviä hoitavia henkilöitä olisivat esimerkiksi lennonvalmistelijat, lentotoimintavirkailijat ja muu lentotoimintaan liittyvä maahenkilöstö.

Pykälän 2 momentin säännöksen tarkoituksena olisi, että pykälän vaatimukset eivät estä maahuolinnasta vastaavaa suorittamasta joitakin tai kaikkia kuljetuksen suorittajan maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Tällaisia tehtäviä suorittavaan maahuolintapalvelujen tarjoajalla sovellettaisiin kuljetuksen suorittajan velvollisuuksia. Maahuolintapalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavaa. Maahuolintapalveluilla tarkoitettaisiin ilmailulain 89 §:n määritelmän mukaan niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luetellaan maahuolintadirektiivin liitteessä. Liite sisältää luettelon maahuolintapalveluista, joita ovat muun muassa lastauksen valvonta, matkatavaroiden kirjaaminen ja kuljettaminen lajittelujärjestelmiin, rahdin käsittely, ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys sekä muu lennon valmistelu. Tässä momentissa maahuolintapalveluja tarjoavaa koskevat säännökset koskevat myös joukko-osastoa, joka vastaa maahuolintapalveluista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 79 §:n 3 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. ICAO- TI sisältää kuljetuksen suorittajan vastuutta koskevan luvun, jossa on yksityiskohtaisia luetteloita täytettävistä vaatimuksista. Valtuuden nojalla näistä vaatimuksista annettaisiin viraston määräyksiä. Määräykset sisältäisivät tarkempia vaatimuksia velvollisuuksien täyttämisen käytännön toimenpiteistä, kuten siitä, mitä ennen vaarallisia aineita sisältävän lähetyksen hyväksymistä kuljetettavaksi vaadittu tarkistus sisältää, millaisia lähetyksiä ei voida hyväksyä kuljettavaksi, miten lähetyksen kuormataan ja sallitaan kuljetettavaksi ohjaamossa, matkustamossa, rahti- ilma-aluksessa,

matkustajailma-aluksessa tai matkustajailma-aluksen matkustamon tasossa sijaitsevassa rahtitilassa, miten varmistetaan, ettei kuljetettavaksi oteta matkustajien mukana kiellettyjä aineita, mitä tietoja kuljetettavasta aineesta annetaan ilma-aluksen päällikölle ja muulle henkilöstölle sekä yksityiskohtaisia määräyksiä tiedotettavista asioista, tiedotustavasta ja tietojen yksityiskohdista lentorahdin vastaanottoaikoissa.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

83 §. *Ilmakuljetuksen toimijoiden vastuut tilapäisellä tai valvomattomalla lentopaikalla.* Pykälässä säädettäisiin ilmakuljetuksen toimijoiden vastuista toimittaessa tilapäisellä tai valvomattomalla lentopaikalla, joissa ei ole saatavilla maahuolintapalveluita. Pykälän tarkoituksena on ulottaa huolehtimisvelvoite Puolustusvoimien sisäisiin ja ulkoisiin asiakkaisiin silloin, kun heidän vastuullaan on osa kuljetusketjun vaiheista. Näitä vastuita ei voi vaatia kuljetuksen suorittajalta.

Pykälän 1 momentin *1 kohdan* mukaan lähettäjä vastaisi lähettäjän tehtävistä, mutta myös niistä tehtävistä, jotka kuuluisivat maahuolintapalvelulle. Tehtävät sisältäisivät matkustajatietojen, matkatavaroiden ja rahdin tarkastamisen.

2 kohdassa säädettäisiin vaarallisista aineista, niiden tarkastamisesta sekä tietojen välittämisestä ilmakuljetuksen suorittajalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä velvoitteista, joiden mukaan ilmakuljetuksen suorittajan olisi toimittava, jos kuljetettava materiaali ei vastaisi lain vaatimuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ilmakuljetuksen tilaajan velvoitteista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ilmakuljetustilauksen vastaanottajan velvoitteista.

14 luku

Paineastiat ja paineelliset säilöt

Eri osapuolten velvollisuudesta huolehtia Euroopan unionissa markkinoille saatettavien kuljetettavien painelaitteiden vaatimustenmukaisuudesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 14 luvussa. Kuljetettavista painelaitteista on säädetty kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY ja 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/35/EU. Kyseiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 14 luvun säännökset koskevat Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta silloin, kun ne ostavat kuljetettavia painelaitteita EU:n markkinoilta.

Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on käytössään myös paineastioita ja paineellisia säiliöitä, joita ei ole saatettu Euroopan unionin markkinoille tarkoitetun direktiivin mukaisesti eikä niitä ole merkitty kyseisen direktiivin mukaisesti piimerkinnällä. Tyypillisesti nämä on hankittu Euroopan unionin ulkopuolelta. Tässä luvussa säädetään tällaisten paineastioiden ja painesäiliöiden vaatimustenmukaisuudesta vastaavista eri osapuolista. Tämän lain 2 §:n mukaisesti paineastiat ja paineelliset säiliöt, jotka kuuluvat kuljetusvälineen asejärjestelmään tai muuhun järjestelmään ja jotka ovat kuljetusvälineessä sen käyttötarkoituksen mukaista käyttöä varten eivät kuulu tämän lain soveltamisalaan.

Tekniset vaatimukset niin EU:n markkinoille saatettaville kuljetettaville painelaitteille kuin myös kuljetukseen käytettävälle paineastioille ja paineellisille säiliöille Suomessa on kuvattu tämän lain 5 luvun vaatimuksissa. Ostettaessa EU:n ulkopuolelta kuljetukseen käytettäviä paineastioita ja paineellisia säiliöitä tekniset vaatimukset eivät välttämättä ole yhtenevät EU:n ja Suomessa voimassa olevien säännösten ja määräysten kanssa. Tämän vuoksi on tarkoituksenmukaista, että tässä laissa säädetään tällaisiin paineastioihin ja paineellisiin säiliöihin liittyvistä yleisistä velvollisuuksista ja velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin. Tämä vastaisi keskeiseltä osin, mitä niistä on säädetty vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa.

84 §. Paineastian ja paineelliseen säilöön liittyvät yleiset velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen yleisistä velvollisuuksista. Koska paineastiat ja paineelliset säiliöt, joita ei ole piimerkitty, tulevat Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa käyttöön hankintaprosessin kautta, merkitsee tässä pykälässä säädettyjen velvollisuuksien täyttäminen siitä huolehtimista, että tässä säädettyjen tietojen ja asiakirjojen saaminen varmistetaan osana hankintasopimuksen valmistelua.

Pykälän 1 kohdassa olisi varmistettava, että Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa käyttöön tuleva paineastia ja paineellinen säiliö, jota ei ole piimerkitty, olisi suunniteltu, valmistettu ja dokumentoitu siten, että 5 luvussa säädettyt yleiset turvallisuusvaatimukset täyttyvät.

Pykälän 2 kohdassa edellytettäisiin, että Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos huolehtii paineastioiden ja paineellisten säiliöiden teknisten asiakirjojen säilyttämisestä 5 luvun vaatimusten mukaisesti.

85 §. Velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen velvollisuudesta ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin, jos on syytä epäillä, että paineastia ja paineellinen säiliö eivät täytä 5 luvun vaatimuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta varmistaa, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille käyttöön hankituille paineastioille ja paineellisille säiliöille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle. Velvollisuus koskisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 83 §:n 2 momentin tavoin nimenomaan vaatimustenmukaisia painelaitteita, jotka voivat aiheuttaa riskin.

86 §. Paineastian ja paineellisen säiliön omistajan velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin paineastian ja paineellisen säiliön omistajan velvollisuuksista. Tässä omistajalla tarkoitetaan Puolustusvoimien logistiikkalaitosta, joka hankkii käytännössä kaiken sotavarusteeksi ja koulutuskäyttöön hankitun materiaalin ja joka myös Puolustusvoimien sisäisen ohjeistuksen

mukaan huolehtii materiaalin omistajan tehtävistä kuten keskusvarastoinnista, huollon ja kunnossapidon järjestelyistä ja jakelusta edelleen käyttäjille Puolustusvoimien eri joukko-osastoissa.

Ehdotettu pykälä vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 87 §:ää paineastian ja paineellisen säiliön tapauksessa. Paineastian ja paineellisen säiliön kohdalla sovellettaisiin suoraan niitä koskevaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 87 §:ä.

87 §. *Paineastian ja paineellisen säiliön käyttäjän velvollisuudet.* Ehdotetussa pykälässä käyttäjä voi olla se joukko-osasto, jolle paineastian ja paineellisen säiliön omistaja, Puolustusvoimien logistiikkalaitos, on painelaitteen käytettäväksi jakanut. Käyttäjä-roolissa voi myös toimia kyseisessä joukko-osastossa palveleva luonnollinen henkilö.

Ehdotettu pykälä vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 88 §:ä paineastian ja paineellisen säiliön tapauksessa. Paineastian ja paineellisen säiliön kohdalla sovellettaisiin suoraan niitä koskevaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 88 §:ä.

88 §. *Tietojen antaminen ja velvollisuus tehdä yhteistyötä viranomaisen kanssa.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin tietojen antamisvelvollisuudesta ja velvollisuudesta yhteistyöstä viranomaisen, Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta pyynnöstä antaa Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ne tiedot, joiden saamisen varmistamisesta säädetään 82 §:ssä. Momentin 2 kohdassa säädettäisiin velvollisuudesta pyynnöstä tehdä yhteistyötä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston kanssa paineastioiden ja paineellisten säiliöiden aiheuttamien riskien poistamiseksi. Nämä velvollisuudet vastaavat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 89 §:n 1 momentissa valmistajalle, maahantuojalle ja jälleenmyyjälle asetettuja velvollisuuksia kuljetettavien painelaitteiden kohdalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin paineastian ja paineellisen säiliön omistajan ja käyttäjän velvollisuudesta toimittaa vähintään 10 vuoden ajalta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle sen pyynnöstä tiedot valmistajista, valtuutetuista edustajista, maahantuojista, jälleenmyyjistä, omistajista ja käyttäjistä. Pyydetty tiedot liittyisivät hankittuihin ja käyttöön otettuihin paineastioihin ja paineellisiin säiliöihin. Nämä velvollisuudet vastaavat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 89 §:n 2 momentissa valmistajalle, valtuutetulle edustajalle, maahantuojalle, jälleenmyyjälle, omistajalle ja käyttäjälle säädettyjä velvollisuuksia.

15 luku

Henkilöstön ammattitaito

89 §. *Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta.* Pykälässä säädettäisiin työnantajan yleisestä velvollisuudesta huolehtia henkilöstön ammattitaidosta. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitamaan ryhtyvällä olisi oltava asianmukainen koulutus, joka olisi varmistettava aloitettaessa uutta työsuhdetta tai tehtävää. Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta vaarallisten aineiden kuljetuksessa koskisi kaikkia kuljetusmuotoja ja kaikkia näihin kuljetuksiin liittyviä työtehtäviä.

Yleinen velvollisuus vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 90 §:n 1 momentin säännöstä.

Pykälän 1 momentin mukaan työnantajalla olisi yleinen velvollisuus huolehtia, että sen palveluksessa olevilla on asianmukainen koulutus tai pätevyys tehtäviinsä. Siten työnantajan olisi erityisesti varmistettava, että henkilöstö on saanut tässä laissa säädetyn vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun koulutuksen tai pätevyyden

Ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista ja ajo-oikeuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011), sekä kuljettajaa koskevista vaatimuksista ja ammattipätevyyksistä tieliikenteessä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Tämän lain soveltamisalaan kuuluvista ajokorteista ja ajo-oikeudesta säädetään puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista annetussa puolustusministeriön asetuksessa (23/2013). Koulutusta ja muuta pätevyyttä koskevat tiedot olisi pyydytettävä esitettävä valvovalle viranomaiselle sen varmistamiseksi, että annettu koulutus tai muu pätevyys on henkilön tehtävät huomioon ottaen riittävä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin erityisistä perehdyttämis- ja koulutusvaatimuksista. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen olisi annettava perehdytyskoulutus kolmannelle osapuolelle, joka kuljettaa vaarallisia aineita Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen lukuun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännöksistä ja määräyksistä poiketen 6 §:ssä tarkoitettavissa olosuhteissa. Kolmannelle osapuolelle annettavassa perehdytyskoulutuksessa kuljetuksensuorittaja ja kuljettaja saisivat tehtävään suorittamiseen turvalliset käytänteet Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen VAK-kuljetuksissa. Tyypillisesti koulutus voisi koskea esim. vanhojen räjähdepakkausten, jotka eivät ole testattuja, turvallista kuljetusta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin koulutuksesta 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa, jotta lähettäjänä toimivalla henkilöllä on valmiudet kolmannen osapuolen kuljettajan ja kuljetusvälineen tarkastamiseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin työnantajan velvollisuudesta säilyttää työntekijän koulutustiedot vähintään kolme vuotta. Tällöin voitaisiin riittävän pitkältä ajalta tarkastaa, että henkilöstö olisi saanut koulutusta ja opastusta siinä laajuudessa kuin tehtävä edellyttäisi.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 90 §:n 3 momentin perusteella Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten noudattamisesta tämän lain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sisältäisivät tarkempia määräyksiä ylläpidettävien koulutustietojen sisällöstä ja työnantajan velvollisuudesta huolehtia henkilöstön ammattitaidosta. Määräykset perustuvat kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin määräyksiin ja EU-säätelyyn.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi pykälän 5 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä, josta voitaisiin antaa poikkeavia määräyksiä, jos se olisi sotilaallisen toiminnan, sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tarpeellista. Poikkeuksista annettavien määräysten teknisen sisällön tulisi perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

90 §. *Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen velvollisuus nimetä turvallisuusneuvonantaja.* Pykälässä säädettäisiin tämän lain mukaisissa vaarallisten aineiden kuljetuksissa käyttöön

otettavasta kaikkia kuljetusmuotoja koskevasta turvallisuusneuvonantajajärjestelmästä. Sotilaallisessa toiminnassa kuljetetaan vaarallisia aineita kaikissa kuljetusmuodoissa (tiellä, rautatiellä, merellä ja ilmassa). Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajajärjestelmällä varmistettaisiin, että kaikkia kuljetusmuotoja koskevien tämän lain mukaisten säännösten ja määräysten mukainen kokonaisvaltainen käyttöönotto toteutuisi. Samalla varmistettaisiin tämän lain 5 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten sotilasstandardien kuten Naton määrittelemien vastaavat käytänteet ja varmistettaisiin vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus kaikissa kuljetusmuodoissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen velvollisuudesta nimetä yksi tai tarvittaessa useampi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantaja, joka vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksista kaikissa kuljetusmuodoissa tai vain tietyissä kuljetusmuodoissa. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantaja voisi olla joko kokopäiväinen tehtävä tai sitä voisi hoitaa myös päätehtävän ohella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajaksi nimeämisen ehdoista. Koulutusvaatimuksena Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajalla olisi oltava voimassa oleva todistus vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukainen tie- ja rautatiekuljetuksia koskeva Traficom ADR- ja RID- turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta. Tämän lisäksi aluskuljetusten ja ilmakuljetusten kattamiseksi vaadittaisiin meriliikenteen kansainvälisten IMDG-Code-määräysten ja ilmaliikenteen kansainvälisten ICAO-TI –tai IATA-DG-koulutusvaatimusten suorittamista. Koska tässä laissa säädetyissä tilanteissa voitaisiin poiketa siviilimääräysten vaatimuksista, jos täytetään kansainvälisesti tunnettujen sotilasstandardien vaatimukset, edellytettäisiin lisäksi kuljetusmuototarpeesta riippuen 5 §:ssä tarkoitettujen sotilasstandardien mukaista koulutusta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajaksi nimeämisen ehtona olisi lisäksi asianomaisen kirjallinen suostumus tehtävään. Koska kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat sotilasstandardit, kuten myös kansainväliset vaarallisten aineiden kuljetussopimukset ja -määräykset ja kansalliset vaarallisten aineiden kuljetussäännökset ja -määräykset, muuttuvat säännöllisesti parin vuoden välein, olisi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan päivitettävä tietonsa edellä tarkoitettujen säännösten ja määräysten mukaisesti.

91 §. Velvollisuus esittää Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimeämisvelvollisen velvollisuudesta esittää Puolustusvoimien turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niin ikään, että Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen on esitettävä Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Rajavartiolaitoksen esikunnalle ja ilmoittaa lisäksi nimitetystä turvallisuusneuvonantajasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajajärjestelmää käytettäisiin nykyistä tehokkaammin sisäiseen valvontaan ja tehtävien suorittamisen tukemiseen työpaikoilla, jotta vaarallisten aineiden kuljetussäännösten ja määräysten käytänteet huomioitaisiin jokapäiväisessä työssä. Lisäksi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen

turvallisuusneuvonantajan työtä voitaisiin tukea ja valvoa siten, että viranomaisen yhteys Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajaan ei toteutuisi ainoastaan onnettomuustilanteessa tai kuljetustarkastusten yhteydessä havaittujen rikkeiden seurauksena. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan rooli on vaatimustenmukaisen toiminnan varmistamisen kannalta kriittinen, mutta Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden täyttymistä ei ole valvottu säännöllisesti. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä koskeva tieto on myös tarpeellista olla saatavissa, jotta voitaisiin taata vaarallisten aineiden kuljetusten asianmukainen hoitaminen ja valvonta. Tietoja käytettäisiin jatkossa viranomaisen lakisääteisten tehtävien hoitamiseen. Tällä hetkellä puolustusvoimissa on noin 20 vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukaista turvallisuusneuvonantajaa, joilla on pätevyys pääsääntöisesti tiekuljetuksiin, mutta osalla on pätevyys myös rautatiekuljetuksiin. Tällä hetkellä turvallisuusneuvonantajat toimivat oman toimensa ohessa. Olisi tarkoituksenmukaista, että Puolustusvoimilla olisi turvallisuusneuvonantajia, joilla olisi kaikkien kuljetusmuotojen pätevyys.

Pykälän 1 ja 2 momentin mukaan Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto tallettaisi tietoja, että toiminnanharjoittaja on nimennyt turvallisuusneuvonantajan eikä tiedoissa olisi henkilötietoja. Tietoja käsiteltäisiin laissa henkilötietojen käsittelystä Puolustusvoimissa (322/2019) mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto arvioisi ja valvoisi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajien riittävyyttä ja toiminnan laatua, jotta turvallinen vaarallisten aineiden kuljetus eri kuljetusmuodoissa voidaan varmistaa, huomioiden, että tämän lain soveltamiseen liittyy myös Naton ja muiden kansainvälisten kumppaneiden vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät käytänteet ja näiden jatkuva kehittäminen.

16 luku

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävät

92 §. *Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävät.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävistä.

Pykälän 1 momentin mukaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävänä olisi neuvoa, seurata ja ohjata toimintaa, jota olisivat pakkaaminen, lähettäminen ja muu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvä toiminta. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan yleisenä tehtävänä on selvittää keinoja, joita noudattaen Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetukset suoritettaisiin mahdollisimman turvallisesti vaatimusten edellyttämällä tavalla. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävänä olisi tällaisten keinojen käyttöönoton edistäminen puolustushaaroissa, Pääesikunnan alaisissa laitoksissa, joukko-osastoissa sekä yhteistyöyritysten kanssa. Edellä tarkoitettuja keinoja ovat muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseen liittyvän toiminnan seuranta, vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien neuvojen antaminen sekä

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvästä toiminnasta kertovan vuosikertomuksen laatiminen. Vuosikertomuksessa kuvattaisiin esimerkiksi toimintavuoden vaarallisten aineiden kuljetusmäärät, kuinka lakisääteiset velvoitteet on hoidettu sekä kuinka vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuus on varmistettu. Vuosikertomus toimitettaisiin Puolustusvoimien asianmukaiselle toimintayksikölle ja pyydetäessä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Momentissa säädettäisiin myös Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan velvollisuudesta laatia onnettomuuksista onnettomuusselostus Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, joka tarvittaessa toimittaa sen Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen johdolle. Tämä selostus olisi kuvaus onnettomuudesta, olosuhteista sen tapahtuessa ja siitä mahdollisesti aiheutuneista vahingoista sekä toimenpiteistä, joihin on ryhdytty tai ryhdytään vastaavan onnettomuuden toistumisen estämiseksi. Selostus antaisi tietoa onnettomuuksista Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen johdolle, jotta se voi tehdä päätöksiä toimintaan ja käytäntöihin tarvittavista muutoksista. Selostus ei korvaisi selvitystä, jonka Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos on velvollinen laatimaan lain tai kansainvälisen sopimuksen vaatimusten nojalla. Onnettomuus selvityksistä säädettäisiin lain 12 luvussa.

Pykälän 1 momentin 6 kohdassa säädettäisiin lisäksi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtäväksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien kansainvälisten sotilasstandardien kehittymisen seuranta. Kansainvälisesti tunnetuimpia tällaisia sotilasstandardeja kehitetään sotilasliittouma Naton piirissä. Toinen tärkeä sotilasstandardiryhmä on Yhdysvaltojen maailmanlaajuisesti soveltamat kansalliset standardit. Tarkoituksena olisi, että turvallisuusneuvonantajat aktiivisesti seuraisivat sotilasstandardien kehittymistä, osallistuisivat Naton piirissä tapahtuvaan standardien tekniseen kehittämiseen sekä aktiivisesti kouluttautuisivat näiden standardien soveltamiseen.

Pykälän 2 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksen antovaltuuden.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tämän lain mukaisen Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajajärjestelmän yhteensovittamisesta ja yhteistyöstä vastaavien siviili- VAK-viranomaisten kanssa. Tehtävästä vastaisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Pykälän 4 momentin mukaan yhteistyöstä voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

17 luku

PV-VAK-hyväksynnän,-katsastuksen sekä tarkastuksen ja katsastuksen tila ja paikka

93 §. *PV-VAK-hyväksyntään ja PV-VAK-katsastukseen sekä tarkastuksen ja katsastuksen tila ja paikka.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Pääesikunnan teknillisen tarkastusosasto myöntäisi ajoneuvotarkastajalle oikeuden hyväksyä sotilasajoneuvojen PV-VAK-hyväksyntä ja PV-VAK-katsastus. Ajoneuvotarkastaja olisi puolustusvoimien ajoneuvotarkastaja, jonka toiminnasta säädetään sotilasajoneuvolaissa (332/2023).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin PV-VAK-katsastuksen ja PV-VAK-hyväksynnän suorituspaikasta ja suoritusstilasta. Tarkoituksena on, että katsastusta ja hyväksyntää voitaisiin toteuttaa myös maasto-olosuhteissa ja poikkeusoloissa normaalien tätä tarkoitusta varten rakennettujen katsastustilojen ulkopuolella. Tämän vuoksi säädettäisiin, että PV VAK-hyväksynnän edellyttämät tarkastukset sekä PV-VAK-katsastus suoritettaisiin sellaisessa tilassa ja paikassa, joka olisi soveltuva tarkastusten turvalliseen ja teknisessä mielessä riittävään suorittamiseen. Momentti sisältäisi lisäksi pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

Pykälän 3 momentti sisältäisi puolustusministeriön asetuksenantovaltuuden.

18 luku

Tarkastuslaitokset

94 §. *Tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät.* Pykälä sisältäisi informatiivisen viittaussäännöksen, jonka mukaan tarkastuslaitostoimintaan sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuslakia. Tarkastuslaitoksista, niiden tehtävistä ja niiden hyväksynnästä säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 18 luvussa. Tämän lain soveltamisalalla siirrytään käyttämään yksinomaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 18 luvun mukaisia tarkastuslaitoksia.

19 luku

Viranomaiset ja niiden tehtävät

Valvontaviranomaiset ja valvontatehtävät

95 §. *Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto yleisenä valvontaviranomaisena.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston tehtävästä tämän lain soveltamisalalla valvoa vaarallisten aineiden kuljetusta, sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista, jollei tässä laissa toisin säädettäisi. Sisällöllisesti valvontatehtävät olisivat samat kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 114 §:ssä on säädetty liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkemmin toteutettavan valvonnan sisällöstä ja keinoista. Tavoitteena olisi, että Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto suorittaa valvontaa valvontasuunnitelmien ja erillisten kerättyjen analyysitulosten sekä muiden tietolähteiden perusteella. Valvontaa suoritettaisiin myös reaktiivisesti ja erityisesti, jos havaitaan, että muiden tarkastusten analyysi, valvontatulokset, onnettomuus- ja vahinkotapahtumat osoittavat muutosta turvallisuustasossa ja vaatimustenmukaisuudessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Suomessa toimivien ulkomaisten sotilaiden tai sotilasosastojen toteuttamien vaarallisten aineiden kuljetuksien valvonnasta. Valvonnan

toteuttaisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto, jollei Suomea velvoittavista kansainvälisistä sopimuksista muuta johdu. Ulkomaisten sotilasjoukkojen saapumisesta Suomeen sovitaan yleensä teknisillä järjestelyasiakirjoilla (technical arrangement), jotka ovat lähtökohtaisesti oikeudellisesti sitomattomia. Tämä valvonta tarkoittaisi normaalioloissa Suomessa harjoittelevien ulkomaisten joukkojen vaarallisten aineiden kuljetuksien valvontaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston tehtävästä sovittaa yhteen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää valvontaa. Tehtävä olisi uusi, ja osasto perustaisi yhteistyöryhmän viranomaisista, jotka voisivat suorittaa yhteistä valvontaa. Yhteistä valvontaa on nykytilassa jossain määrin toteutettu tiekuljetuksissa yhdessä poliisin kanssa.

Pykälän 5 momentti sisältäisi valtioneuvoston asetuksenantovaltuuden.

96 §. *Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto PV-VAK-ajolupakoulutuksen ja PV-VAK-katsastustoiminnan valvojana.* Pykälässä ehdotetaan lakiin erityisesti kirjattavaksi Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston valvontarooli PV-VAK-ajolupakoulutuksessa ja PV-VAK-katsastustoiminnassa. Käytännössä Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on tähänkin asti toteuttanut tällaista valvontaa, mutta lakiin kirjaamisen tarkoituksena on saattaa tarvittava valvonta nykyistä systemaattisemmaksi.

97 §. *Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina.* Pykälässä säädettäisiin ne valvontaviranomaiset, jotka toteuttaisivat tämän lain soveltamisalaan kuuluvien kuljetusten valvontaa omilla tehtäväalueillaan.

Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos olisivat edelleen omalla tehtäväalueellaan valvontaviranomaisia jokaisessa kuljetusmuodossa. Rajavartiolaitos toimii omalla tehtäväalueellaan kuljetuksen suorittajana, että lainvalvojana.

98 §. *Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston, Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittama PV-VAK-tienvarsitarkastus.* Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin erityisistä PV-VAK-tienvarsitarkastuksista. Yleisellä tiellä on ajoneuvon pysäyttämisoikeus Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella tieliikennelain (729/2018) 182 §:n nojalla. Tämän lain soveltamisalaan kuuluvien kuljetusten tarkastamiseksi olisi kuljetuksen pysäyttäminen Poliisin tehtävä, tai omalla toimialueellaan Tullin tai Rajavartiolaitoksen tehtävä. Käsite PV-VAK-tienvarsitarkastus olisi terminä uusi ja vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 117 §:n käsitettä VAK-tienvarsitarkastus. Käytännössä Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on yhteistyössä Poliisin kanssa jo nykytilassa toteuttanut tällaisia tienvarsitarkastuksia puolustusvoimien valvonnassa tapahtuvien kuljetusten kohdalla.

Tarkastuksessa olisi käytettävä erityistä tarkastusluetteloa, jossa olisi eriteltyinä tarkastuskohteet. Tarkastusten tulisi siten olla etukäteen suunniteltuja. Tarkastuskohteita olisivat asiakirjat, kuljetustapahtuman vaatimukset ja ajoneuvon varusteet kuten rahtikirjat, PV-VAK-ajolupa, ajoneuvon PV-VAK-hyväksymistodistus, kuljetustapa, yhteen kuormaus, pakkausten, säiliöiden, ajoneuvon ja kuljetusyksikön merkinnät ja sammuttimet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Rajavartiolaitoksen velvollisuudesta toimittaa vuosittainen selvitys tekemistään tienvarsitarkastuksista Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Tarkoituksena on, että tarkastusosastolle muodostuu kokonaiskuva suoritetuista PV-VAK-

tarkastuksista ja niissä havaituista rikkeistä ja puutteista. Näiden tulosten perusteella tarkastusosasto voisi suunnitella vuosivalvontansa painopisteet.

Pykälän 3 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

99 §. Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisena. Ehdotetun pykälän mukaan Säteilyturvakeskus valvoisi tämän lain soveltamisalaan kuuluvia radioaktiivisten aineiden kuljetuksia. Tällaisia kuljetuksia tapahtuu Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen toimesta äärimmäisen harvoin, jolloin ei ole tarkoituksenmukaista säätää valvontavelvoitetta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, jolle silloin tulisi luoda tällaisen valvonnan toteuttamiskyky ja sen edellyttämä erityinen ammattitaito. Käytännössä valvonta toteutettaisiin yhteistyössä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston kanssa. Ehdotettu säännös vastaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 118 §:ä.

100 §. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valvontaviranomaiset. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin valvontaviranomaisista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kohdalla valvontaviranomaiseksi.

Muilta osin säännökset olisivat saman sisältöisiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 119 §:n kanssa.

Jos vaarallisten aineiden kuljetukseen käyttöön tarkoitettu tuote täyttää vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vaatimukset, koskee sitä lain 120 §:ssä säädetty markkinavalvontaa koskevat säännökset. Tyypillisesti Puolustusvoimat ostaa markkinoilta myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännösten mukaisia tuotteita, jolloin niitä koskevat lain markkinavalvontaa koskevat säännökset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisille oikeuksia valvontatoimenpiteisiin yksittäisten vaatimustenvastaisten pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien suhteen, kun tarvetta ei ole markkinavalvontatoimenpiteille kaikkien vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden osalta. Valvontaviranomaiset voisivat puuttua esimerkiksi huonokuntoiseen vaatimustenvastaiseen säiliöön ja tarvittaessa poistaa tällaisen yksittäisen säiliön käytöstä muutenkin kuin markkinavalvontatoimenpitein. Säännös ei olisi uusi, sillä oikeuksista on säädetty jo vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa.

101 §. Säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitäminen ja valvonta. Ehdotettavassa pykälässä säädettäisiin säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitämisestä ja tietojen ilmoittamisen valvonnasta. Ehdotettu säännös olisi pääosin saman sisältöinen kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 121 §. Erona olisi se, että tietojen ylläpitäjä ja ilmoitusten valvoja olisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto Turvallisuus- ja kemikaaliviraston sijasta. Tehtävä olisi uusi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Pykälän säännöksen mukaisesti Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto ylläpitäisi tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista laissa säädettyjä tehtäviä varten. Näitä tietoja olisivat 32 §:ssä tarkoitettut säiliöiden ja paineastioiden tiedot.

102 §. *Valvontasuunnitelma.* Pykälän 1 momentissa olisi uusi vaatimus siitä, että valvontaviranomaisena toimivan Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston olisi laadittava valvontatehtävistään suunnitelma. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston harkintaan kuuluisivat valvontasuunnitelman esitystapa, laajuus ja sisältö. Näin valvontasuunnitelmassa pystyttäisiin paremmin huomioimaan lain soveltamisalaan sisältyvät erilaiset kuljetusmuodot ja niihin liittyvät ominaispiirteet sekä riskit ja vaarat. Pykälässä esitettävä valvontasuunnitelma voisi sisältyä valvontaviranomaisena toimivan teknillisen tarkastusosaston muuhun valvontasuunnitelmaan. Valvontasuunnitelmaan perustuva valvonta on parhaimmillaan suunnitelmallista, oikein kohdistuvaa, ennalta ehkäisevää ja läpinäkyvää.

Momentissa säädettäisiin myös viranomaisten yhteistyöstä valvonnassa. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan suunnitella yhteistyötä toisen valvontaviranomaisen kanssa. Valvontaviranomaiset voisivat sopia tehtävänjaosta ja yhteistoiminnasta, jolloin valvottava kohdekin voisi olla yhteinen. Yhteistoiminnan ei tarvitsisi rajoittua vain tämän lain valvontaan, vaan viranomaiset voisivat tehdä yhteistyötä muussa laissa säädetyn valvontaviranomaisen kanssa, esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ja kemikaaliturvallisuuslain valvontaviranomaisten kanssa.

Suunnitelmassa kuvattaisiin valvontakohteet ja kohteiden valintakriteerit, valvontakohteiden laajuus sekä näihin liittyvät säännönmukaiset tarkastukset. Valvontaviranomainen arvioisi, mitkä kohteet tai toiminnot olisivat suuren riskin kohteita ja toimintoja. Mitä suuremman riskin tai vaaran kohde tai toiminta voi sisältää, sitä useammin valvontaa tulisi suunnitella tehtäväksi. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto ottaisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan myös huomioon tehtävänsä 94 §:ssä säädettyä valvonnan koordinoijana.

Pykälän 2 momentissa olisi velvoite tarkistaa suunnitelma säännöllisesti. Suunnitelman määräaikaista tarkastamisesta tai uusimisesta voisi olla määrätty tai ohjeistettu valvontaviranomaistahon sisäisessä määräyksessä tai ohjeistuksessa. Tarkistaminen olisi tehtävä, jos muutoksia tapahtuu riskien arvioinnissa, valvontakohteissa tai -alueissa taikka valvontajärjestelyissä. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston olisi arvioitava myös vuosittain valvontasuunnitelmansa toteutumista.

103 §. *Vuosittainen valvontakertomus.* Pykälässä säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle velvollisuus toimittaa vuosittain kertomus edellä 101 §:ssä säädettyyn valvontaan liittyneistä tarkastuksista, muista valvontatoimenpiteistä, niiden tuloksista ja niiden johtopäätöksistä puolustusministeriölle. Tarkoituksena olisi, että Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto kertomuksessaan kuvaisi vaarallisten aineiden kuljetusten kokonaistilanteen tämän lain vaatimusten täyttämisen näkökulmasta ja samalla myös tekisi johtopäätöksensä ja arvionsa toiminnan kehittämisestä lyhyellä ja keskipitkällä tähtäimellä.

104 §. *Puolustusministeriön ohjaus.* Pykälässä säädettäisiin puolustusministeriön ohjauksesta tämän lain mukaisessa toiminnassa Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa. Puolustusvoimien osalta pykälän 1 momentti on informatiivinen, koska ohjaus sisältyy jo perustuslain 68 § 1 momentin säännökseen. Koska Rajavartiolaitos ei kuulu Puolustusministeriön hallinnonalaan olisi 1 momentti säännös uusi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että puolustusministeriöllä olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä oikeus saada välttämättömiä tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä vakavista väärinkäytöksistä, vaaratilanteista ja onnettomuuksista.

Tiedonsaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi vain välttämättömiin tietoihin. Viranomaisen on toiminnassaan otettava huomioon salassa pidettävän tiedon käsittelemistä koskevat vaatimukset viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain edellyttämällä tavalla.

Muut viranomaiset ja viranomaistehtävät

105 §. Muut viranomaistehtävät. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin viranomaisen valtuuksista tehtävissä, joista ei ole yksityiskohtaisesti säädetty muissa tämän lain säännöksissä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston päätösvallasta. Säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 124 §:n 5 momentin kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Säteilyturvakeskuksen päätösvallasta. Säännökset olisivat saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 124 §:n 4 momentin kanssa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston päätösvallasta. Säännökset olisivat pääosin saman sisältöiset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 124 §:n 6 momentin kanssa. Erona olisi se, että päätösvalta säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle Liikenne- ja viestintäviraston sijasta.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on antanut puolustusministeriön asetuksen (920/2023) nojalla hyväksynyt 1.9.2023 alkaen, kun uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta on tullut voimaan. Hyväksynyt ja poikkeusten hyväksynyt liittyvät ICAO-TI:n, IATA-DG:n, Naton AMovP-6:n tai USA:n kansallisten vaarallisten aineiden sotilasilmailuun liittyviin hyväksyntöihin (approvals) ja poikkeusten hyväksyntöihin (exemptions), jotka liittyvät muun muassa vaarallisen aineen sijoitteluun rahtitilassa ja jotka ovat poikkeuksia siviili-ilmailuun liittyvistä määräyksistä. Tämä on uusi viranomaistehtävä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ja se on jatkossa sotilaspuolen ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden ilmakuljetusten toimivaltainen viranomainen. Se on myös 105 §:n mukaisessa kansainvälisessä toiminnassa sotilaspuolen ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden ilmakuljetusten toimivaltainen viranomainen.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden.

106 §. *Kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän mukaan tässä laissa säädettyistä viranomaistehtävistä vastaavat viranomaiset vastaisivat samoista viranomaistehtävistä, jotka sisältyvät vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviin kansainvälisiin velvoitteisiin. Säännös vastaisi osittain vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 125 §:ää kansainvälisten sopimusten osalta. Näillä kansainvälisillä sopimuksilla tarkoitetaan esimerkiksi ICAO TI- ja ADR-sopimuksen määräyksiä, IMDG-merikuljetuksia koskevat sopimusmääräykset, Pohjois-Atlantin sopimus, Nato SOFA ja DCA.

NATO STANAG 4441 (AMovP-6) voi käyttää sen implementoinut valtio paitsi kotimaassaan, myös valtiossa, joka on sen ratifioinut. AMovP-6 listassa on lueteltu eri valtioiden toimivaltaiset sotilasviranomaiset, jotka on määritelty kunkin valtion kansallisissa säännöksissä toimivaltaisiksi sotilasviranomaisiksi. Nämä sotilasviranomaiset voivat antaa toimivaltansa

puitteissa esimerkiksi ennakkohyväksyntöjä tai poikkeuslupia kuljetuksille, jotka eivät täytä määräyksiä kaikilta osin, tai luokituspäätöksiä sotilasräjähteille, tai myöntää asevoimien ajolupia. Menettely on samankaltainen kuin siviiliviranomaisten menettely siviiliräjähteiden suhteen.

Tässä laissa sotilasviranomaisen rooli tunnistetaan vastaavalla tavalla kuin muissakin kansainvälisissä sopimuksissa määritelty viranomaisroolit.

107 §. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston oikeus luovuttaa tietoja. Pykälässä säädettäisiin tarpeellisten tietojenluovuttamisesta, jos Suomea sitovissa kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevista määräyksistä sitä edellytetään. Esitetty pykälä olisi kansainvälisten sopimusten osalta pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 126 §:n kanssa. Erona olisi se, että velvollisuus luovuttaa tietoja säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston sijasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

108 §. Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä. Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa valvonnassa havaituista rikkomuksista ja seuraamuksista, jos Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteet sitä edellyttävät. Pykälä olisi kansainvälisten sopimusten osalta pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 127 §:n kanssa. Erona olisi se, että pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin ilmoittamisesta ulkomaille sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa rikkomukseen osallistuneen ulkomaisen asevoiman kotipaikka sijaitsee. Tällainen tapaus voisi tulla kyseeseen sotilaallisessa yhteistyössä ulkomaisten puolustusvoimien kanssa.

109 §. Viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen. Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin viranomaisen toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksymisasiakirjan tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisesta, jos sitä kansainvälisessä sopimuksessa edellytetään. Momentti olisi kansainvälisten sopimusten osalta saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 129 §:n 1 momentin kanssa. Toimivaltainen viranomainen voisi tunnustaa toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan siinä laajuudessa kuin kansainvälisessä sopimusvelvoitteessa edellytetään. Edellytyksenä tunnustamiselle olisi, että esitettävän lain ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimukset täyttyvät. Momentissa tarkoitettuja tunnustettavia toimenpiteitä ja asiakirjoja olisivat muun muassa 20 ja 25 §:ssä säädetty todistus, 28 §:ssä säädetty hyväksymistodistus tai muu asiakirja, 80 §:ssä säädetty pakkaustodistus tai 90 §:ssä säädetty todistus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvosto voisi antaa tarkempia säännöksiä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista. Säännös olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 129 §:n 2 momentin kanssa.

20 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

110 §. *Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus.* Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeudesta. Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen oikeudesta tämän lain valvomisen lisäksi samasta oikeudesta kansainvälisen sopimuksen noudattamisen valvomiseksi. Kyseiset kansainväliset sopimukset koskisivat pääosin kansainvälistä sotilaallista yhteistyötä.

Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus tehtävälueellaan tehdä tarvittavia tarkastuksia lain noudattamisen valvomiseksi. Pykälä vastaisi osin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 130 §:ä.

Pykälän 2 momentti vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun 130 §:ä. Momentin mukaan tarkastusta ei saisi suorittaa kotirauhaan kuuluvassa paikassa, eikä kuljetusvälineen tarkastusta saisi ulottaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastaminen olisi mahdollista myös tällaisessa paikassa, jos se olisi tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Pykälän 3 momentti vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 196 §:n 3 momentissa säädettyä. Momentin mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto olisi palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Pykälän 4 momentti vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 130 §:ä. Momentissa säädettäisiin valvontaa varten saadun näytteen korvaamisesta.

111§. *Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi.*

Pykälän 1 momentin mukaan Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja Säteilyturvakeskuksella olisi oikeus kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos kuljetus ei täytä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia. Kieltoääräys koskee myös jo meneillään olevan kuljetuksen jatkamista. Viranomaiset voisivat myös määrätä vaarallinen aine purettavaksi, jos kuljetusta ei voida saattaa säännösten ja määräysten mukaiseksi. Poliisimiehellä, rajavartiomiehellä ja tullimiehellä on oikeus pysäyttää ajoneuvo tieliikennelain 182 §:n nojalla.

Pykälän 2 momentin mukaan viranomaisen olisi ilmoitettava 1 momentin mukaiseen toimenpiteeseen ryhtymisestä lähettäjälle tai sen edustajalle. Tämän olisi otettava tavara välittömästi haltuunsa.

112 §. *Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja.* Pykälä perustuisi pääosin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännöksiin tiedonsaantioikeudesta ja salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada välttämättömiä tietoja tehtäviensä hoitamiseksi. Siten tämän lain 19 luvussa säädetty valvontaviranomaiset saisivat tietoja valvontatehtävää varten. Viranomaisen saisi välttämättömiä tietoja myös muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi, mikä takaisi esimerkiksi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle oikeuden

saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston tietojen ylläpitotehtävästä säädettäisiin 100 §:ssä.

Tietojensaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi siten vain valvonnan kannalta välttämättömiin tietoihin. Valvontaviranomaisen on jatkotoimenpiteiden tarpeellisuuden arvioimiseksi voitava saada tieto siitä, mitä on tapahtunut ja mitkä eri tekijät ovat vaikuttaneet tapahtumaan. Viranomaisen on toiminnassaan otettava huomioon salassa pidettävän tiedon käsittelemistä koskevat vaatimukset viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 momentin mukaan viranomainen saisi salassapitosäännösten estämättä luovuttaa saatuja tietoja, jos ne ovat välttämättömiä laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Tietoja voidaan tarvita suorittaessa tässä laissa säädettyä valvontaa tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Tietoa voisi luovuttaa sellaiselle taholle, joka suorittaa julkista hallintotehtävää tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Siten esimerkiksi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi luovuttaa ylläpitämiään säiliöihin ja paineastioihin liittyviä tietoja tarkastuslaitokselle, mutta vain siinä laajuudessa, kuin laissa säädetty tehtävä edellyttää.

Pykälän 2 momentin mukaan tietoja voitaisiin luovuttaa myös samoin perustein vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtävää hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle ja tarkastuslaitokselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ja Säteilyturvakeskukselle oikeus saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksesta riskienhallintaan liittyvää tutkimusta, kehittämistä ja tilastointia varten. Momentin säännöksen perusteella viranomaiset saisivat sellaisia tietoja, joita tilastointia koskevien tietojen antamista koskevat säännökset eivät muuten kata. Siviilipuolella esimerkiksi merenkulun osalta tietoja kerätään jo melko kattavasti alusliikennepalvelulain lastia koskevien ilmoitusvaatimusten ja tilastointitietojen antamista koskevien säännösten nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto ja Säteilyturvakeskus ovat perinteisesti tehneet viiden vuoden välein selvityksen vaarallisten aineiden kuljetusmääristä Suomessa.

113 §. Virka-apu. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin viranomaisen virka-avusta toiselle viranomaiselle. Tällaisessa avussa Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos voi käyttää toimivaltuuksiaan mahdollistaakseen toisen viranomaisen valvontatehtävän toteuttamisen. Virka-avun antamisen yleisiä edellytyksiä on käsitelty kattavasti esimerkiksi hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi tartuntatautilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (HE 245/2020 vp) koskevassa hallintovaliokunnan lausunnossa (HaVL 29/2020 vp).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta antaa virka-apua ulkomaisille sotilasviranomaisille, jos sen antaminen perustuu Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteisiin. Tällainen virka-apu tilanne voi syntyä kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen yhteydessä. Kansainvälisellä sopimuksella tarkoitettaisiin sotilaallisen yhteistyön toteuttamiseksi tehtyä sopimusta.

Pykälän 3 momentin mukaan virka-avun antaminen ei saa vaarantaa muiden lakisääteisten tärkeiden tehtävien suorittamista.

114 §. *Asiantuntijan apu.* Pykälässä säädettäisiin mahdollisuudesta käyttää asiantuntijaa viranomaisvalvonnassa. Asiantuntija voisi olla kuka tahansa henkilö, jolla on hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä ja kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä.

21 luku

Poikkeusluvut ja –säännökset

115 §. *Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus.* Säännös olisi pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 135 §:n kanssa. Erona olisi se, että määräyksenantovaltuus koskisi Pääesikunnan teknillistä tarkastusosastoa Liikenne- ja viestintäviraston sijasta.

Pykälässä säädettäisiin määräyksenantovaltuus, jonka mukaan Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa lain vaatimuksille poikkeusmääräyksiä ainekohtaisesti, pienille määrille aineita tai kuljetukselle, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa. Säännöksen tarkoituksena on antaa mahdollisimman tarkkarajaisesti mahdollisuus määrätä velvoitteista kansainvälisten sopimusten edellyttämällä tavalla. ADR-sopimuksen määräyksissä, IMDG-säännöstössä tai ICAO-TI:ssä sekä vastaavaa toimintaa kattavat kansainväliset sotilasstandardit sisältävät runsaasti poikkeuksia, jolloin kuljetusta koskevia yleisiä säännöksiä ei tarvitse soveltaa. Tällaiset tapaukset on määriteltävä määräyksissä ja standardeissa eri menetelmin: ainekohtaisesti, pienille määrille tai vähäiseen vaaraan perustuen taikka erityisiin varotoimiin, pakkaustapoihin ja erillään pitovaatimuksiin perustuen. Tällaiset tapaukset olisivat sellaisia, että poikkeuksen aiheuttama henkilö-, ympäristö- ja omaisuusvahingon vaara arvioitaisiin tavanomaista vähäisemmäksi ja kysymyksessä olevan velvoitteen noudattaminen ei olisi tarpeen lain tarkoituksen toteutumisen kannalta.

Pienillä määrillä tarkoitettaisiin kappaletavarakuljetuksen vähäisiä määriä eli niin sanotun vapaaraajan alle jääviä määriä, jotka määritetään vaunu-, kontti- tai kuljetusyksikkökohtaisesti, rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä sekä muita vastaavia ainekohtaisia vähäisempää vaaraa aiheuttavia määriä. Edellä tarkoitettut vähäiset ainemäärät eli vapaaraja-määrät, rajoitetut määrät ja poikkeusmäärät ovat eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksissa yleisesti tunnettuja käsitteitä. Näitä määriä koskevia erityisiä määräyksiä noudattamalla kuljetus voitaisiin ADR-sopimuksen määräysten, IMDG-säännöstön tai ICAO-TI:n mukaisesti vapauttaa vaatimuksista osittain erityisehtoja noudattamalla. Vähäistä vaaraa aiheuttavat aineet ja kuljetukset olisivat eri kuljetusmuotojen kansainvälisten määräysten soveltamisesta osittain tai kokonaan vapautettuja kuljetuksia perustuen kuljetettavan aineen laatuun, vaarallisuuteen, määrään, käyttötarkoitukseen, paikalliskuljetukseen, pakkaus- ja kuljetustapaan, vaaratekijöiden poistamiseen, kuljetustapahtuman luonteeseen tai muuhun vastaavaan seikkaan.

ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti kuljetusyksikössä kappaletavaran kuljetettavaan määrään liittyvä vapautustyyppi on niin sanottu vapaarakuljetus. Vaaralliset aineet on jaoteltu kuljetuskategorioihin, ja jokaiselle kuljetusnimikkeelle on annettu kuljetuskategoria. Jos kuljetusyksikössä kuljetettavien vaarallisten aineiden määrät eivät ylitä kyseeseen tulevalle kuljetuskategorialle taulukoituja määriä tai laskennallista määrää, vapautuu kuljetus osittain tiekuljetuksen vaatimuksista kuten kuljettajan ajolupavaatimuksesta ja ajoneuvon VAK-ADR-

hyväksynnästä. Tiedetyt vähimmäisvaatimukset on täytettävä kuten sammutin- ja pakkausvaatimukset sekä vaatimukset, jotka koskevat tehtävänmukaista koulutusta ja merkintöjä. Vaarallisimmilla aineilla kuljetuskategoria on 0, joka tarkoittaa, että sitä ei voi kuljetuttaa vapaaraja-kuljetuksena, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista. Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia aineen määrään perustuvia vapautuksia ovat vapautukset, jotka koskevat rajoitettujen määrien (limited quantities, LQ) ja poikkeusmäärien (exempted quantities, EQ) kuljetusehtoja. Rajoitetuissa määrin kuljetettavien vaarallisten aineiden kuljetus koskee pakattua tavaraa, jonka ainemäärä sisäpakkausta kohden on enintään viisi kilogrammaa tai litraa, ja lähetysvalmiin pakkauksen enintään 30 kilogrammaa. Jokaiselle vaarallisen aineen kuljetusnimikkeelle on luetteloitu rajoitettu määrä sisäpakkausta kohti, jolloin kuljetusmääräyksistä voi vapautua osittain. Tällaisissa pakattujen aineiden kuljetuksissa arvioidaan, että onnettomuuden sattuessa on rajattu vaara ja onnettomuuden seuraukset rajoittuvat todennäköisesti pakkaukseen, vaikka useista pakkauksista koostuva määrä koko kuormassa voikin muodostua suureksi. Vaarallisimmilla aineilla rajoitettu määrä on 0, joka tarkoittaa, että niitä ei voi kuljetuttaa rajoitetuille määriksi annetuin kuljetusehdoin, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

Poikkeusmäärin pakatut vaaralliset aineet ovat lähetyksiä, joissa enimmäismäärä sisäpakkausta kohti on enintään 30 grammaa tai millilitraa ja ulkopakkausta kohti enintään yksi kilogramma. Tällaiset kuljetukset ovat vain eri kuljetusta koskevien koulutusta, luokitusta ja tiettyjä pakkausmääräyksiä koskevien vaatimusten alaisia. Vaarallisimmilla aineilla poikkeusmäärää ei ole, mikä tarkoittaa, että niitä ei voi kuljetuttaa poikkeusmäärille annetuin kuljetusehdoin, eikä kuljetus tällä perusteella vapaudu vaatimuksista.

116 §. *Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten.* Pykälä sisältäisi säännökset poikkeuslupan myöntämisestä. Valtuudet myöntää lupa olla noudattamatta lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä annettaisiin kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Pykälässä tarkoitetuissa poikkeusluvista ei olisi kyse 25 §:ssä tarkoitetuista kuljetukseen myönnettävistä luvista, jotka koskevat ennakolta tiedettyjä, kansainvälisten sopimusten määräyksiin perustuvia, lupaa edellyttäviä tapauksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin poikkeuslupan myöntävistä viranomaisista. Momentin 1 kohdassa muun kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettua pakkausta, säiliötä tai konttia koskevan poikkeuslupan myöntäisi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto samalla tavoin kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa. Samoilla perusteilla momentin 2 kohdassa radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa poikkeuslupan myöntäisi Säteilyturvakeskus. Momentin 3 kohdassa säädettäisiin muissa kuin 1 ja 2 kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa poikkeuslupan myöntäjäksi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Pykälän säännökset vastaisivat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 136 §:n säännöksiä niin, että pykälän 3 momentin 3 kohdassa poikkeuslupan myöntäisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto, Liikenne- ja viestintäviraston sijaan.

117 §. *Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset.* Pykälässä säädettäisiin poikkeuksista velvollisuudesta noudattaa esitettävän lain ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Velvollisuuksista voisi poiketa, jos noudatettaisiin erityistä varovaisuutta ja tehtävä sitä edellyttäisi, kuitenkin niin, että olisi tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti. Kyseessä ei tällöin tarvitsisi olla varsinainen kuljetustapahtuma, vaan kaikista vaatimuksista voisi poiketa: esimerkiksi ajoneuvon hyväksymisestä, pakkauksista ja säiliöistä

koskevista vaatimuksista ja koulutusvaatimuksista. Toimivaltuuden voitaisiin katsoa ulottuvan myös kansainvälisten sopimusten perusteella ulkomaisiin viranomaisiin, jos tilanne sitä edellyttäisi.

Poikkeussäännösten soveltaminen ei ole itsetarkoitus, vaan käsillä olevan tehtävän tulisi tosiasiallisesti edellyttää säännöksistä ja määräyksistä poikkeamista. Tällöin tulisi arvioida sitä, millaista oikeushyvä tilanteessa on tarkoitus suojella. Pääsääntöisesti velvollisuuksista voisi poiketa, jos tarkoitus on suojella ihmisten henkeä ja terveyttä tai suojella ympäristöä uhkaavalta ympäristövahingolta. Tehtävä voisi edellyttää useista säännöksistä poikkeamista samalla kertaa.

Poikkeamistoimivaltuus olisi 1 momentin perusteella sotilaallisen toiminnan lisäksi pelastus-, poliisi- rajavalvonta ja tullitoiminnan lisäksi.

Poikkeuksellinen tilanne, jossa säännökset voisivat tulla sovellettavaksi olisivat esimerkiksi päivystyshelikopteritoiminta (henkeä ja omaisuutta pelastavat tehtävät) sekä evakuoitilennot Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen ilma-aluksilla. Poliisi voisi antaa määräyksen myös tilanteessa, jossa vanhoja esimerkiksi sodanaikaisia räjähteitä olisi kuljetettava tuhottavaksi. Liikenneonnettomuustilanteessa voisi olla perusteltua poiketa säännöksistä ja määräyksistä vaarallisten aineiden leviämisen estämiseksi ja talteen ottamiseksi sekä aineiden siirtämiseksi lähimpään turvalliseen paikkaan. Näissä tilanteissa voisi olla mahdollista, että ajoneuvon kuljettajalta ei esimerkiksi edellytettäisi PV VAK-ajolupaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sotilaallisessa toiminnassa toimivaltaiseksi viranomaiseksi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Pykälän 3 momentin perusteella ajoneuvon katsastuksia suorittavalta tai hyväksyntöjä myöntävältä ajoneuvotarkastajalta ei edellytettäisi PV VAK-ajolupaa, kun hän katsastuksessa tai hyväksynnässä toimipaikan alueella siirtää vaarallista ainetta sisältänyttä tyhjää puhdistamatonta ajoneuvoa tai kuljetusyksikköä katsastus- tai hyväksyntätoimintaan liittyen edellyttäen, että hän on saanut tehtäviin soveltuvan koulutuksen. Momentti vastaisi voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 137 §:ssä säädettyä säännöstä. Tämä helpottaisi katsastus- ja hyväksyntätoimintaa turvallisuutta vaarantamatta, sillä tehtäviin olisi oltava saatu soveltuva koulutus.

22 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

118 §. *Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen.* Pykälä olisi pääosin saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 138 §:n kanssa.

Pykälässä säädettäisiin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston myöntämän luvan, hyväksynnän tai valtuuden peruuttamisesta. Tarve turvallisuuden varmistamiseen saattaa edellyttää puuttumista oikeuteen suorittaa tehtäviä. Peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvan, hyväksynnän tai valtuuden haltija ei enää täytä luvan, hyväksynnän tai valtuuden myöntämisen edellytyksiä taikka tehtäviä ei ole suoritettu asianmukaisesti. Tällaisia tilanteita saattaa syntyä tahallisten laiminlyöntien, tahattomien virheiden taikka luvan, hyväksynnän tai valtuuden

myöntämisen edellytyksenä olevien seikkojen muuttumisen vuoksi. Yleensä luvan, hyväksynnän tai valtuuden haltijalle olisi ensin annettava kirjallinen huomautus tai varoitus ja vasta, jos toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen, lupa, hyväksyntä tai valtuus olisi voitava peruuttaa määräajaksi tai kokonaan. Jos turvallisuuden katsottaisiin olevan vakavasti uhattuna, lupa, hyväksyntä tai valtuus kiireellisissä tapauksissa peruutettaisiin määräajaksi ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta.

Tässä pykälässä tarkoitettuja lupia, hyväksyntöjä ja valtuutuksia olisivat 25 §:ssä tarkoitettut kuljetuksen ennakko hyväksynnot ja luvat, 55 §:ssä tarkoitettut PV-VAK-ajolupakoulutuksen antajan luvat, 92 §:ssä tarkoitettut valtuutukset PV-VAK-hyväksyntään ja PV-VAK-katsastukseen ja 115 §:ssä tarkoitettut poikkeusluvat.

119 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonnassa olisi ensisijaisesti käytettävä ohjaavia keinoja, mutta selvissä väärinkäytötapauksissa valvontaviranomaisella tulisi olla riittävän tehokkaat keinot lainmukaisen tilanteen palauttamiseksi. Pykälä olisi saman sisältöinen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 139 §:n kanssa.

Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomainen voisi velvoittaa virheellisesti toimivan tai velvollisuuden laiminlyöjän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa tälle velvoitteita tai kieltää toimenpiteen. Pykälän 2 momentin mukaan päätöksensä tehosteeksi valvontaviranomainen voisi asettaa uhkasakkolaissa tarkoitettua uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Pykälän 3 momentin mukaan valvontaviranomainen voisi antaa 1 momentissa säädettyjen velvoitteiden sijasta kirjallisen huomautuksen, jos pakkokeinon käyttäminen olisi kohtuutonta.

23 luku

Seuraamukset

120 §. Viittaus rikoslakiin. Pykälään sisältyisi viittaussäännökset rikoslakiin. Pykälän 1 momentissa olisi näiltä osin viittaus vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen rikoslain 44 luvun 13 §:ssä. Rikoslain 44 luvun 13 §:än lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta tuomitaan se, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Tahallisen rikoksen yritys on säädetty pykälässä rangaistavaksi.

Rikoslain 3 luvun 5 §:n mukaan rangaistavuuden edellytyksenä on tahallisuus tai tuottamus. Kyseisen säännöksen mukaan rikoslaissa tarkoitettu teko on vain tahallisenä rangaistava, jollei toisin säädetä. Tämä koskee myös rikoslain ulkopuolisessa laissa rangaistavaksi säädettyä tekoa, jos siitä on säädetty enemmän kuin kuusi kuukautta vankeutta tai jota koskeva

rangaistussäännös on annettu rikoslain voimaantulon jälkeen. Jos teko on tarkoitus säätää rangaistavaksi myös tuottamuksellisenä, siitä on nimenomaan säädettävä. Rikoslain 3 luvun 7 §:ssä on määritelty tuottamus ja törkeä tuottamus. Tekijän menettely on huolimattonta, jos hän rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvoitetta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan. Se, pidetäänkö huolimattomuutta törkeänä, ratkaistaan kokonaisarvostelun perusteella. Arvostelussa otetaan huomioon rikotun huolellisuusvelvollisuuden merkittävyys, vaarannettujen etujen tärkeys ja loukkauksen todennäköisyys, riskinoton tietoisuus sekä muut tekoon ja tekijään liittyvät olosuhteet. Tällä hetkellä laiteturvallisuusrikkomuksen edellytyksenä on tahallisuus tai huolimattomuus, sen sijaan kuluttajaturvallisuusrikkomuksessa edellytetään tahallisuuden lisäksi törkeätä huolimattomuutta. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että tuottamuksen säätäminen rangaistavaksi on merkityksellistä sekä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen että yleisiin perusoikeuksiin sisältyvän suhteellisuusvaatimuksen kannalta. Jos muu kuin tahallinen teko on tarpeen säätää rangaistavaksi, tulee lähtökohdaksi ottaa törkeän huolimattomuuden edellyttäminen. Tämän vuoksi esitetään, että laiteturvallisuusrikkomuksen syyksiluettavuus muutettaisiin tuottamuksen osalta siten, että se koskisi huolimattomuuden sijaan törkeää huolimattomuutta.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaus rikoslain 48 luvun 1-4 §:ssä säädettyihin ympäristön turmelemisen tunnusmerkistöihin, mikä vastaisi nykytilannetta. Edellä tarkoitetuissa pykälissä säädetään ympäristön turmelemisesta, törkeästä ympäristön turmelemisesta, ympäristörikkomuksesta ja tuottamuksellisesta ympäristön turmelemisesta. Viittaussäännöksen mukaisen rangaistussäännöksen suojelukohteena olisi hengen, terveyden ja omaisuuden lisäksi ympäristö. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistössä ei tarkoitettaisi ympäristöä, koska ympäristön turmelemiseen sovelletaan rikoslain 48 luvun ympäristörikossäännöksiä (HE 17/2001 vp).

Rikoslain 48 luvun 1-4 §:ssä säädetty tunnusmerkistö voisi tulla sovellettavaksi esimerkiksi tilanteessa, jossa vaarallisia aineita kuljettaessa säännösten vastaisesti päästettäisiin ympäristöön vaarallista ainetta ja teko olisi omiaan aiheuttamaan ympäristön pilaantumista, voitaisiin rangaistus tuomita rikoslain 48 luvun 1 §:n nojalla. Joissain tilanteissa sovellettaviksi voivat tulla myös yhtä aikaa rikoslain 44 luvun ja 48 luvun säännökset. Ympäristörikossäännökset eivät esimerkiksi suojaa irtainta omaisuutta. Niinpä silloin kun vaarallisia aineita säännösten vastaisesti kuljettaessa toiminnasta olisi konkreettista vaaraa omaisuudelle ja toisaalta myös ympäristön pilaantumisen vaaraa, sovellettaviksi voisivat 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, voivat sovellettavaksi tulla yhtä aikaa molemmat edellä tarkoitettut säännökset.

121 §. *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 lakiehdotuksessa säädetyä velvollisuuden vastaisesti toimiva. Tämän lisäksi pykälässä säädettäisiin tiekuljetuksessa (2 momentti), ilmakuljetuksessa (3 momentti) ja aluskuljetuksessa (4 momentti) kuljetusten osapuolten vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista.

Tässä pykälässä liikennevirhemaksulla sanktioitavaksi ehdotettavat rikkomussäännökset olisivat tarkkarajaisia ja täsmällisiä. Tämän lisäksi sanktoidun käyttäytymisen ala olisi

kohdennettu nimenomaan sääntelyn tavoitteiden, kuljetus- ja liikenneturvallisuuden ja ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ennalta ehkäisemiksi. Liikennevirhemaksulla olisi sanktioitu vain haitallisimmat ja moitittavimmat käyttäytymismuodot vaarallisia aineita kuljetettaessa tai kuljetukseen valmistauduttaessa.

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

Pykälän säännökset olisivat välttämättömiä. Aukottoman viranomaisvalvonnan kohdentaminen massaluonteisiin vaarallisten aineiden kuljetustapahtumiin ei ole mahdollista. Pykälän sanktiot ovat keinoja pyrkiä varmistamaan se, että velvollisuudet pyritään toteuttamaan myös käytännössä. Hallinnollisilla pakkokeinoilla tai muilla jälkikäteisillä viranomaistoimilla ei ole ennakkollisesti mahdollista vaikuttaa velvollisuuksien täyttämiseen, koska niillä ei ole ennalta estävää vaikutusta siten kuin sanktioinneilla on. Maksusanktioilla on ennalta estävää merkitystä, mutta sitä tärkeämpää on ylläpitää valvonnan keinoin kiinnijäämisen riskiä. Tämä korostuu liikenteen ja terminaalitoiminnan kaltaisessa toimintaympäristössä. Ehdotettava liikennevirhemaksu arvioidaan olevan riittävän tehokas tapa ehkäisemään ei-toivottua käyttäytymistä vaarallisia aineita kuljetettaessa 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*), tiekuljetuksessa aineen luovuttaminen tunnistamattomalle kuljetuksen suorittajalle (*15 kohta*) sekä kuljetusvälineen varustaminen asianmukaisille laitteilla ja muilla järjestelyillä (*16 kohta*). Liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä kenelle tahansa momentissa tarkoitettua 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 määrätty 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.

Momentin 4 kohdassa olisi sanktioitu vakavaa vaaraa aiheuttavan aineen luovuttaminen kuljetettavaksi tai kuljettaminen ilman viranomaisen varmistusta ehdotetun 15 §:n vastaisesti. Näissäkin tilanteissa lähettäjä vastaa aineen luokituksesta ja muista siihen liittyvistä toimenpiteistä, mutta joissakin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston 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 pyritäisiin ennakolta estämään vakavien vaarallisten aineiden luovuttaminen kuljetettavaksi tai kuljettaminen ilman viranomaiskontrollia.

Momentin 5 kohdassa olisi sanktioitu kuorma- ja lastivaatimuksia koskevien velvollisuuksien laiminlyöminen 16 §:n vastaisesti. Sanktioinnilla pyritäisiin 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 pyritäisiin 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 16 §:ssä edellytettävä kuljetettavien vaarallisten aineiden edellyttämä erottelu kuljetuksen aikana, jotta vaaran laadun mukaan voitaisiin 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 sekä kansainvälisissä sotilasstandardeissa on kuljetusten turvallisuuden parantamiseksi erittäin monia kuormaamiseen ja lastaamiseen sekä kuorman varmistamiseen, erotteluun ja purkamiseen liittyviä yksityiskohtaisia vaatimuksia. Kansainvälisistä sotilasstandardeista annettaisiin tarkempia vaatimuksia Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston määräyksillä. Liikenne- ja viestintäministeriö antaisi tarkempia vaatimuksia vaarallisten aineiden siviilisäännöksistä. Puolustusministeriön asetuksella annettaisiin tarpeellisia poikkeuksia vaarallisten aineiden siviilikuljetussääntelystä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön kannalta tarpeellista. Poikkeukset perustuisivat kansainvälisiin sotilasstandardeihin. Kuormaaminen on kuljetusturvallisuuden varmistamisen kannalta keskeinen tehtävä.

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

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

Momentin 6 kohdassa olisi rikkomussäännös turvallisuusvaatimusten rikkomisesta ajoneuvon pysäköinnin aikana. Pysäköintiä koskevat valvonta- ja turvallisuusvaatimukset kohdistuvat kuljetuksen suorittajaan, käytännössä usein ajoneuvon kuljettajaan. Näistä velvollisuudesta olisi säädetty lakiesityksen 17 §:ssä.

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

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

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

Momentin 7 kohdassa olisi sanktioitu kuljetusvälineen käyttämiseen liittyvien velvollisuuksien rikkominen. Kuljetukseen saa käyttää vain kyseessä olevaa vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvaa kuljetusvälinettä. Kuljetusvälineen on oltava kaikella tavalla asianmukainen ja

määräysten mukainen vaarallisen aineen kuljetukseen, myös sen kuljetusvälineen tilan, jossa vaarallista ainetta kuljetetaan. Ominaisuuksiltaan virheellisen tai puutteellisen kuljetusvälineen käyttäminen voi aiheuttaa vaaraa niin käyttäjälle kuin muille ihmiselle ja ympäristölle. Kuljetuksen suorittaja käytännössä varmistaa viime kädessä sen, että nämä vaatimukset täytetään. Esityksen lakiehdotuksen 19 §:ssä säädettyjen vaatimusten sanktiointi on ainoa keino pyrkiä varmistamaan ennen kuljetukseen ryhtymistä se, että säädettyjä ja määrättyjä turvallisuusvelvollisuuksia noudatetaan.

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

Momentin 8 kohdassa olisi sanktiointi vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä säiliöajoneuvon, säiliötä kuljettavan ajoneuvon ja räjähteitä kuljettavan ajoneuvon teknisten vaatimustenmukaisuuden ja kunnan varmistamiseksi. PV-VAK-hyväksyntä ja PV-VAK-katsastus ovat sen takeena, että ajoneuvot ovat teknisiltä ominaisuuksiltaan ja kunnoltaan sopivia vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Ajoneuvojen yleisistä määräaikaikatsastuksista säädetään ajoneuvolaissa (82/2021) ja sotalasajoneuvolaissa (332/2023), jonka mukaan katsastamattoman ajoneuvon kuljettaminen tiellä on kielletty. Sanktiot eivät olisi päällekkäisiä, koska PV-VAK-hyväksynnällä ja PV-VAK-katsastuksessa on eri tarkoitusperä kuin ajoneuvolain mukaisilla yleisillä katsastusmääräyksillä. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvolta edellytetään erityisvaatimuksia, jotka perustuvat vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin kansainvälisiin sopimusmääräyksiin ja EU:n lainsäädäntöön. Muuta vaikuttavaa keinoa näiden vaatimusten täyttämiseksi ei käytännössä ole kuin sanktoida 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 lakiehdotuksen 33-, 43 tai 58 §:ssä.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvassa tilapäisessä säilytyksessä on myös noudatettava täysimäärisesti kuljetusta koskevia vaatimuksia, koska tilapäinen säilytys on osa varsinaista kuljetustapahtumaa. Tilapäistä säilytystä koskeva sääntely on pääosin kansallista. 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.

Sotilaslentopaikalla toiminta on vastaavaa kuljetusmuodon vaihtuessa ilmakuljetukseksi tai ilmakuljetuksesta maakuljetukseksi, tällöin yksiköt ovat merikuljetusta pienempiä ja suurimmillaankin tyypillisesti ilma-aluksessa käytettäviä kontteja. Sotilaallisissa ilmakuljetuksissakyse voi olla esimerkiksi ohjusten kuljetus ilmaitse ja kuljetusmuodon vaihtuminen tiekuljetukseksi. Sotasataman ja sotilaslentopaikan 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 siirrettäisiin suoraan toiseen ajoneuvoon jatkokuljetusta varten tai terminaalin tiettyyn osaan odottamaan siirtoa toiseen ajoneuvoon, joka on tulossa terminaaliin myöhemmin.

Vaarallisen aineen kuljetusten tilapäiseen säilyttämiseen liittyvät laiminlyönnit on kriminalisoitu avoimella rikossäännöksellä rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisen aineen kuljetusrikoksena. Säännöksen sisältö ei ole täsmällinen ja tarkkarajainen eikä kriminalisoinnin sisältöä ole mahdollista pelkästään rikoslain perusteella arvioida. Rikoslaisissa tai sen esitöissä ei ole määritelty sitä, mitä tilapäisellä säilyttämällä tarkoitetaan. Tämän vuoksi rikoslaisissa säädetty tilapäinen säilyttäminen saa sisältönsä myös ehdotettavasta laista. Rikoslaisissa määriteltyyn vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syylistyminen 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 ehdotetun lain 33 §:ssä. Pykälän mukaan vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisen takia 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 osa kuljetusta 4 §:n mukaan. Tilapäisen säilyttämisen erilaisia tilanteita ja rajanvetoja on kuvattu laajasti 33 §:n perusteluissa. Tilapäisen säilyttämisen edellytys olisi myös se, että säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan on valvontaviranomaisen pyytäessä esitettävä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottopaikka. Tilapäisessä säilytyksessä olisi voitava todentaa, mihin kuljetustapahtumaan vaarallinen aine ja sen säilyttäminen liittyvät. Asiakirjojen löytyminen olisi valvonnan mahdollistamiseksi välttämätön. Tyypillisesti kuljetuksesta tehdään kuljetussopimus ja laaditaan rahtikirja tai muu kuljetusasiakirja, joka kuvaa kuljetustarpeen ja kuljetettavan kuorman, lastin tai lähetyksen. Kuljetustapahtumassa kuormalla, lastilla ja lähetyksellä on lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja määränpäässä vastaanottaja. Jos tarkoitettua asiakirjaa ei olisi esittää, voitaisiin päätellä, että vaarallisen aineen kuljetukseen ei sovelleta ehdotettavaa lakia, vaan esimerkiksi

kemikaaliturvallisuuslakia. Kemikaaliturvallisuuslaissa asetettujen velvoitteiden rikkominen on sanktioitu lain 15 luvussa.

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

Momentin 9 kohta sisältäisi myös kolme rikkomustyyppiä, jotka perustuisivat ehdotetun lain 34 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen rikkomiseen. Sanktiointien tarkoituksena on varmistaa, että pykälässä tarkoitetuilla 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. Myös yleisestä järjestyksestä ja vaarallisten aineiden turvallisesta sijoittelusta ja erotteluista on huolehdittava näillä paikoilla. Tämä on tärkeää myös vahinkotapauksissa, joissa kerättäisiin vaarallisia aineita talteen tai tehtäisiin niitä vaarattomiksi.

Momentin 9 kohdan nojalla olisi sanktioitu myös lakiehdotuksen 34 §:n 2 momentin vaatimus paikan ainemääristä, mikä vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain. 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 jotta säilyttämisen turvallisuus voitaisiin varmistaa. 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 vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain valtuuden nojalla asetuksella säädettyä velvollisuutta lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista satama-alueella. Nyt säännös laajennettaisiin järjestyksestä huolehtimiseksi kaikille tilapäisen säilytyksen paikoille ja näiltä osin sanktiointi olisi uusi. Koska tilapäisen säilytyksen paikan järjestyksellä on suuri merkitys turvallisuuden kannalta ja huono järjestys on usein osasyynä vaaratilanteissa, myös sen vastaisesti toiminta on tärkeää sanktoida rikkomuksena. Järjestystä koskevilla vaatimuksilla ja niiden sanktioinneilla ennalta estettäisiin onnettomuuksien syntyminen. Käytännössä lastinkuljetusyksiköille 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 tarkoituksena olisi varmistaa, että kuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa ja konttia sekä kolleja ja pakkauksia säilytettäisiin asianmukaisesti niille varatuilla paikoilla tilapäisen säilytyksen aikana. Ehdotetun lain 35 §: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 olisi uusi sotasatamissa, sotilaslentopaikoilla ja myös tiealueella edellytettäisiin sisäinen pelastussuunnitelma, esimerkiksi logistiikkaterminaalille. Näiltä osin myös sanktiointi olisi uusi.

Momentin 9 kohdan perusteella olisi erikseen sanktioitu sotasatamanpitäjää ja sotilaslentopaikanpitäjää koskevien velvollisuuksien laiminlyöminen. Näistä säädettäisiin lakiehdotuksen 39 43 §:ssä. Näitä velvollisuuksia olisivat sotasataman, sotasatama-alueen ja sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen laatiminen, turvallisuusselvityksen toimittaminen Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, hyväksytyn turvallisuusselvityksen ilmoittaminen lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa, sotasatama-alueella ja sotilaslentopaikassa suorittavalle sekä turvallisuusselvityksen tarkastaminen ja saattaminen ajan tasalle. Turvallisuusselvityksessä on toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta sotasatamassa, sotasatama-alueella ja sotilaslentopaikalla. Säädetyt velvollisuudet ja niiden sanktiointi pyrkivät tehostamaan viranomaisturvontaa sotasatamissa, sotasatama-alueilla ja sotilaslentopaikoilla. Turvallisuusselvitys on erittäin tärkeä vaarallisten aineiden kuljetuksia ja pelastustoimia ennakkollisesti turvaava asiakirja sotasatamassa, sotasatama-alueella ja sotilaslentopaikalla ja sen laatimatta jättäminen ja toimittamisen laiminlyönti on perusteltua myös sanktioida velvollisuuksien noudattamien varmistamiseksi.

Sotasataman ja sotasatama-alueen 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 Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle olisi myös sanktioitu valvonnan mahdollistamiseksi.

Momentin 10 kohdassa olisi matkatavaran kuljettamista koskevien velvollisuuksien rikkomista koskeva sanktiointi. Näistä velvollisuuksista olisi säädetty lakiehdotuksen 7 luvussa. Kohta olisi jaettu siten, että se sisältäisi sanktioinnit lakiehdotuksen 44 §:n vaarallisten aineiden kuljetuksesta muuna kuin matkatavarana matkustajia kuljettavassa kuljetusvälineessä, 45 §:n vaarallisten aineiden kuljetuksesta matkatavarana.

Momentin 10 kohdan nojalla olisi sanktioitu lakiehdotuksen 44 §:n sotilaan käsketyssä tehtävässään määrättyjen vaarallisten aineiden kuljetuksista kuljetettavassa kuljetusvälineessä

annettujen vaatimusten ja velvollisuuksien rikkominen. Lisäksi vaarallisia aineita sisältävän kuorman tai lastin kuljettaminen muuna kuin matkatavarana matkustajia kuljettavassa aluksessa, lautalla tai ilma-aluksessa tai junassa olisi sanktioitu. 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 ja ilma-aluksessa, 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. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto 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 pystyttäisiin ennakkollisesti pyrkiä varmistamaan, että Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston lain nojalla antamia määräyksiä noudatetaan. Kaikki liikennemuodot kattava viranomaisvalvonta tai toiminnanharjoittajan omavalvontakaan eivät ole riittäviä varmistamaan asianmukaista turvallisuustasoa liikennevälineissä.

Momentin *10 kohdan* mukaan olisi sanktioitu myös 45 §: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 kuljetettavia vaarallisia aineita koskevista tarkoista ja täsmällisistä rajoituksista ja kielloista sekä näiden aineiden pakkaamisesta, matkustajille annettavista ilmoituksista, ilmoitusmenetelmistä ja muista matkatavaran kuljetukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista

Käytännössä vaarallisten aineiden kuljetusten matkustajien matkatavaravalvontaa on vain lentoliikenteessä, jossa tarkastustoiminta on kehittynyttä ja laajaa. Tämän 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 pystyttäisiin ennalta estävästi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että ilmoitusvelvollisuudesta pidettäisiin asianmukaisesti huolta. Sotilaspuolella matkatavaroiden valvonnan käytänteet ovat uusia.

Esityksen lakiehdotuksen 46 §: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 47 §: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. Toiminnanharjoittajalla, 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 voi jättää vain yritysten varaan.

Momentin 12 kohdassa olisi sanktioitu hallituksen esityksen 57 §:ssä säädetty yleinen, kaikkia liikennemuotoja koskeva velvollisuus varautua turvauhiin.

Momentin 13 ja 45 kohdassa olisi lisäksi sanktioitu 58 ja 59 §:ssä säädetty velvollisuus varautua turvauhiin tiekuljetuksissa. Turvatoimia koskevissa velvollisuuksissa on kyse vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä turvatoimista ja -velvoitteista, joiden tarkoituksena on estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö. Sanktioinneilla pyrittäisiin varmistamaan, että toiminnan harjoittajat ottavat kansainväliset määräykset toiminnassaan huomioon ja näin toimien jo ennakolta vähentävät kuljetustoimintaan kohdistuvia ulkopuolisia riskejä. Turvauhka ja turvatoimet olisi määritelty lain alussa 4 §:ssä. Esityksen 57, 58 ja 59 §:ssä säädetyn velvollisuudet määriteltäisiin tarkemmin pykälien nojalla annettavissa valtioneuvoston asetuksessa ja Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston määräyksissä.

Esityksen 60 §: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 15 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 asianmukaiset ja tämän ennakkolliseksi varmistamiseksi on ehdotettava sanktiointi myös tarpeen. Ehdotuksen 60 §:ssä säädetty kielto eikä näin ollen myöskään kohdan sanktiointi koskisi vähäistä puutetta, joka ei vaaranna kuljetuksen turvallisuutta eikä aiheuta onnettomuustilanteessa väärinkäsityksiä tai vaaratilannetta. Esimerkiksi lommo säiliössä voisi olla tällainen vähäinen vika.

Momentin 16 kohdassa olisi sanktioitu ehdotetun lain 67 §: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 67 §:n tarkastuksilla tarkoitettaisiin varsinaisen kuljetustapahtuman tarkastamisen lisäksi toiminnanharjoittajassa, 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.

Momentin 17 kohdassa olisi sanktioitu ehdotetun lain 63 §:ssä säädettyjen ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyöminen. Ilmoitusvelvollisuudet koskisivat kaikkia liikennemuotoja ja pykälässä tarkoitettuja kuljetuksen osapuolia ja tahoja.

Velvollisuuksien sanktiointi on edelleen perusteltua. Onnettomuuksista kerättyä tietoa käytettäisiin viranomaistehtävissä edelleen kuljetusturvallisuuden edistämiseksi. Esimerkiksi, jos jonkin säiliö- tai pakkaustyypin havaittaisiin erityisesti aiheuttavan vaaratilanteita, ilmiötä voitaisiin tarvittaessa tutkia Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa, joka on pakkausten ja säiliöiden käytönaikainen valvoja ja markkinavalvoja.

Esityksen 88 §:ssä edellytetään varmistamaan, että 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 11 kohdassa. Työnantajaa koskeva velvollisuus varmistua koulutuksesta tai pätevyydestä ennakolta ennen kuljetukseen tai muuhun lain soveltamisalaa kuuluvaan tehtävään olisi sanktioitu momentin 18 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 pätevyydetiedot voisivat kadota. Muuta vaikuttavaa keinoa pyrkiä varmistamaan näiden velvollisuuksien noudattaminen ei käytännössä ole.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä rikkomuksista, joista olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu tiekuljetuksissa. Rikkomukset olisi jaoteltu momentissa ensinnäkin vaarallisten aineiden kuljetusten osapuolten mukaan, eli sen mukaan, mikä taho rikkomukseen voisi syylistyä.

Momentissa tarkoitettut osapuolet ovat lähettäjät, kuljetuksen suorittaja, ajoneuvon kuljettaja, vastaanottaja, kuormaaaja, pakkaaja, täyttäjä, säiliökontin ja säiliövaunun haltija ja kuorman purkaja. Kuljetusten osapuolten lisäksi momentissa olisi sanktioitu myös PV-VAK-ajolupakoulutuksen antajan rikkomukset 56 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien osalta.

Momentin 1 kohdassa olisi sanktioitu lakiehdotuksen 14 §:ssä säädettyjen kuljetustietojen sisältävien asiakirjojen ja vastaavien sähköisten tietojen säilyttämiseen liittyvien velvollisuuksien laiminlyöminen. Velvollisuus olisi kuljetuksen suorittajalla ja lähettäjällä. Tietojen säilyttämisvelvollisuus vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädettä vaatimusta. Kuljetustietojen säilyttämisen sanktioinnin tarkoituksena olisi pyrkiä varmistamaan sanktion uhalla se, että kuljetusketjuun välitetty tieto on käytettävissä myös kuljetustapahtuman jälkeen, esimerkiksi osapuolten velvollisuuksia, todistusta, onnettomuutta tai vaatimustenvastaista kuljetusta selvitetessä. Tietojen säilyttäminen mahdollistaa myös kuljetusten valvonnan.

Momentin 2 kohdassa olisi sanktioitu kuljetuksen suorittajalle 20 §:n 3momentissa säädetyn velvollisuuden laiminlyöminen pitää PV-VAK-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 suuruisen 3 kohdassa ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden laiminlyönnistä määrättävän liikennevirhemaksun kanssa.

Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu ensinnäkin ajoneuvon kuljettajalle 50 §:ssä säädetyn PV-VAK-ajolupaa koskevan velvollisuuden laiminlyönti. Kaikkiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin ei edellytetä ajolupaa, mutta olemassa oleva oikeus sisällytetään ajolupaan (räjähddeajolupa, säiliöajolupa, perusajolupa). Ajoluvalla ja sen puuttumisen sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että vaarallisia aineita kuljetetaan ehdotettavan lain mukaan asianmukaisesti. Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu myös ajoluvan mukana pitämisen laiminlyöminen. Sanktiointi olisi välttämätön valvonnan kannalta. Rikkomuksenrahamäärä olisi kiinteä 40 euroa.

Momentin 4 kohdassa olisi PV-VAK-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien asiakirjojen säilyttämisvelvollisuutta koskeva sanktiointi. Myös hävittämisvelvollisuuden laiminlyöminen olisi sanktioitu. Velvollisuus kohdistuisi PV-VAK-ajolupakoulutuksen antajaan ja siitä olisi säädetty lakiehdotuksen 56 §: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 lakiehdotuksen 58 §:ssä 3 momentissa. Säännöksen mukaan ajoneuvon tai junan miehistön jäsenenä olisi oltava kuljetuksessa mukana valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja. Vaatimus täytyisi, jos henkilöllä olisi ajokortti mukana. Jos ajoneuvon apumiehellä ei olisi ajokorttia, hänellä tulisi olla mukana muunlainen kuvallinen henkilöllisyyttä osoittava asiakirja. Säännös ei edellytä viranomaisen antamaa todistusta. Esimerkiksi työnantajan antama asianmukainen kuvallinen todistus olisi riittävä.

Momentin 6 kohdassa olisi sanktioitu tiekuljetuksen lähettäjälle vaarallisten aineiden kuljetukseen edellytettävän luvan laiminlyöminen. Tästä velvollisuudesta olisi säädetty lakiehdotuksen 25 §: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 säädettäisiin 25 §: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 säädettäisiin lakiehdotuksen 63 §: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 olisi sanktioitu lähettäjälle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle velvollisuuden laiminlyönnistä säteilyraja-arvojen ylityksestä. Velvollisuudesta säädettäisiin lakiehdotuksen 69 §: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 9 kohdassa olisi tiekuljetuksen suorittajaa koskeva yleinen sanktiointi, joka perustuisi lakiehdotuksen 71 §:än. Kuljetuksen suorittajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen 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 71 §:n 1 momentin 1-8 kohdissa tarkasti ja täsmällisesti. 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 sanktioinnilla pyritään varmistamaan se, että näitä säädettyjä velvollisuuksia myös noudatettaisiin.

Momentin 10 kohdan mukaan vastaanottajalle olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu. lakiehdotuksen 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämä vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönnönnäyttöön liittyyvän velvollisuuden rikkomisesta.

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

Momentin *11 kohdassa* olisi sanktioitu kuormaajan toiminta, jos hän rikkoo vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen, käsittelymiseen tai merkitään liittyvän velvollisuuden. Näistä velvollisuuksista säädettäisiin lakiehdotuksen 73 §:ssä. Kuormaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, joka kuormaa pakattuja vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä ajoneuvoon tai konttiin, tai sitä, joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvoon. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Kuormaajan tärkeimmistä velvollisuuksista säädettäisiin 73 §: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 lakiehdotuksen 74 §:ssä. Pakkaajalla tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, joka pakkaa vaaralliset aineet pakkauksiin ja tarvittaessa valmistelee kollit kuljetusta varten. Pakkaajaa koskevista keskeisistä velvollisuuksista säädettäisiin 74 §:n 1 momentissa. Myös pakkaajan toiminnan asianmukaisuuden varmistamiseksi sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan säädettyjen velvollisuuksien noudattaminen.

Vastaavalla tavalla kuin kuormaajalle ja pakkaajalle, momentin *13 kohdassa* säädettäisiin täyttäjälle kuuluvien velvollisuuksien rikkomisesta määrättävästä virhemaksusta. Täyttäjällä tarkoitettaisiin ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, joka täyttää vaarallisia aineita säiliöön, monisäiliövaunuun, -ajoneuvoon tai MEG-konttiin taikka täyttää irtotavaraa ajoneuvoon, 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 75 §:n 1 momentissa.

Momentin *14 kohdassa* olisi säiliökontin haltijaa koskevat rikkomussäännökset. Säiliökontin haltijalla tarkoitettaisiin 76 §:n perustelun mukaan ADR-sopimuksen määräysten mukaan sitä, jonka nimissä säiliökonttia käytetään. Kuljetuksiin käytettävien konttien ja säiliöiden tulee olla turvallisia ja vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja. Niiden tulee olla kunnoltaan asianmukaisia. Edellä tarkoitettujen haltijoiden velvollisuus on varmistua siitä, että säiliöt ja kontit ovat ehdotettavan lainsäädännön mukaiset. Tätä velvollisuutta tehostettaisiin ehdotettavalla rikkomussäännöksellä.

Momentin *15 kohdassa* säädettäisiin kuorman purkajan velvollisuuksien rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Kuorman purkajalla tarkoitettaisiin 77 §:n perustelun mukaan sitä, joka purkaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin, UN-säiliön ajoneuvosta tai 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 tai vaarallista irtotavaraa ajoneuvosta tai erityyppisistä konteista. Näistä konttien ja säiliökonttien teknisistä tyypeistä ja rakenteista säädettäisiin lain valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Määritelmä perustuisi ADR- 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.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä rikkomuksista, joista olisi mahdollista määrätä ilmakuljetuksessa. 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 45 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkomisesta lentopaikan pitäjä tai muu tehtävää hoitava, 49 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkomisesta koulutuksen antaja sekä 82 §: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 14 §: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 3 kohdan mukaan olisi sanktioitu lakiehdotuksen 45 §:n säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöminen. Sanktiointi kohdistuisi ilmakuljetuksen suorittajaan, lentopaikan pitäjään tai muuhun ilmakuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavaan. Ehdotuksen 45 § sisältää erityismääräyksiä matkustajille tiedottamisesta ilma-aluksessa kielletyistä vaarallisista aineista. Sääntely perustuu ICAO-TI-määräyksiin. Kohdassa tarkoitettuja tahoja olisivat kuljetuksen suorittajan lisäksi lentopaikan pitäjät. 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 myös lähettäjän kohdistettu sanktiointi 81 §: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 vastuuta 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 lakiehdotuksen 49 §:än. 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 lakiehdotuksen 62 §: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 olisi erityisen tärkeä ilmakuljetuksissa, jotta lentopaikoilla voitaisiin varautua pelastustoimenpiteisiin. Sanktioinnilla pyrittäisiin vaikuttamaan siihen, että ilmoitusvelvollisuus toteutuisi. 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 82 §:ssä säädetyt 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 sanktioitu kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle 63 §:ssä säädetyt velvollisuuden rikkominen. Esityksen 63 §:ssä säädetään velvollisuudesta tehdä ilmoitus säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle. Pykälän perustelu vastaisi edellä tiekuljetuksista 1 momentin 7 kohdan sanktioinnista todettua.

Momentin 8 kohdassa olisi kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle sanktioitu 69 §: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 9 kohta koskee maahuolintapalvelun tarjoajaa. Lakiehdotuksen 82 §:n perustelun mukaan pykälän vaatimukset eivät estä maahuolinnasta vastaavaa suorittamasta joitakin 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 luetellaan maahuolintadirektiivin liitteessä. Liite sisältää luettelon maahuolintapalveluista, joita ovat muun muassa lastauksen valvonta, matkatavaroiden kirjaaminen ja kuljettaminen lajittelujärjestelmiin, rahdin ja postin käsittely, ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys sekä muu lennon valmistelu.

Pykälän 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, täyttäjä tai kuormaaja.

Momentin 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle tai ja kuljetuksen suorittajalle, joka jättää säilyttämättä 14 §:n vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat tiedot. Pykälän perustelu vastaisi edellä ilmakuljetuksista 2 momentin 1 kohdassa säädettyä.

Momentin 2 kohdan mukaan olisi sanktioitu 25 §:ssä säädetyn luvan tai hyväksynnän taikka ennakoilmoituksen tekemättä jättäminen. Sanktiointi koskisi lähettäjää laivaajaa ja lastinantajaa. Pykälän perustelu vastaisi edellä tiekuljetuksista 1 momentin 6 kohdassa säädettyä.

Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden rikkominen. Esityksen 63 §:ssä säädetään velvollisuudesta tehdä ilmoitus säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle. Pykälän perustelu vastaisi edellä tiekuljetuksista 1 momentin 7 kohdan sanktioinnista todettua sekä ilmakuljetuksista 2 momentin 7 kohdassa todettua.

Momentin 4 kohdassa olisi sanktioitu lähettäjän, laivaajan, lastinantajan, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan toiminta, jos tämä laiminlyö lakiehdotuksen 69 §:ssä säädetyn velvollisuuden säteily raja-arvon ylittyttä. Pykälän perustelu vastaa edellä tiekuljetuksista 1 momentin 8 kohdassa säädettyä.

Momentin 5 kohdan sanktiointi kohdistuisi laivaajaan ja lastinantajaan, jos tämä laiminlyö 78 §:ssä säädetyn velvollisuuden. Laivaajalla ja lastinantajalla tarkoitettaisiin merilaissa tarkoitettua laivaajaa ja lastinantajaa sekä IMDG-säännöstössä tarkoitettua lähettäjää. Merilain 13 luvun määritelmien mukaan laivaaja on se, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi, ja lastinantaja se, joka tekee rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta. IMDG-säännöstössä käytetään termiä lähettäjä (consignor, shipper), joka tarkoittaa sitä, joka valmistelee lähetyksen kuljetusta varten.

Sanktiointi kattaisi keskeiset laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet, joiden avulla ylläpidetään asianmukaista kuljetusturvallisuutta. Nämä olisivat sanktioivastuussa 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 78 §:n perustelun mukaan kaikkia niitä tietoja, joita kuljetuksen suorittaja tarvitsee suorittaakseen kuljetuksen turvallisesti ja asianmukaisesti, tietoja yleisesti sekä tietoja sisältäviä asiakirjoja. Tietoja olisivat rahtikirja- tai lähetyskirjatiedot, muut tarvittavat asiakirjat kuten luvat, hyväksynnot, ilmoitukset ja todistukset, jotka voivat olla tarvittaessa myös sähköisesti toimitettavia. Annettaviin tietoihin kuuluisi myös tiedot kuljetettavasta vaarallisesta aineesta satamanpitäjälle sekä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle. Lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tarkoitettaisiin satama-alueella vaarallisten aineiden ahtausta, kuormausta, purkamista tai sisäisiä siirtoja harjoittavaa yritystä.

Sanktioitu olisi myös 78 §: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 vaatimustenmukaista kuljetusta varten. Tämä kirjallinen vakuutus voisi olla myös sähköinen asiakirja. Vakuuttamista koskevan sanktioinnilla pyritään ennakkollisesti varmistamaan vakuutuksen tekeminen ja turvallinen kuljetus.

Momentin 6 kohdan sanktiointi kohdistuisi kuljetuksen suorittajaan ja aluksen päällikköön, joiden velvollisuus on omalta osaltaan lakiehdotuksen 79 §:ssä säädetyllä tavalla varmistua

kuljetuksen turvallisuudesta. Sanktiouhalla pyrittäisiin ennakolta 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 voitaisiin varmistua siitä, että saatujen tietojen pohjalta on edellytykset suorittaa kuljetus turvallisesti ja vaatimustenmukaisesti. Kuljetuksessa vaadittavista tiedoista säädettäisiin lain 3 luvussa.

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

Momentin 7 kohdan sanktiointi liittyisi lakiehdotuksen 80 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyömiseen. Sanktioinnin kohde olisi kontin ja ajoneuvon pakkaaja, täyttäjä tai kuormaaja. Edellä tarkoitettu pykälä sisältäisi säännöksen pakkaustodistuksen sisältämästä vakuutuksesta, jonka antaisi se, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan pakkaustodistuksen asianmukainen laatiminen. Pakkaustodistuksella tarkoitettaisiin IMDG-säännösten mukaista todistusta, jolla vakuutetaan kuljetukseen jätettävän kuorman olevan vaatimustenmukainen. Pykälässä on lueteltu ne kuormaan liittyvät toimet, merkinnät, asiantuntemus ja muut tiedot, joiden pakkaustodistuksella vakuutetaan olevan vaatimustenmukaisia kuljetuksen suorittamiseksi.

122 §. Liikennevirhemaksun määrääminen ja suuruus. Pykälässä säädettäisiin 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 liikennevirhemaksun määräisi Poliisi tai Rajavartiolaitos.

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

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan muiden kuin 2 momentissa tarkoitettujen rikkomusten kohdalla rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärään vaihteluväliä, jonka poliisi tai Rajavartiolaitos määrittäisi omassa seuraamuskäytännössään. Rikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi olla enintään 300 euroa ja

oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 300 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Maksujen määrät olisivat kohtuullisia ja suhteellisuusperiaatteen mukaisia, mutta riittävällä tavalla vaikuttava laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

123 §. *Liikennevirhemaksun 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. Poliisin, Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava päätökstään Oikeusrekisterikeskukselle. Sama koskisi päätöstä maksun poistamisesta,

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.

124 §. *Määräaikainen kieltä osallistua PV-VAK-ajolupakokeeseen.* Pykälässä säädettäisiin PV-VAK-ajolupakokeessa vilppiin syyllistyneen henkilön karenssista, joka olisi uusi hallinnollinen seuraamus PV-VAK-ajolupakokeessa ja turvallisuusneuvonantajan kokeessa todetusta vilpistä. Uusi sääntely vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään (LiVM 8/2021 vp) hyvänä, että vilppiin taksikuljettajan kokeessa syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kieltä osallistua uudelleen kokeeseen. Vaikka taksikuljettajan kokeessa todetun vilpin seurauksena määrätyllä karenssiajalla oli valiokunnan mukaan elinkeinotoiminnan rajoittamista koskevia vaikutuksia, valiokunta piti sääntelyä kokeen keskeisen merkityksen vuoksi tarpeellisena ja oikeasuhtaisena.

Pykälän 1 momentin mukaan PV-VAK-ajolupakokeessa vilpillisesti toimineen koesuoritus olisi keskeytettävä ja hylättävä. Myös koesuorituksen jälkeen havaittu vilppi voisi johtaa koesuorituksen hylkäämiseen. Pykälässä tarkoitettu koesuoritus alkaisi, kun kokeen järjestäjä varmistaa kokeeseen osallistujan henkilöllisyyden.

Momentissa tarkoitetuksi vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautuminen kokeessa. Vilppiä olisi muun muassa luntaus, kokeeseen kuulumaton keskustelu, muu kuin etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen, toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritys.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuuden kuukauden karenssista kokeeseen osallistumisesta, jonka Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi määrätä vilpilliseen toimintaan osallistuneelle. Karenssin alkamisaika laskettaisiin vilpin tekohetkestä. Tämä pätsi myös silloin, jos vilppi havaittaisiin vasta koesuorituksen jälkeen. Tällöin koesuoritus hylättäisiin takautuvasti ja hylkäys johtaisi ajoluvan ja oikeuden toimia turvallisuusneuvonantajana menettämiseen.

125 §. *Muutoksenhaku ja täytäntöönpano.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta tämän lain nojalla annettuun päätökseen. Ennen varsinaista muutoksenhakua päätökseen olisi haettava oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimuksen tekemisestä säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimukseen tehdystä päätöksestä haettaisiin muutosta valittamalla niin kuin siitä oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

Pykälän 1 momentin pääsäännön lisäksi momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua Pääesikunnan teknilliseltä tarkastusosastolta. Tämä olisi siksi, että tarkastusosasto olisi tarkoitettujen kokeiden ja hyväksyntöjen toimivaltainen viranomainen.

Pykälän 2 momentti sisältäisi informatiivisen lakiviittauksen.

Pykälän 3 momentin mukaan päätöksen tehnyt viranomainen voisi päättää, että sen tekemää päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta.

126 §. *Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen.* Pykälä vastaa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 147 §:ä. Sillä on pantu osaltaan kuljetustoiminnassa täytäntöön ympäristövahinkojen ehkäisemistä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/35/EY eli niin sanotun ympäristövastuudirektiivin artiklan 1 kohdan a alakohta sekä liitteen III kohta 8.

Ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:n mukaan valtion valvontaviranomaisen on määrättävä pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistamisesta. Jos pohjavesi on merkittävästi pilaantunut, viranomaisen on määrättävä puhdistamisesta vastuussa oleva ryhtymään eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa (383/2009) tarkoitettuihin korjaaviin toimiin. Vastaavasti ympäristönsuojelulain 176 §:n 2 momentin mukaan, jos vesistön merkittävä pilaantuminen tai luontovahinko on aiheutunut onnettomuuden tai muun ennakoimattoman syyn seurauksena, on valtion valvontaviranomaisen määrättävä vahingon aiheuttanut toiminnanharjoittaja eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa tarkoitettuihin korjaaviin toimenpiteisiin.

Pykälän viittaus ympäristönsuojelulain 137 §:ään ja 176 §:n 2 momenttiin olisi tarpeen niiden tilanteiden varalta, että säännöksessä tarkoitettu merkittävä vahinko aiheutuisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Pykälän säännöksellä varmistettaisiin, että ympäristönsuojelulain mukaisella valtion valvontaviranomaisella eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on toimivalta antaa näissä tilanteissa määräys ryhtymisestä eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetussa laissa tarkoitettuihin korjaaviin toimenpiteisiin.

Ympäristönsuojelulaki sisältää joitakin poikkeuksia Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toimintaan. YSL:n 4 §:n mukaan lakia sovellettaisiin lähtökohtaisesti Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toimintaan. Lakia ei sovellettaisi sellaiseen toimintaa, jossa lain soveltaminen vaarantaisi valtakunnan turvallisuuden tai huoltovarmuuden. Lakia ei myöskään sovellettaisi erityisesti sotilaskäyttöön tarkoitettuihin eikä muihin valtakunnan keskeisten turvallisuusasetusten valvontaan liittyviin aineisiin ja kalustoon. Lakia voitaisiin soveltaa näihin myös osittain. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä lain soveltamisesta Puolustusvoimiin ja Rajavartiolaitokseen.

127 §. Virkavastuu. Pykälässä säädettäisiin ajoneuvon kuljettajan 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa ja 114 §:n tarkoittaman asiantuntijatehtäviä hoitavien julkisoikeudellisesta luonteesta johtuen rikosoikeudellista virkavastuuta koskevista säännöksistä. Tehtävissä olisi kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuista julkisista hallintotehtävistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vahingonkorvausvelvollisuudesta näitä tehtäviä suoritettaessa viittaamalla vahingonkorvauslakiin.

24 Luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

128 §. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset. Pykälän 1 momentti sisältäisi tavanomaisen voimaantulosäännöksen. Laki esitetään tulevaksi voimaan . Pykälässä säädettäisiin siirtymäsäännöksistä, jotka olisivat välttämättömät vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan oikeustilanteen häiriöttömän jatkuvuuden turvaamiseksi lainsäädännön uudistuessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tämän lain voimaantullessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain siirtymäsäännöksen perustella voimassa olevat päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnät pysyisivät voimassa niissä määrätyin ehdoin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 37 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma ja 38 ja 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys olisi laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä 18 kuukauden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

Pykälän 4 momentin siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa ADR-ajoluvalla voisi suorittaa tämän lain mukaisia kuljetuksia 1 päivään heinäkuuta 2026 saakka. Tämä olisi tarpeen, jotta Puolustusvoimissa ehditään kouluttaa tarvittava määrä kuljettajien kouluttajia PV VAK-ajolupaa varten sekä tarvittava määrä kuljettajia, joilla on PV VAK-ajolupa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että kumotun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719 /1994) ja siinä toistaiseksi voimaan jätetyssä 13 d §:ssä säädetty Puolustusvoimien tarkastuslaitos voisi määräaikaistarkastaa ennen tämän lain voimaantuloa Puolustusvoimien käytössä olevat vaarallisten aineiden polttonestesäiliöt ja paineastiat ja paineelliset säiliöt, jotka eivät täytä tämän lain vaatimuksia. Kyseiset säiliöt ja astiat saa viedä seuraavaan 1 päivän tammikuuta 2029 jälkeiseen määräaikaistarkastukseen edellyttäen, että polttonestesäiliöt ja paineastiat ja paineelliset säiliöt ovat läpäisseet edellisen määräaikaistarkastuksen. Näitä polttonestesäiliöitä ja paineastioita ja paineellisiä säiliöitä saisi käyttää tämän jälkeen vain seuraavaan määräaikaistarkastukseen saakka. Tämän siirtymäkauden jälkeen polttonestesäiliöitä voisi käyttää tämän lain 6 §:ssä tarkoittamissa olosuhteissa kuljetuksiin 31 päivään joulukuuta 2039 saakka, jos säiliöiden kunnonvalvonnasta on huolehdittu.

Säiliöiden kunnonvalvonnassa säiliöt ovat viimeisen käyttöajankohdan jälkeen tyhjennetty ennen mahdollista 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden käyttöönottoa. On varmistettu, että säiliö ei vuoda, saumat tarkastetaan silmämääräisesti ja pohjaventtiili testataan vuotojen varalta.

Pohjaventtiili vaihdetaan tarvittaessa. Tarkastetaan, että luukut pysyvät kiinni ja saranat toimivat. Polttoainemittarin, käsipumpun sekä purkausputkiston toiminta ja tiiveys testataan, sekä vaihto tai korjaus tarvittaessa.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin lisäksi ennen 1.7.2001 hankittujen polttoainekanistereiden keräämisestä valmiusvarastoihin 1.1.2028 mennessä, jonka jälkeen kyseisiä kanistereita voitaisiin käyttää kuljetuksiin ainoastaan tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa.

Päasesikunnan Teknillinen tarkastusosasto valvoisi hyväksymiään tarkastuslaitoksia.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin, että luokan 1 räjähteitä, jotka kuuluvat Puolustusvoimille ja jotka on pakattu ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 silloin voimassa olleiden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettujen säännösten mukaisesti, saisi merkitä ja kuljettaa 1 päivän heinäkuuta 2001 jälkeen, edellyttäen, että pakkaukset ovat säilyneet vahingoittumattomina ja että niiden on ilmoitettu rahtikirjassa kuuluvan sotilastavaroihin ja että ne on pakattu ennen 1 päivää heinäkuuta 2001. Muita tämän luokan 1 1 päivänä heinäkuuta 2001 voimaantulleita vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuja säännöksiä olisi sovellettava. Kuormalavalle kootut räjähteet voidaan merkitä lisäpäälykseen tehtävällä merkinnällä ”LISÄPÄÄLLYS” ja räjähdettä vastaavalla varoituslipukkeella ja YK-numerolla jokaisen lisäpäälyksen sisältämän vaarallisen aineen osalta.

Pykälän 8 momentissa säädettäisiin, että 101 §:ssä tarkoitettu valvontasuunnitelma olisi laadittava viimeistään vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

Pykälän 9 momentissa säädettäisiin, että ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovellettaisiin tekohetkellä voimassa olleita rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Esitettävässä laissa rikosoikeudellisen sääntelyn korvaaminen osin hallinnollisella sanktioinnilla ei merkitsisi rangaistusvastuusta vapautumista, vaan lievemmän lain periaate otettaisiin huomioon sanktiota määrättäessä. Jos uuden lain mukainen hallinnollinen seuraamus olisi yksittäistapauksessa tosiasiallisesti lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus, olisi siirtymäsäännöstä tulkittava kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 8/1976) 15 artiklan 1 kohdan kanssa yhteensopivasti. Esimerkiksi päiväsakkojen lukumäärää voitaisiin tarvittaessa alentaa.

Pykälän 10 momentissa säädettäisiin, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä ja määräyksiä.

7.2 Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

65 §. *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 7 kohta, jonka mukaan poliisin olisi määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksesta annetun lain (/) 120 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

7.3 Laki ampuma-asetelain 106 b §:n muuttamisesta

106 b §. *Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetusta laista (/).

7.4 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Viittaus muuhun lainsäädäntöön.* Pykälään lisättäisiin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetusta laista (/).

7.5 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

21 §. *Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille.* Pykälään lisättäisiin uusi 16kohta, jonka mukaan Tulli saisi luovuttaa tietoja pykälässä säädetyn mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten.

7.6 Laki kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

5 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 16 kohta, joka sisältäisi viittauksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetusta laista (/).

7.7 Laki konttilain 1 §:n muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin viittaus koskien lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) soveltamisalasta.

7.8 Laki painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annettuun lakiin.

7.10 Laki rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

44 luku.

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista.

13 §. *Vaarallisten aineiden kuljetusrikos.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin informatiivinen viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annettuun lakiin tai sen nojalla annettuihin säännöksiin tai määräyksiin. Pykälän säännökset vastaisivat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säännöksiä.

Lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa sovelletaan kuljetuksiin tiellä, ilma-aluksessa ja vesillä. Lain yleisenä valvontaviranomaisena

toimii Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksia valvovat Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto, Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain 13 luvun perusteella lähettäjällä, kuljetuksen suorittajalla ja kuljettajalla on yksilöidyt velvollisuudet. Esimerkiksi lähettäjän velvollisuuksista tiekuljetuksessa säädetään vaarallisten aineiden kuljettamisesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain 70 §:ssä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä. Lähettäjän velvollisuutena on yleensä huolehtia 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 pakkausastian tai aiheuttaa räjähdyksen. Ehdotettua säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi näihin lähettäjän velvollisuuksien laiminlyönteihin.

Toisena esimerkkinä vaaratilanteesta voisi olla, että vaarallisia aineita sisältävät kollit jäävät merkitsemättä ja rahtikirja täyttämättä, jolloin kuljetettavaa materiaalia ei tunnisteta vaarallisiksi aineiksi. Vaarana on, että tunnistamattomien aineiden vaaraominaisuuksien mukaista toimintaa ei osata huomioida kuljetusketjun aikana. Kolmantena esimerkkinä vaaratilanne voisi aiheutua esimerkiksi siitä, että kuormataan yhteenkuormauskiellon alaisia aineita, kuten polttoaineita ja räjähteitä samaan ajoneuvoon. Vaarana on, että aineet reagoivat keskenään onnettomuustilanteessa.

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa on erityislainsäädäntöä ja velvoitteiden sisältö ilmenee täsmällisesti lain nojalla annetuissa säännöksissä ja yleisissä ja yksitistäpausta koskevista määräyksissä. Samalla tavoin myös ehdotetun rangaistussäännöksen mukaan rangaistavan käyttäytymisen ala ulottuisi näihin alemman asteisiin säännöksiin ja määräyksiin. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen voisi ehdotuksen mukaan syyllistyä joko tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta. Lisäksi teon tulisi olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä tulisi olla vaaraa toisen omaisuudelle. Teon tulisi olla luonteeltaan vaarallinen hengelle tai terveydelle, mutta omaisuudelle teosta tulisi olla konkreettista, juuri siinä tilanteessa ilmenevää vaaraa. Huolimattomuuden tulisi vaarallisten aineiden kuljetusrikoksessa olla törkeää. Sen kokonaisarviontiin vaikuttaa esimerkiksi se, kuinka suuret edut ovat kyseessä, kuinka olennaisesti velvollisuuksia on rikottu ja kuinka tietoista riskinotto, velvoitteista piittaamaton käyttäytyminen, on ollut.

Rangaistusasteikoksi ehdotetaan sakkoa tai vankeutta enintään kahta vuotta. Vaarallisiin aineisiin liittyvä säännösten vastainen toiminta olisi yhtä moitittavaa tekotavasta riippumatta.

7.11 Laki säteilylain muuttamisesta

37 §. *Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus.* Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin viittaussäännös, jonka mukaan turvallisuusneuvonantajan todistusta edellytettäisiin myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) säädettyjen radioaktiivisten aineiden maantiekuljetuksissa toimivalta säteilyturvallisuusasiantuntijalta.

41 §. Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus. Pykälän 7 momenttiin lisättäisiin viittausäännös, jonka mukaan turvallisuusneuvonantajan todistusta edellytettäisiin myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) säädettyjen radioaktiivisten aineiden maantiekuljetuksissa toimivalta säteilyturvallisuusvastaavalta.

179 §. Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetusta laista.

7.12 Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

4 §. Soveltamisalan rajoitukset. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin viittaus vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetusta laista.

7.13 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

1 §. Soveltamisala. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että momentin luetteloon ja siten lain soveltamisalaan lisättäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 120 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

7.14 Laki pelastuslain 48 §:n muuttamisesta

48 §. Erityistä vaaraa aiheuttavien kohteiden ulkoinen pelastussuunnitelma. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin uudet 6 ja 7 kohdat, joiden mukaan pelastuslaitoksen on laadittava onnettomuuden varalle ulkoinen pelastussuunnitelma yhteistyössä toiminnanharjoittajan kanssa alueille, joilla on merivoimien sotasatama sekä Puolustusvoimien käyttöön osittain tai kokonaan ottama satama-alue, josta tulee laatia tämän lain 38 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys, sekä sotilaslentopaikka, joista tulee laatia tämän lain 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Lakiehdotukseen sisältyy valtioneuvostolle ja puolustusministeriölle osoitettuja asetuksenantovaltuuksia sekä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle osoitettuja määräysenantovaltuuksia. Teknisluonteiset vaatimukset annettaisiin Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston määräyksillä.

Määräystenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyy hyvin paljon ammatillisiksi luonnehdittavia erityispiirteitä ja velvollisuuksia, jotka kuljetustoiminnassa mukana toimivien on hallittava.

Hallituksen esityksen lakiehdotuksen nojalla *valtioneuvoston asetuksella* voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä:

- 1) 34 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä tilapäisen säilytyksen paikassa sekä tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallisille aineille ja lastinkuljetusyksiköille osoitettavista paikoista ja alueista.
- 2) 35 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä tilapäisen säilytyksen käytännön toteutuksesta, vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksikköjen säilyttämisestä, sijoittelusta ja erottelusta sekä muista tilapäisen säilytyksen ainekohtaisista menettelyistä ja teknisistä yksityiskohdista.
- 3) 36 §:n 3 momentin nojalla tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta.
- 4) 37 §:n 8 momentin nojalla tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä ja uusimisesta.
- 5) 38 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä.
- 6) 39 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä.
- 7) 40 §:n 6 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta.
- 8) 41 §:n 6 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta.
- 9) 42 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen tarkastamisen ja ajan tasalle saattamisen käytännön toteutuksesta.
- 10) 43 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen tarkastamisen ja ajan tasalle saattamisen käytännön toteutuksesta.
- 11) 92 §:n 4 momentin nojalla tarkempia säännöksiä yhteistyön toteuttamisesta.
- 12) 95 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteutuksesta.
- 13) 109 §:n 2 momentin nojalla tarkempia säännöksiä kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

Hallituksen esityksen lakiehdotuksen mukaan *puolustusministeriön asetuksella* voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä:

- 1) 16 §:n 6 momentin nojalla tarkempia määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuormatilan käytöstä, kuorman ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin edellyttämistä erityistoimenpiteistä ja näihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoimenpiteistä.

- 2) 30 §:n 5 momentin nojalla tarkempia säännöksiä poikkeuksista yhteen pakkaamisesta ja vajaiden räjähdekollien muodostamisesta.

Hallituksen esityksen lakiehdotuksen mukaan Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voisi antaa seuraavat määräykset:

- 1) 10 §:n 6 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten on perustuttava kansainvälisiin sotilasstandardeihin.
- 2) 12 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 3) 13 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 4) 13 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, joista tämän lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa voidaan poiketa lähettäjän ja vastaanottajan osoitetiedoista, jos se on tarpeen kuljetuksen suojaamiseksi tarkoitukselliselta vahingoittamiselta. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä kyseisten poikkeusten sisällöstä ja toteutustavasta.
- 5) 14 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 6) 15 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 7) 17 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisiin sotilasstandardeihin.

- 8) 17 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä tämän lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa, jotka poikkeavat edellä 1 momentissa säädetystä.
- 9) 18 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 10) 18 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä tämän lain 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa, jotka poikkeavat 1 ja 2 momentista säädetystä.
- 11) 19 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Normaalioloissa poikkeukset eivät saa koskea kuljetettavan räjähteen sisältämän räjähdysaineen sallittua kokonaisnettomassaa kuljetusyksikköä kohti. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 12) 20 §:n 7 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 6 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 13) 21 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä kuljetusvälineen teknisistä minimivaatimuksista ja kuljetusvälineen hyväksyntäasiakirjan muodosta ja sisällöstä. Hyväksymisasiakirja on oltava mukana kuljetuksessa.
- 14) 22 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä käytettävistä hinattavista ajoneuvoista, tapauskohtaisesti suunniteltavista ja rakennettavista ajoneuvoista, konteista ja muista vastaavista rakenneratkaisuista sekä niiden hyväksyntämenettelystä.
- 15) 24 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä kansainvälisten sotilasajoneuvojen maahan saapumiseen liittyvistä vaatimuksista.
- 16) 24 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 1 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 17) 25 §:n 6 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

- 18) 26 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista teknisistä yksityiskohdista, jotka perustuvat kansainvälisiin sotilasstandardeihin.
- 19) 28 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 20) 29 §:n 6 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 21) 30 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa poikkeuksista käyttää tyyppihyväksymättömiä pakkauksia, jos se on sotilaallisen toiminnan ja tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön kannalta tarpeellista.
- 22) 31 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 23) 45 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 24) 47 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 25) 48 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 26) 49 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

- 27) 50 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä siitä, millaisiin kuljetuksiin PV-VAK-ajolupa oikeuttaa.
- 28) 51 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä 2 momentin mukaisesta ADR-koulutusta täydentävän PV VAK-ajolupakoulutuksen ja kurssien rakenteesta, kestosta, sisällöstä, käytännön järjestelyistä ja niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.
- 29) 52 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä koulutuksen rakenteesta, kestosta, sisällöstä ja käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.
- 30) 53 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä ajolupakokeen rakenteesta, sisällöstä, suoritustavasta, valvonnasta, käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä muista teknisistä yksityiskohdista.
- 31) 54 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä PV-VAK-ajoluvan voimassaoloajasta, voimassaolon ja sen jatkamisen määräytymisestä, uudelleen myöntämisestä, PV VAK-ajoluvan mallista sekä PV-VAK-ajoluvan myöntämisen käytännön toimenpiteistä.
- 32) 57 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 33) 58 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 34) 59 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 35) 62 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 36) 64 §:n 8 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 7 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

- 37) 70 §:n 6 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 38) 70 §:n 7 momentin nojalla määräyksiä 4 momentissa tarkoitetuissa olosuhteissatarkempia määräyksiä lähettäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.
- 39) 71 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 40) 72 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 41) 73 §:n 5 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 42) 74 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 43) 75 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 44) 76 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 45) 77 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta

tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

- 46) 78 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 47) 79 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 48) 80 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 49) 81 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 50) 82 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 51) 89 §:n 6 momentin nojalla määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitettusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.
- 52) 92 §:n 2 momentin nojalla määräyksiä toiminnasta, jota Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan on seurattava, sekä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä.
- 53) 98 §:n 3 momentin nojalla määräyksiä PV-VAK-tienvarsitarkastusten tarkastusluettelosta ja sen mallista, tarkastuskohteista sekä tarkastuksista annettavan selvityksen sisällöstä ja sen mallista.
- 54) 105 §:n 4 momentin nojalla määräyksiä ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti siitä, milloin vaatimustenmukaisen kuljetuksen mahdollistamiseksi ja riittävän

kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi edellytetään toimivaltaisen viranomaisen päätöstä tai muuta vastaavaa asiakirjaa.

55) 115 §:n nojalla määräyksiä poikkeuksista tässä laissa säädetystä kuljetusturvallisuutta, kuljetuksen valmistelua ja turvaamista, ainetta, kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä ja konttia koskevista vaatimuksista, jos poikkeus perustuu kansainvälisiin sopimuksiin tai kansainvälisesti tunnettuun sotilasstandardiin ja poikkeus:

- 1) on ainekohtainen;
 - 2) koskee pieniä määriä vaarallista ainetta; tai
 - 3) ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.
- Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ovat:
- 1) luokitus ja merkinnät;
 - 2) tiedon antaminen ja ylläpitäminen sekä ilmoittaminen;
 - 3) lähettäminen, kuormaaminen, lastaaminen, ahtaaminen, käyttäminen ja säilyttäminen;
 - 4) kuljetustapahtuma ja kuljetusehdot;
 - 5) suunnitteleminen, valmistaminen ja varustaminen;
 - 6) varmistaminen ja varautuminen;
 - 7) pätevyudet, koulutus ja nimeäminen;
 - 8) luvat ja ilmoitukset;
 - 9) tarkastaminen, testaaminen, merkitseminen ja hyväksyminen.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.9.2025.

Esityksen lakiehdotuksen 128 §:ssä esitetään siirtymäsäännöksiä.

10 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotetun lainsäädännön toimivuutta seurataan lain täytäntöönpanoon liittyvän viranomaisten ja sidosryhmien välisen yhteistyön sekä lakiin liittyvän viranomaisvalvonnan kautta. Tarvittaessa voidaan teettää lain toimivuutta koskevia erillisiä jälkiarviointeja.

11 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnassa on vireillä hallituksen esitykset eduskunnalle (HE 16/2024 vp, HE 90/2024 vp, HE 205/2024 vp ja 5/2025 vp), joissa ehdotetaan muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annettua lakia (lakiehdotus 12).

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Kotirauha

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on suojattu. Lailla voidaan kuitenkin säätää perusoikeuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittämiseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä.

Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti myös kuljetusvälineissä olevat pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat. Esityksen 110 §:ssä säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta tehdä tarkastuksia ja valvonnan suorittamiseksi oikeudesta päästä erilaisiin paikkoihin sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Tarkastusta ei saisi suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, ja kuljetusvälineen tarkastusta ei saisi ulottaa asumiseen käytettäviin tiloihin, jos se ei ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämätöntä.

Viranomaisten tarkastusten suorittamiseksi voi olla tarvetta päästä tiloihin, joita käytetään aluksessa asumiseen. Ajoneuvoa voidaan katsoa käytettävän sekä liikkumiseen että asumiseen. Tarkastusten tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden valvonta. Siten tarkastamisen mahdollistamiseksi, esimerkiksi asiakirjojen tarkastamisen osalta, voi olla tärkeää päästä ajoneuvon sisälle tai aluksen asumiseen käytettäviin tiloihin, joskin asumistiloihin pääsyn tarvetta voidaan pitää poikkeuksellisenä.

Perustuslakivaliokunta on todennut lausuntokäytännössään (PeVL 17/1998 vp, s. 4/II, PeVL 43/2010 vp), että tällaiset edellä tarkoitetut ajoneuvotilat jäävät perustuslailla suojatun kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle, koska ajoneuvoja käytetään sekä liikkumiseen että asumiseen.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut (PeVL 5/2010 vp, PeVL 32/2010 vp, PeVL 5/2013 vp), että kun on kyse valvontatyypisistä tarkastuksista, tulisi tarkastussäännöksessä viitata hallintolain 39 §:än, jotta menettelylliset ja oikeusturvatakeet tulevat taatuiksi. Esityksen 1. lakiehdotuksen 130 §:ssä on viitattu valiokunnan edellyttämällä tavalla tarkoitettuun pykälään, eikä toimivaltuudesta säätämisen voida näiltä osin katsoa edellyttävän perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä.

Hallintolain 39 §:n mukaan viranomaisen on ilmoitettava toimivaltaansa kuuluvan tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, jota asia välittömästi koskee, jollei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Edellä tarkoitetulla asianosaisella on oikeus olla läsnä tarkastuksessa sekä esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Tarkastuksen kuluessa asianosaiselle on, mikäli mahdollista, kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on suoritettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle tai sen haltijalle kohtuutonta haittaa. Näiden velvoitteiden lisäksi saman pykälän mukaan tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle.

Edellä tarkoitetuilla perusteluilla 110 §:ssä esitettäväksi säädetty tarkastusoikeus ei edellyttäisi perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä.

Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen

Hallituksen esitystä on tarkasteltava asetuksenantovaltuuksien ja määräyksenantovaltuuksien osalta suhteessa perustuslain 80 §:än.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna määräyksenantovaltuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (esimerkiksi PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä tarkoitettiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, myös PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp). Viranomaisten oikeussääntöjen antamisen tulee olla perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista.

Hallituksen esityksessä annettaisiin huomattava määrä määräyksenantovaltuuksia Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Teknilliselle tarkastusosastolle annettavat määräyksenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat säännökset ja määräykset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin, sotilasstandardeihin kuin myös EU:n lainsäädäntöön, joiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon tulee reagoida kansallisesti nopeasti. Eri kuljetusmuotoa koskevat määräykset käsittävät yli 1000 sivua. Eri kuljetusmuotojen kansainvälisiä sopimuksia muutetaan muutaman vuoden välein, joten määräyksenantovaltuuksien säätäminen Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle myös selvästi nopeuttaisi tarvittavien muutosten tekemistä.

Ehdotetut valtuussäännökset asetusten ja erityisesti määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Ehdotettuihin asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksiin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulisi säätää lailla. Kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta.

Hallituksen esityksen asetuksenanto- ja määräystenantovaltuuksien säätämiselle on olemassa edellä tarkoitetulla tavalla perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi ehdotetut asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vaan lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan hallituksen esityksistä maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistamista (PeVL 26/2017 vp) käsitellyt kattavasti julkisen hallintotehtävän antamisen reunaehtoja perustuslain 124 §:n kannalta.

Perustuslain 124 §:n perusteella merkityksellistä sääntelyä on lakiehdotuksen 6 §:ssä tarkoitettavissa olosuhteissa koskien kolmannen osapuolen tiekuljetuksessa kuljettajaa ja kuljetuksen suorittajaa, sekä valvonnassa valvontaviranomaisen käyttämä asiantuntijaa. Julkinen tehtävä ei olisi näille toimijoille uusi.

Kuljetuksen suorittajana voisi toimia yksityinen toimija. Lakiehdotukseen on säädetty poikkeus koskemaan kuljettajan suorittajan vastuuta esityksen 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa. Valmiutta kohotettaessa tai poikkeusoloissa kuljettajan suorittajan vastuu olisi säädetty lähettäjän vastuulle. Lähettäjänä näissä olosuhteissa on Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos.

Esitettäviin virkavastuulla hoidettaviin julkisiin hallintotehtäviin sovellettaisiin hallinnon yleislakeja. Viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin, koska hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 42/2005 vp, s.3/II). Viranomaisen ja yksityisen välillä tehtävässä sopimuksessa voidaan varmistaa oikeusturvan takeena olevien hallinnon yleislakien noudattaminen. Völlöllisuus niiden noudattamiseen johtuu tällöinkin suoraan laista (PeVL 3/2009 vp, s.5/I).

Perustuslakivaliokunnan asettama keskeinen lähtökohta julkisen palvelutehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on virkavastuun ulottaminen hallintotehtävää hoitavaan. Tästä säädettaisiin lakiehdotuksen 128 §:ssä. Myös vahingonkorvauksen osalta olisi viittaussäännös vahingonkorvauslakiin.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä yksityiselle siirretyn julkisen hallintotehtävän edelleen siirtämiseen (subdelegointiin) on suhtauduttu lähtökohtaisesti kielteisesti. Ehdotonta kieltoa tällaiselle siirtämiselle ei ole ollut osoitettavissa sellaisissa tilanteissa, joissa on kyse teknisluonteisesta tehtävästä ja jossa alihankkijaan kohdistuvat samat laatuvaatimukset ja vastaava valvonta kuin alkuperäiseen palveluntuottajaan (PeVL 15/2018 vp, PeVL 26/2017 vp, PeVL 6/2013 vp, s. 4). Lisäksi valiokunta on pitänyt tehtävän edelleen siirtämisen mahdollisuutta arvioidessaan merkityksellisenä siirrettävän tehtävän teknisluonteisuutta, viranomaisvalvonnan ulottuvuutta ja alihankkijaan kohdistuvia laatu- ja muita vaatimuksia (PeVL 26/2017 vp, PeVL 6/2013 vp, s.4). Perustuslakivaliokunta on myös tuoreessa lausuntokäytännössään pitänyt tavallisen lain säätämisjärjestyksen edellytyksenä, että alihankintamahdollisuus on välttämätöntä rajata ja täsmentää koskemaan tosiasiallista, täydentävää palvelutoimintaa (PeVL 26/2017 vp).

Hallituksen esityksessä esitettäviä muun kuin viranomaisen suorittamia julkisia hallintotehtäviä on edellä tarkoitetuilla perusteluilla pidettävä asianmukaisina perustuslain 124 §:n kannalta.

Esitettävän sanktiojärjestelmän perustuslainmukaisuudesta

Ehdotettava liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä 120 §: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.

Varsinaisten rikkomussäännösten lisäksi hallituksen esityksessä on ehdotettu säädettäväksi PV VAK- ajolupakokeessa vilpilliseen menettelyyn todetun henkilön kuuden kuukauden karenssista osallistua uudelleen kokeeseen. (täydennä HE 220/221 s. 41)

Liikennevirhemaksun yleiset edellytykset

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Hallituksen esityksen 23 lukuun sisältyisi lain rikkomisesta määrättävä hallinnollinen maksusanktio lain rikkomisen seuraamuksena. Tämä olisi 120 §:ssä säädettävä liikennevirhemaksu. Tunnusmerkistöjen lisäksi 121 ja 122 §:ssä olisi säädetty sanktioiden määräämismenettelystä ja rahamäärästä sekä niiden täytäntöönpanosta. Hallituksen esityksen 124 § sisältää lisäksi 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 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 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 blankorangaistussääntelyä koskevat edellytykset koskevat myös hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaa sääntelyä (PeVM 25/1994 vp, s. 8/I). Valiokunta on pitänyt sääntelyn tällaista täsmentämistä edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisjärjestyksessä (PeVL 10/2016 vp, s. 7–8).

Esityksen 120 ja 121 §:ssä säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti tekotyypistä, joka olisi sanktioitu rikkomuksena. Rikkomustunnusmerkistöt olisi jaoteltu 120 §:ssä liikennemuotokohtaisesti sekä kuljetusten osapuolille säädettyjen velvollisuuksien mukaisesti.

Syyksiluettavuus

Hallituksen esityksessä ehdotetaan rikkomuksen syyksiluettavuuden edellytykseksi tahallisuutta tai tuottamusta. Perusteena on uuden tieliikennelain eduskuntakäsittelyn yhteydessä omaksuttu kanta, jossa korostettiin sanktoidun käyttäytymisen kytkentää tahallisuuteen tai tuottamukseen.

Tämän vuoksi näitä käsitteitä on tulkittava rikoslain 3 luvun 6 §:ssä 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 koskevilla tilanteissa saman sisältöistä (ks. esim. EU:n tuomioistuimen Intertanko-ratkaisu; C-308/06).

Liikennevirhemaksun määräämistä koskeva menettely

Esityksessä ehdotettavan sanktiomaksun 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 tarkoitettu 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 määrättäessä ehdotettavaa liikennevirhemaksua.

Toimivalta määrätä sanktiomaksu on perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Esityksen 120 §:n mukaan liikennevirhemaksun määräisi poliisi tai Rajavartiolaitos omilla toimialoillaan. Näiden valvontaviranomaisten toimivaltaa voidaan perustella erityisesti maksusanktioiden syyksi lukemiseen ja mittaamiseen liittyvällä päätöksenteolla, jotka molemmat edellyttävät asiantuntemusta seuraamusmaksun määräämisen perusteena olevista seikoista ja siitä aineellisesta alasta, jota seuraamusmaksun määräämistä koskeva lainsäädäntö koskee. Hallinnollista sanktointia on mahdollista perustella myös sanktion määräämisen tehostamisella, mikä käytännössä voi tarkoittaa sanktion määräämisen nopeutumista rikosoikeudelliseen menettelyyn verrattuna.

Tarkoituksenmukaisinta tällöin voisi olla myös se, että kaikki ehdotettavassa laissa tarkoitettut valvontaviranomaiset olisivat toimivaltaisista määräämään ehdotettavia maksusanktioita. Erityisen perusteltua toimivalta voisi olla Pääesikunnan tarkastusosastolle, jolla olisi yleinen valvontatoimivalta tässä laissa säädettyissä vaarallisten aineiden kuljetusten liikennemuodoissa.

Pääesikunnan tarkastusosastolle ehdotetaan myös hyvin laajasti lainsäädännöllistä toimivaltaa antaa esitettävän lain nojalla määräyksiä. 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 Pääesikunnan tarkastusosastolle. Myös se on merkityksellistä, että poliisilla 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.

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 hallituksen esityksen 124 §:n mukaa nyt ehdotettavaan sanktiomaksuun voisi hakea muutosta. Päätöksestä tulisi ensin hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuaan päätöksen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitetulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

Liikennevirhemaksun hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena

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 takia 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.

Esityksessä ehdotettava maksusanktio ja sen järjestelmä on osa ehdotettavaa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen 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. Vaarallisten aineiden kuljetustoiminnan valvonta perustuu ennakoilmoituksiin ja yhteistoimintaan valvontaviranomaisten kanssa. Ehdotettavien sanktiointien tärkein tarkoitusperä ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että säädettyjä velvollisuuksia noudatetaan.

Ehdotettava sanktiomaksu ehdotetaan säädettäväksi vaarallisten aineiden kuljetusten kannalta ei-toivottavan käyttäytymisen ehkäisemiseksi. Ennaltaehkäisy tavoite on tällöin sekä rikkomuksen tekijän tulevaan käyttäytymiseen suuntautuva, että laajemmin muihin potentiaalisiiin rikkomusentekijöihin suuntautuva. Tässä esityksessä ehdotettavan sanktiomaksun 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 ehdottavaa uutta sanktiomaksua myös vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa.

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. Turvallisuustavoitteet ovat joka tapauksessa tällä tavoin asetettuna suoraan kytköksissä perustuslain 7 §:n oikeuteen elämään sekä henkilökohtaiseen turvallisuuteen. Ympäristön suojelutavoite kytkeytyy perustuslain 20 §:ssä säädettyyn ympäristöperusoikeuteen. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Tämän lisäksi perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan oikeus terveelliseen ympäristöön. Säännökset vaikuttavat tällä tavoin nimenomaan lainsäätäjän ja muiden norminantajien toimintaan.

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

Liikennevirhemaksun oikeasuhteisuudesta

Perustuslakivaliokunta edellyttää, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskeva sääntely täyttää oikeasuhteisuuden vaatimukset. Oikeasuhteisuuden 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 oikeasuhteisuusvaatimus edellyttää ensinnäkin, että seuraamusmaksuja koskeva sääntely sisältää säännökset seuraamusten euromääräisistä suuruuksista (PeVL 12/2019 vp, s. 7). Yhdistettynä seuraamussääntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevaan vaatimukseen tämä tarkoittaa, että sanktiomaksujen enimmäis- ja vähimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistu seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Oikeasuhteisuuden ja lailla säätämisen 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 ankaruustasoon 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 sanktoida 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 tuottamuksellisesta menettelystä. Euromäärältään huomattavat hallinnolliset seuraamusmaksut ovat usein tällaisia. Euromäärältään vähäisimmät hallinnolliset seuraamusmaksut ovat sen sijaan usein rahamäärältään kiinteitä, minkä vuoksi sanktion mittaamista koskevalle säännökselle ei tällaisten seuraamusmaksujen suhteen ole tarvetta.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely on muotoiltava tavalla, joka ilmentää sidottua harkintaa. Sääntely on toisin sanoen muotoiltava siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täyttyessä (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).

Lakiehdotuksen 121 §:ssä olisi säädetty liikennevirhemaksun enimmäis- ja vähimmäismääristä. Ehdotettava maksuseuraamukset olisivat luonnolliselle henkilölle euromäärältään vähäisempiä kuin oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu, jolloin sääntelymalli noudattaa perustuslakivaliokunnan edellä tarkoitettua lähtökohtaa, jonka mukaan luonnollisille henkilölle

määrättävät seuraamusmaksut ovat euromäärältään oikeushenkilölle määrättäviä seuraamusmaksuja vähäisempiä.

Lakiehdotuksen 120 §: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 samansuuruinen 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 tarpeellinen varmistamaan sitä, että asiakirjat ovat ajossa mukana, koska esimerkiksi ulkomaalaisten kuljettajien ADR-ajolupatietoja ei ole mahdollista tarkistaa Suomen tietojärjestelmästä.

Muiden vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten osata ehdotetaan rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun maksun määrään vaihteluväliä. Poliisi tai Rajavartiolaitos määrittäisi sanktion rahamäärän yksittäisessä tapauksessa omassa valvontakäytännössään. Poliisi voisi määritellä rikkomuksille myös kiinteitä rahamääriä sakkokäsikirjassaan. Kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi 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 vaikuttavina laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

Liikennevirhemaksun suuruutta arvioitaessa olisi lakiehdotuksen 121 §:n 4 momentin mukaan otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kesto aika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Liikennevirhemaksu 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.

Ehdotettavien liikennevirhemaksujen rahamääriä ei ole pidettävä erityisen suurina, että se välttämättä edellyttäisi kollegiaalista päätöksentekoa. Liikennevirhemaksu määrättäisiin poliisimiehen tai rajavartiomiehen toimesta ja sen maksimimäärä olisi selvästi vähäisempi kuin esimerkiksi sakkomenettelyssä määrättävät päiväsakot voivat olla.

Kuljetusrikos

Perustuslain 8 §:ssä säädetään rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta. Pykälän mukaan ketään ei saa pitää syyllisenä rikokseen eikä tuomita rangaistukseen sellaisen teon perusteella, jota ei tekohetkellä ole laissa säädetty rangaistavaksi. Rikoksesta ei saa tuomita ankarampaa rangaistusta kuin tekohetkellä on laissa säädetty. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää lain täsmällisyyteen kohdistuvan erityisen vaatimuksen. Sen mukaan kunkin rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava laissa riittävällä täsmällisyydellä siten, että lain sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin teko tai laiminlyönti rangaistavaa (PeVL 37/2016 vp, s. 2, PeVL 3/2015 vp, s. 2, PeVL 56/2014 vp, s. 2, PeVL 43/2013 vp, s. 3, PeVL 58/2010 vp, s.

3, PeVL 12/2010 vp, s. 3, PeVL 40/2002 vp, s. 7, PeVL 39/2001 vp, s. 3, PeVL 27/2000 vp, s. 3).

Avoimet rangaistussäännökset eli niin sanotut blankorangaistussäännökset, joissa rangaistavana tekona on vain jonkin lain rikkominen, eivät ole asianmukaisia. Mikäli niitä joudutaan käyttämään, niihin sisältyvien viittausketjujen tulee olla täsmällisiä, rangaistavuuden edellytykset ilmaisevien aineellisten säännösten tulee olla kirjoitettu rangaistussäännöksiltä vaaditulla tarkkuudella ja nämä säännökset käsittävästä normistosta tulee käydä ilmi myös niiden rikkomisen rangaistavuus. Säännösviittauksen lisäksi rangaistussäännöksessä on pyrittävä kuvaamaan rangaistava teko (PeVL 46/2016 vp, s. 7, PeVL 10/2016 vp, s. 8, PeVL 31/2002 vp, s. 2, PeVL 16/2002 vp, s. 5, PeVL 45/2001 vp, s. 4, PeVL 20/1997 vp, s. 3, PeVM 25/1994 vp).

Ehdotettavan rangaistussäännöksen sanamuodon perusteella on siten ennakoitavissa, mikä teko tai laiminlyönti on rangaistavaa, eikä sääntely olisi tältä osin ongelmallinen perustuslain 8 §:n kannalta.

Perustuslakivaliokunta on myös katsonut, että laillisuusperiaatteen kannalta parempi malli on muotoilla rangaistussäännös vakiintuneiden rikosoikeudellisten säännösten laatimisperiaatteiden mukaisesti siten, että syyksiluettavuuden aste olisi törkeä tuottamus ja säännöksen alussa ilmaistaisiin syyksiluettavuutta koskeva vaatimus. Valiokunnan mukaan tällainen sääntelyratkaisu on rikosoikeudessa vakiintunut, millä on myös merkitystä sääntelyn tarkkarajaisuuden ja täsmällisyyden ja siten ennustettavuuden näkökulmasta (PeVL 56/2014 vp, s. 3). Tämä tarkoittaa, että syyksiluettavuuden alimman asteen käyttö (huolimattomuus) vaatii erityisiä syitä.

Ehdotuksessa esitetään, että rikoslain 44 luvun 13 §:n 2 momentin uudessa kuljetusrikossäännöksessä edellytettäisiin tahallisuutta tai törkeätä huolimattomuutta. Sääntely ei olisi ongelmallinen perustuslain 8 §:n kannalta.

Tiedonsaantioikeus ja henkilötietojen suoja

Perustuslakivaliokunnalla on verrattain runsaasti lausuntokäytäntöä henkilötietojen suojasta (ks. tuoreesta lausuntokäytännöstä kokoavasti esim. PeVL 4/2021 vp, s. 2–4 viittauksineen). Lähtökohtaisesti henkilötietojen sääntely tulee perustua yleiseen tietosuojasetukseen ja sitä täydentävään kansalliseen yleissääntelyyn (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5), ja kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava (PeVL 1/2018 vp). Puolustusvoimat on siitä erityislaatuudessaan asemassa, että sen henkilötietojen käsittely pohjautuu pitkälti omaan erityislakiin (laki henkilötietojen käsittelystä Puolustusvoimissa), tietosuojasetuksen ja muun yleisen sääntelyyn piiriin jää vain hyvin pieni osa Puolustusvoimien henkilötietojen käsittelystä.

Esityksen 56 §:n mukaan PV-VAK-ajolupakoulutuksen antajan olisi talletettava tietoja PV-VAK-ajolupakoulutukseen osallistuvista henkilöistä ja heille annetusta koulutuksesta. Tietoja saisi luovuttaa ajoneuvotarkastajalle ja Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Edelleen esitysluonnoksen 103 §:n 2 momentin mukaan puolustusministeriöllä on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus saada välttämättömiä tietoja tässä laissa tarkoitetuilta viranomaisilta vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä vakavista väärinkäytöksistä, vaaratilanteista ja onnettomuuksista. Tiedonsaantioikeus henkilötietojen

osalta rajoittuisi vain välttämättömiin tietoihin. Viranomaisen on toiminnassaan otettava huomioon salassa pidettävän tiedon käsittelemistä koskevat vaatimuksen viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain edellyttämällä tavalla.

Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisyjärjestykseen

Lakiehdotuksiin sisältyy säännöksiä, joiden perustuslainmukaisuus on syytä saattaa perustuslakivaliokunnan käsiteltäväksi. Tällaisia voivat olla tasavallan presidentin 1. lakiehdotuksen 6 §:ssä säädetty päätöksentekomenettely, hallinnollisten sanktioiden mahdollisuus tämän lain nojalla annettujen määräysten rikkomisesta ja näiden määräysten suhde liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin, määräyksenantovaltuuksien osoittaminen pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle sekä rikoslain 44 luvun 13 §:n blankorangaistussäännöksen alan laajentuminen.

Edellä esitetyillä perusteilla hallitus pitää suotavana, että perustuslakivaliokunta antaisi asiasta lausunnon.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetuksen valmisteluun ja toteuttamiseen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen tarvitsemien turvatoimien varmistamiseen. Tätä lakia sovelletaan myös sellaisiin Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljetuksiin, joita toteuttaa Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen lukuun kolmas osapuoli, jos kyseessä ovat 6 §:ssä tarkoitetut olosuhteet.

Tätä lakia sovelletaan myös kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin ja muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden:

- 1) tiekuljetukseen;
- 2) kuljetukseen, joka suoritetaan ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettuna sotilasilmailuna taikka Rajavartiolaitoksen ilmailuna Suomen alueella tai suomalaisessa sotilasilma-aluksessa tai Rajavartiolaitoksen ilma-aluksessa Suomen alueen ulkopuolella;
- 3) sota-aluskuljetukseen sekä Rajavartiolaitoksen aluskuljetukseen Suomen vesialueilla ja suomalaisessa sota-aluksessa tai Rajavartiolaitoksen aluksessa Suomen vesialueiden ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen myös sotasatamassa, sotasatama-alueella, sotilaslentopaikassa ja muilla tilapäisillä alueilla.

Maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitetussa maastossa tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään tiekuljetuksesta.

2 §

Soveltamisalan raja

Tätä lakia ei sovelleta niihin vaarallisiin aineisiin, jotka kuuluvat kuljetusvälineen asejärjestelmään tai muuhun järjestelmään ja ovat kuljetusvälineessä sen käyttötarkoituksen mukaista käyttöä varten.

Tätä lakia ei sovelleta vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksiin.

Tätä lakia ei sovelleta Puolustusvoimien tuotantolaitos- ja varastoalueella tapahtuvaan vaarallisten aineiden varastointiin, siirtoon tai muuhun käsittelyyn, jos toimenpide ei kiinteästi liity tie-, alus- tai ilmakuljetukseen.

Tätä lakia ei sovelleta ilmatankkausaluksiin eikä ilmatankkaukseen liittyvään lentotoimintaan, jossa polttoaine on kuljetusvälineessä sen käyttötarkoituksen mukaista käyttöä varten.

3 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (541/2023) ei sovelleta Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetukseen, ellei tässä laissa toisin säädetä.

4 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *vaarallisella aineella* ainetta, seosta, liuosta, esinettä, välinettä ja tavaraa, joka räjähdys-, palo-, tartunta-, säteily- tai ympäristövaarallisuutensa, syttyvyytensä, reaktiivisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä, mahdollisten vaarallisten reaktioiden tuottamisen taikka muun sellaisen ominaisuuden vuoksi saattaa kuljetuksessa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle;

2) *kuljetuksella* vaarallisen aineen ja vaarallista ainetta sisältävän kuljetuspakkauksen, -säiliön ja -kontin varsinaista kuljetusta sekä kuljetukseen liittyvää, kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuvaa matkan väliaikaista keskeytystä, kuljetusvälineeseen kuormaamista, lastaamista, purkamista ja käsittelyä sekä tilapäistä säilytystä;

3) *tiekuljetuksella* vähintään nelipyöräisellä tai tela-alustaisella moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, jonka rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa, ja sen hinattavalla ajoneuvolla tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä suoritettavaa kuljetusta sekä satama-, varasto- tai tehdasalueella, lentopaikalla tai muulla vastaavalla alueella suoritettavaa kuljetusta, jos se liittyy kiinteästi tiellä tapahtuvaan kuljetukseen;

4) *aluskuljetuksella* kuljetusta kappaletavarana Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella kuljetuspakkauksissa, -säiliöissä, -konteissa tai muulla vastaavalla tavalla;

5) *ilmakuljetuksella* ilmailulaissa tarkoitettulla sotilasilma-aluksella tai Rajavartiolaitoksen ilma-aluksella tapahtuvaa kuljetusta;

6) *sotasatamalla* Puolustusvoimien hallinnassa olevaa satamaa;

7) *sotasatama-alueella* Puolustusvoimien hallinnassa osittain tai kokonaan olevaa siviilisatama-alueita tai siviilisatamaa;

8) *sotilaslentopaikalla* lentopaikkaa, johon sotilasilmailu tukeutuu;

9) *sotasatamanpitäjällä* sitä, joka ylläpitää sotasatamaa ja sotasatamatoimintoja, vastaa sotasatamapalveluista ja hallitsee tai omistaa sotasataman tai hallinnoi sotasatama-alueita sopimuksen perusteella;

10) *sotilaslentopaikanpitäjällä* sitä, joka ylläpitää sotilaslentopaikkaa ja sotilaslentopaikkatoimintoja, vastaa sotilaslentopaikkapalveluista ja omistaa sotilaslentopaikan tai hallinnoi aluetta;

11) ei-pii-merkityllä *paineastialla ja paineellisella säiliöllä*, paineastiaa ja paineellista säiliötä, joka ei ole kuljetettava painelaite siinä merkityksessä kuin kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU 2 artiklan 1 kohdassa on määritelty ja jotka eivät ole paineella tyhjennettäviä tai täytettäviä säiliöitä, jotka ovat kuljetuksen aikana paineettomia, mutta joiden tyhjentämiseen tai täyttämiseen käytettävä paine on yli 0,5 baaria;

12) *tarkastuslaitoksella* Suomen viranomaisen hyväksymää laitosta, jolla on oikeus suorittaa vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien sekä niihin liittyvien lisälaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamisen edellyttämiä toimenpiteitä;

13) *kuljetettavalla painelaitteella* kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/35/EU direktiivin (*kuljetettavista painelaitteista annettu direktiivi*) 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua paineastiaa, paineellista säiliötä ja muuta painelaitetta sekä sen venttiiliä ja muuta lisälaitetta;

14) *pii-merkillä* kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin 15 artiklassa tarkoitettua merkkiä, joka osoittaa kuljetettavan painelaitteen täyttävän vaatimustenmukaisuuden arviointivaatimukset;

15) *ADR-sopimuksella* vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehtyä sopimusta (ADR) (SopS 23/1979);

16) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981);

17) *IMDG-säännöstöllä* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavaran aluksessa;

18) *ICAO-TI:n määräyksillä* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) nojalla standardeina julkaistuja vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevia teknisiä määräyksiä;

19) *turvauhalla* uhkaa sellaisesta laissa rangaistavaksi säädetystä toiminnasta, jonka tarkoituksena on vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden tai yleisen turvallisuuden vaarantaminen;

20) *turvatoimilla* toimenpiteitä ja menettelyjä, joiden tarkoituksena on torjua turvauhkaa sekä estää kuljetettavien vaarallisten aineiden varkaudet ja muu tahallinen väärinkäyttö;

21) *irtotavarakontilla* muuta kuin turvallisista konteista vuonna 1972 tehdyssä sopimuksessa (SopS 111/1999) tarkoitettua, kiinteän aineen kuljetukseen käytettävää konttia, jossa kuljetettava aine on suorassa kosketuksessa kontin sisäseinämien kanssa;

22) *ajoneuvotarkastajalla* ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013) tarkoitettua Puolustusvoimissa katsastuksia suorittavaa ajoneuvotarkastajaa sekä ajokorttilain (386/2011) nojalla annetussa puolustusministeriön asetuksessa (23/2013) tarkoitettua Puolustusvoimissa tutkintoja vastaanottavaa ajoneuvotarkastajaa;

23) *ilmakuljetuksen tilaajalla* puolustushaaraa, joukko-osastoa, joukko-osaston yksikköä, tai operaatiokeskusta virka-apupyyntöjen osalta.

Puolustusministeriö hyväksyy vaarallisten aineiden kuljetuksen teknisiä vaatimuksia koskevat sotilasstandardit.

6 §

Lain soveltaminen valmiutta kohottaessa ja poikkeusoloissa

Tasavallan presidentin toteaman Suomen turvallisuusympäristössä ilmenevän välttämättömän tarpeen sitä edellyttäessä (*valmiuden kohottaminen*) sekä valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettujen poikkeusolojen tai puolustustilalain (1083/1991) 1 §:ssä tarkoitetun puolustustilan aikana voidaan poiketa normaalioloissa sovellettavasta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevasta sääntelystä siten kuin siitä tarkemmin tässä laissa säädetään.

Tasavallan presidentti toteaa 1 momentissa tarkoitetun Suomen turvallisuusympäristössä ilmenevän välttämättömän tarpeen olemassaolon puolustusvoimain komentajan esittelystä puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 32 §:n 2 momentissa tarkoitetussa päätöksentekomenettelyssä siten, että puolustusministerin tulee olla läsnä ja lausua käsityksensä asiasta. Lisäksi pääministeri voi olla läsnä ja lausua käsityksensä asiasta. Tasavallan presidentin päätös on peruutettava, kun tilanne sen sallii. Sotilaskäskyasian siirtämisestä presidentin valtioneuvostossa ratkaistavaksi säädetään mainitun pykälän 3 momentissa.

Sovellettaessa tästä pykälästä johtuvia jäljempänä säädettyjä poikkeuksia tässä laissa säädettyinä lähettäjänä ja vastaanottajana toimii Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos.

Tässä laissa säädettyjä poikkeuksia sovelletaan tässä pykälässä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa myös kolmannen osapuolen Puolustusvoimille tai Rajavartiolaitokselle suorittamiin kuljetuksiin.

2 luku

Yleiset turvallisuusperiaatteet

7 §

Selvilläolovelvollisuus

Vaarallisten aineiden kuljetusta tai siihen liittyvää muuta toimintaa harjoittavan on oltava selvillä toimintaansa liittyvistä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

8 §

Huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa ja siihen liittyvissä muissa toiminnoissa on noudatettava tarvittavaa huolellisuutta ja varovaisuutta ottaen huomioon kuljetettava aine, sen määrä ja vaarallisuus sekä kuljetusmuoto.

Vaarallisten aineiden pakkaajan, lähettäjän, ilmakuljetuksen tilaajan, laivaajan, kuormaajan, kuljetuksen suorittajan, kuljettajan ja vastaanottajan sekä muun kuljetuksen turvallisuuteen vaikuttavan on omalta osaltaan huolehdittava siitä, että onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä

niistä ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle aiheutuvien vahingollisten seurausten vähentämiseksi tarvittavat toimenpiteet tulevat tehdyiksi.

9 §

Kuljetuskielto

Jos vaarallista ainetta ei ole luokiteltu, siitä ei ole annettu säädettyjä tietoja, kuljetusväline tai kuljetustapa ei ole turvallinen taikka kuljetusta ei muuten suoriteta turvallisesti tässä laissa ja sen nojalla annettavissa säännöksissä tai määräyksissä tarkoitetulla tavalla, sitä ei saa kuljettaa, ellei tässä laissa toisin säädetä.

3 luku

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot

10 §

Vaarallisten aineiden luokitus

Aineen vaaralliset ominaisuudet on tunnistettava kuljetusta varten. Vaarallista ainetta ei saa luovuttaa kuljetettavaksi eikä kuljettaa, jos aineen ominaisuudet ovat liian vaaralliset sen kuljettamiseksi. Kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi vaarallinen aine on luokiteltava vaarallisten ominaisuuksiensa perusteella. Luokat ovat:

- Luokka 1 Räjähteet
- Luokka 2 Kaasut
- Luokka 3 Palavat nesteet
- Luokka 4.1 Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet, polymeroituvat aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet
- Luokka 4.2 Helposti itsestään syttyvät aineet
- Luokka 4.3 Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja
- Luokka 5.1 Hapettavat aineet
- Luokka 5.2 Orgaaniset peroksidit
- Luokka 6.1 Myrkylliset aineet
- Luokka 6.2 Tartuntavaaralliset aineet
- Luokka 7 Radioaktiiviset aineet
- Luokka 8 Syövyttävät aineet
- Luokka 9 Muut vaaralliset aineet ja esineet

Kuljetuksessa on käytettävä aineen luokitukseen perustuvaa nimikettä ja muita tunnistetietoja, joiden perusteella aineen kuljetusta koskevat vaatimukset määritetään.

Sellaista vaarallista ainetta, jonka ominaisuudet kuljetuksessa aiheuttavat vakavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle, saa luovuttaa kuljetettavaksi ja kuljettaa vain, jos Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on saamiinsa koetuloksiin ja muihin tarpeellisiin tietoihin perustuen varmistanut aineen soveltuvuuden kuljetukseen ja luokitellut sen tai vahvistanut sen luokituksen ja nimikkeen.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 8 §:n 5 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen, jollei tässä laissa muuta säädetä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten on perustuttava kansainvälisiin sotilasstandardeihin.

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa uudelleen pakattujen ja koottujen räjähtävien laukaisulaitteiden luokituksen hyväksyy Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

11 §

Vaarallisen aineen kuljettaminen hävitettäväksi

Jos vaarallinen aine, joka on kuulunut tai jonka sen laadun perusteella on syytä olettaa kuuluneen joko Suomen tai muun maan puolustusvoimille, on kuljetettava hävitettäväksi toiselle viranomaiselle annettavana virka-apuna tai muualla laissa säädetyn perusteella, se voidaan kuljettaa, vaikka sitä ei olisi luokitettu. Ennen kuljetusta on riittävän pätevän Puolustusvoimissa palvelevan henkilön varmistettava, että vaarallinen aine voidaan kuljettaa turvallisesti.

12 §

Vaaratiedon merkitseminen

Vaarallista ainetta sisältävään kuljetukseen luovutettavaan pakkaukseen, säiliöön, konttiin sekä tie- ja aluskuljetuksessa käytettävään kuljetusvälineeseen ja muuhun kuljetusyksikköön on soveltuvalla menetelmällä kiinnitettävä tai tehtävä selkeästi aineen, kuorman ja lastin vaarallisuuden tunnistamiseksi merkinnät ja merkit kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi sekä onnettomuustilanteita varten.

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa saadaan vaaratieto jättää merkitsemättä säiliöön, konttiin sekä tie- ja aluskuljetuksessa käytettävään kuljetusvälineeseen ja muuhun kuljetusyksikköön, jos se on tarpeen kuljetuksen suojaamiseksi tarkoitukselliselta vahingoittamiselta.

Vaaratieto voidaan jättää merkitsemättä kuljetusvälineeseen, jos kuljetusvälinettä käytetään pääasiassa maastossa ja vaarallista ainetta kuljetetaan enintään 40 kilogrammaa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 9 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan muilta kuin 1 ja 2 momenteissa säädettyin osin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

13 §

Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot

Kuljetuksessa on oltava mukana selkeällä tavalla esitetyt kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat luokitustiedot ja muut keskeisimmät tiedot aineen asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi sekä onnettomuuden tai vaaratilanteen varalta.

Lisäksi kuljetuksessa on pidettävä mukana tai kuljetusta varten on välitettävä tiedot, jotka koskevat ainemäärää, kuljetustapaa, lähetysten vaatimustenmukaisuutta ja pakkaamista, kuormaamista tai ahtaamista taikka muuta vastaavaa lähetysten, kuorman ja lastin varmistamiseen ja kuljettamiseen liittyvää asiaa, sekä muut turvallisen kuljettamisen varmistamiseksi tarvittavat tiedot.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa voidaan poiketa lähettäjän ja vastaanottajan osoitetiedoista, jos se on tarpeen kuljetuksen suojaamiseksi tarkoitukselliselta vahingoittamiselta. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä kyseisten poikkeusten sisällöstä ja toteutustavasta.

14 §

Kuljetustietojen sähköinen muoto ja säilyttäminen

Edellä 13 §:ssä tarkoitetut tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot sekä nämä tiedot sisältävät asiakirjat saavat olla sähköisessä muodossa, jos tiedon varmistus-, tallennus- ja käsittelymenettelyt täyttävät vaatimukset siten, että tiedon todistusvoima ja saatavuus kuljetuksen aikana ovat vastaavat kuin paperille painettuja asiakirjoja käytettäessä.

Lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan tai aluskuljetuksissa laivaajan, lastinantajan ja kuljetuksen suorittajan on säilytettävä kuljetustiedot sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot vähintään kolmen kuukauden ajan lähettämisestä tai kuljetuksesta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

4 luku

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset

15 §

Kuljetustapa

Vaarallinen aine on luovutettava kuljetettavaksi ja kuljetettava aineen vaaraominaisuuksiin perustuen asianmukaisella tavalla suljettuna pakkauksessa tai säiliössä, joka on rakenteeltaan laitteineen ja varusteineen aineelle soveltuva. Kiinteää vaarallista ainetta saa kuljettaa irrallisena kontissa ja ajoneuvon tai vaunun kuormatilassa sekä vaarallista ainetta sisältävän laitteen,

koneen, välineen tai muun esineen ilman pakkausta kehikossa, korissa tai käsittelylaitteessa tai muuten pakkaamattomana, jos vaarallisen aineen vuotaminen lämpötilan, kosteuden tai paineen muutoksen tai muiden tavanomaisissa kuljetusolosuhteissa vallitsevien voimien vaikutuksesta on estetty.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

16 §

Kuorma ja lasti

Vaarallista ainetta sisältävä kuorma ja lasti on kuormattava, lastattava, ahdattava ja purettava turvallisesti vaaraa aiheuttamatta. Kuorma ja lasti on sijoitettava, kiinnitettävä tai muuten varmistettava turvallisesti kuljetusvälineeseen sekä kuorma- ja lastitilana käytettävään tilaan siten, että tavanomaisessa kuljetuksessa esiintyvien voimien vaikutuksesta kuljetettavasta aineesta, sen vuotamisesta, kuorman ja lastin irtoamisesta tai liikkumisesta ei aiheudu vaaraa.

Vaarallisia aineita sisältävät pakkaukset, säiliöt ja kontit on kuljetuksessa erotettava toisistaan ja muusta kuormasta ja lastista, jos niiden sisältämien vaarallisten aineiden ominaisuudet sitä edellyttävät. Asianmukaisessa sijoittelussa on otettava huomioon vaaran laatu. Lisäksi tarkoituksenmukaisella tavalla on huolehdittava riittävästä suojaetäisyydestä, tuuletuksesta, lämpötilan valvonnasta, palovaarojen ehkäisystä ja muista kuljetettavan kuorman ja lastin laadun vaatimista erityistoimenpiteistä.

Huoltoon kohdistuvissa meri- ja ilmakuljetuksissa yhteensopimattomat vaaralliset aineet on sijoitettava riittävän etäälle toisistaan turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi.

Kuorman käsittelyn yhteydessä ei saa tupakoida eikä tehdä avotulta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 13 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Puolustusministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia määräyksiä kuormaamisesta, lastaamisesta, ahtaamisesta, erottelusta, lasti- ja kuormatilan käytöstä, kuorman ja lastin sijoittamisesta, kiinnittämisestä, varmistamisesta, erottelusta, purkamisesta, kuorman ja lastin laadun edellyttämistä erityistoimenpiteistä ja niihin liittyvistä yksityiskohtaisista turvallisuustoimenpiteistä.

17 §

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvottuna 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 eikä vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin

pakottavassa tilanteessa. Pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille.

Vaarallisia aineita ei saa kuormata eikä purkaa kuormasta tiekuljetuksessa yleisellä paikalla ellei:

- 1) kuormaaminen tai kuormasta purkaminen ole turvallisuussyistä kiireellistä ja välttämätöntä; tai
- 2) kuormaus- tai purkamispaikalla ole kyseisten vaarallisten aineiden varastointiin, säilytykseen, käyttöön tai käsittelyyn muussa laissa edellytettyä lupaa tai tehty muussa laissa edellytettyä ilmoitusta viranomaiselle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 14 §:n 4 momentin nojalla annettuja säännöksiä ja Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, joilla poiketaan 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisiin sotilasstandardeihin.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi 6 §:ssä tarkoitetuissa olosuhteissa antaa 1 momentissa säädetystä poikkeavia määräyksiä.

18 §

Ohjeet ja varusteet onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta

Kuljetuksessa on oltava helposti saatavissa ja miehistön ymmärtämällä kielellä turvallisuusohjeet, jotka sisältävät toimintaohjeet miehistölle kuljetuksen aikaisen onnettomuuden ja vaara- tai hätätilanteen varalta ja tiedot erityisistä vaaroista, joita saattaa esiintyä onnettomuuden taikka vaara- tai hätätilanteen sattuessa.

Kuljetuksessa on oltava mukana helposti saatavissa tarvittavat henkilönsuojaimet, riittävät sammuttimet ja muut varusteet onnettomuuden ja vaara- ja hätätilanteen varalta sekä muut kuljetettavan aineen kuljetukseen liittyvät varusteet.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 15 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa antaa 1 ja 2 momentissa säädetystä poikkeavia määräyksiä.

19 §

Kuljetusväline

Vaarallisten aineiden kuljetukseen saa käyttää vain siihen soveltuvaa alusta, ilma-alusta, kuljetusyksikköä ja ajoneuvoa, joka on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukainen ja turvallinen aiottuun käyttöön. Kuljetukseen käytettävän kuljetusvälineen sekä kuorma- ja

lastitilana käytettävän tilan on oltava rakenteeltaan, kunnoltaan, teknisiltä ominaisuuksiltaan ja varusteiltaan tarkoituksenmukainen vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Vaarallista ainetta saa kuljettaa kuljetusvälineessä vain tilassa, joka on soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla. Lasti- tai kuormatilan, ilma-aluksen matkustamon ja kuljetusvälineen muun tilan käyttöä vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä vaarallisten aineiden määrää kuljetusvälineessä on rajoitettava, jos aineen vaaraominaisuuksista kuljetuksessa käytettävällä kuljetustavalla tai kuljetuksesta muutoin voi aiheutua vaaraa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 16 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Normaalioloissa poikkeukset eivät saa koskea kuljetettavan räjähteen sisältämän räjähdysaineen sallittua kokonaisnettomassaa kuljetusyksikköä kohti. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa voidaan erityisestä syystä poiketa myös kuljetettavan räjähteen sisältämän räjähdysaineen sallitusta kokonaisnettomassasta kuljetusyksikköä kohti siten, että ajoneuvon eikä sen yhdistelmän kokonaismassa ylitä sille tiellä asetettuja rajoja ja räjähteen sisältämän räjähdysaineen kokonaisnettomassa on korkeintaan kaksi kertaa normaalioloissa sallittu kokonaisnettomassa sekä kuljetusyksikkö on ADR-hyväksytty.

20 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 17 §:n mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen VAK-ADR-hyväksyttyä ja VAK-ADR-katsastettua ajoneuvoa saadaan käyttää myös tässä laissa tarkoitettuihin vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa käytettävän Puolustusvoimien ajoneuvon, jota ei ole VAK-ADR-hyväksytty, on teknisen vaatimustenmukaisuuden ja kunnan varmistamiseksi oltava vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytty (PV-VAK -hyväksyntä) ja määräajoin katsastettu (PV-VAK-katsastus). Ensimmäisen PV-VAK-hyväksynnän jälkeen ajoneuvo on PV-VAK-katsastettava vuosittain. Edellä 2 momentissa tarkoitettulle ajoneuvolle ja hyväksytysti PV-VAK-katsastetulle ajoneuvolle myönnetään vaarallisten aineiden kuljetukseen oikeuttavan todistuksen. PV-VAK-katsastuksessa todistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa tai myöntää uusi todistus. Todistus on pidettävä kuljetusyksikössä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa vapautuksen tyyppihyväksytyn ajoneuvon ensimmäistä PV-VAK-hyväksyntää varten suoritettavasta PV-VAK-katsastuksesta, jos se on saanut riittävän selvityksen siitä, että ajoneuvo täyttää ajoneuvon rakennetta koskevat vaatimukset.

Jos ajoneuvoa ei teknisten puutteiden tai kunnan vuoksi hyväksytä PV-VAK-katsastuksessa, se on hylättävä. Hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus on suoritettava kahden kuukauden kuluessa ajoneuvon hylkäämisestä. Jälkitarkastuksessa tarkastetaan ne tarkastuskohteet, joissa PV-VAK-katsastuksessa taikka edellisessä jälkitarkastuksessa on todettu vikoja tai puutteellisuksia. Jos PV-VAK-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus keskeytyy sotilasadonlain (332/2023) 29 §:ssä tarkoitettua syystä, keskeytetty PV-VAK-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus

saadaan suorittaa loppuun samassa toimipaikassa enintään kuukauden kuluessa PV-VAK-hyväksynnästä tai katsastuksesta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 17 §:n 5 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa poikkeavia määräyksiä 6 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

21 §

Kuljetusvälineen hyväksyntä valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa lähettäjän on tarkastettava kuljetusvälineen vaatimustenmukaisuus vaarallisten aineiden kuljetukseen, jos kuljetusvälineellä ei ole voimassa olevaa todistusta hyväksytystä VAK-ADR-katsastuksesta tai PV-VAK-katsastusta. Kuljetusvälineen on oltava vaatimusten mukainen, kyseiseen kuljetukseen soveltuva, tieliikennekelpoinen ja määräaikaikatsastettu. Kuljetusvälineen on mahdollisimman hyvin vastattava normaaliolojen vaarallisten aineiden kuljetusyksikön vaatimuksia. Todistuksen sijaan kuljetusvälineen vaatimustenmukaisuus voidaan todentaa lähettäjän hyväksymisasiakirjalla.

Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos tekevät etukäteen arvioinnin 1 momentissa tarkoitetun kuljetusvälineen vaatimusten määrittelystä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetusvälineen teknisistä vähimmäisvaatimuksista ja hyväksymisasiakirjan muodosta ja sisällöstä. Hyväksymisasiakirja on oltava mukana kuljetuksessa.

22 §

Kuljetusvälineen hyväksyntä räjähteen kuljettamiseen

Jos virka-apuna tai toisen lain edellyttämänä on hävitettäväksi kuljetettava räjähdetä tai räjähdetä, joka on kuulunut tai jonka sen laadun perusteella on syytä olettaa kuuluneen joko Suomen tai muun maan puolustusvoimille, voidaan kuljetukseen käyttää erillistä hinattavaa ajoneuvoa, joka on suunniteltu ja valmistettu siten, että se rakenteellisesti kestää kuljetettavan räjähteen räjähtämisen, eivätkä hinattavaan ajoneuvoon liikenteessä kohdistuvat ulkoiset vauriot lisää kuljetettavan räjähteen räjähdysriskiä. Kuljetettavan räjähteen luonteen sitä välttämättä vaatiessa, voidaan räjähteen turvalliseksi kuljettamiseksi myös käyttää kuhunkin tapaukseen erikseen suunniteltuja ja kyseiseen tarkoitukseen rakennettuja ajoneuvoja, kontteja ja muita vastaavia kuljettamiseen soveltuvia ratkaisuja.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä käytettävistä hinattavista ajoneuvoista, tapauskohtaisesti suunniteltavista ja rakennettavista ajoneuvoista, konteista ja muista vastaavista kuljettamiseen soveltuvista ratkaisuista sekä niiden hyväksyntämenettelystä.

23 §

PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

PV-VAK-hyväksynnän myöntävän ja PV-VAK-katsastuksia suorittavan viranomaisen on tallennettava tiedot ajoneuvon PV-VAK-hyväksynnästä ja PV-VAK-katsastuksesta sotilasajoneuvolain 15 §:ssä tarkoitettuun sotilasajoneuvorekisteriin.

24 §

Kansainvälisen sotilasajoneuvon käyttäminen vaarallisten aineiden kuljetukseen

Sotilasajoneuvolain 40 §:ssä tarkoitettua kansainvälistä sotilasajoneuvoa saadaan käyttää tämän lain mukaisiin niiden vaarallisten aineiden kuljetuksiin, joihin kyseinen ajoneuvo on hyväksytty.

Lähtävä valtio vastaa siitä, että ajoneuvo on asianmukaisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytty ja katsastettu tai tarkastettu.

Pääsikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä kansainvälisten sotilasajoneuvojen maahan saapumiseen liittyvistä vaatimuksista.

Pääsikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 1 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

25 §

Kuljetuksen ennakko hyväksyntä, lupa ja ennakkoilmoitus

Lähtäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan tai lastinantajan on varmistettava ennen aineen luovuttamista kuljetettavaksi, että toimivaltaiselta viranomaiselta on hankittu kuljetuksen hyväksyntä tai lupa, jos kuljetus aiheuttaa vakavaa vaaraa ihmiselle ympäristölle tai omaisuudelle.

Radioaktiivisten aineiden kuljetusta varten lähtäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan tai lastinantajan on varmistettava ennen aineen luovuttamista kuljetettavaksi, että:

1) toimivaltaiselta viranomaiselta on hankittu hyväksyntä erityisehdoin tapahtuvalle kuljetukselle, jos kuljetuksessa ei voida soveltaa tavanomaisia kuljetusvaatimuksia, tai jos lähetys sisältää aineita, joissa aktiivisuus tai radioaktiivisen saasteen määrä on suuri;

2) kuljetuksesta tehdään ennakkoilmoitus toimivaltaiselle viranomaiselle, jos lähetyksestä voi kuljetuksen aikana aiheutua vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle.

Hyväksyntää ja lupaa varten hakemuksessa on oltava tarpeelliset tiedot kuljetuksesta, kuljetettavasta aineesta, kuljetuksessa tarvittavien toimenpiteiden ja erityisten varotoimien toteuttamisesta sekä tiedot ja selvitykset, joilla osoitetaan kuljetuksen turvallisuus. Toimivaltainen viranomainen varmentaa hyväksymistodistuksessa, että kuljetukseen soveltuvat turvallisuusvaatimukset täyttyvät. Hyväksyntää koskevaan päätökseen voidaan turvallisuuden varmistamiseksi liittää kuljetusta ja kuljetettavaa ainetta koskevia ehtoja.

Ennakkoilmoituksessa on oltava riittävät tiedot lähetyksen tunnistamiseksi sekä tiedot kuljetuksesta ja kuljetettavasta aineesta. Erillistä ilmoitusta ei edellytetä, jos kuljetukseen vaadittavat tiedot on annettu 3 momentissa tarkoitettussa hakemuksessa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 20 §:n 5 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

26 §

Huolehtimisvelvollisuus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksissa

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on huolehdittava, että ilmakuljetuksen suorittaja kykenee koulutuksensa, ohjeistuksensa ja käytössään olevien ilma-alusten ja menetelmien avulla varmistamaan vaarallisten aineiden käsittelyn ja kuljetuksen turvallisuuden kaikissa ilmakuljetuksen vaiheissa.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista teknisistä yksityiskohdista, jotka perustuvat kansainvälisiin sotilasstandardeihin.

5 luku

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset

27 §

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä pakkaus, säiliö ja kontti on suunniteltava, valmistettava, varustettava, tarkastettava, testattava ja merkittävä siten, että ne kestävät kuljetuksessa esiintyvän tavanomaisen rasituksen ja kuormituksen, jotta niitä voidaan turvallisesti käyttää kuljetukseen. Pakkauksen, säiliön ja kontin on oltava valmistettu materiaaleista, joilla on käyttöolosuhteisiin sopivat tekniset ominaisuudet. Niissä on oltava käyttötarkoituksen edellyttämät, riittävät käyttöturvallisuuden varmistavat varusteet ja lisälaitteet, joiden on toimittava asianmukaisesti.

Pakkausta, säiliötä ja konttia varusteineen ja laitteineen on voitava käyttää turvallisesti suunnitelluissa käyttöolosuhteissa. Niitä on käytettävä, kunnossapidettävä ja tarvittaessa kunnostettava niin, että ne eivät vaaranna kenenkään terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 23 §:n 3 momentin nojalla annettuja valtioneuvoston asetusta ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

28 §

Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus turvallisuuden kannalta välttämättömine venttiileineen ja laitteineen on

osoitettava vaatimustenmukaisuuden arvioinnilla ja sen perusteella myönnettävällä hyväksynnällä. Hyväksyntä voi olla määräaikainen.

Käyttöön otetun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin jatkuva vaatimustenmukaisuus on osoitettava tarvittaessa tarkastuslaitoksen määräajoin suorittamalla tarkastuksella.

Osoitetusta vaatimustenmukaisuudesta on annettava todistus tai muu vastaava asiakirja, josta ilmenee, että pakkaus, säiliö tai irtotavarakontti on arvioitu sekä tarkastettu ja se täyttää rakennetta, valmistusta ja tarkastusta koskevat vaatimukset. Pakkaukseen, säiliöön ja irtotavarakonttiin on tehtävä valmistusmerkintä sekä merkintä, jolla sen vakuutetaan olevan vaatimustenmukainen.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 24 §:n 4 momentin nojalla annettuja valtioneuvoston asetusta ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

29 §

Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia saa valmistaa vain rakennetta ja valmistusta koskevan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin perusteella myönnetyn hyväksynnän mukaisesti sen voimassaoloajan.

Vaatimustenmukaisuuden turvaamiseksi tarkastuslaitoksen on varmistettava valmistuksen, kunnostuksen ja niihin liittyvän testauksen laatu. Paineastian ja säiliön hyväksynnän myöntäneen tarkastuslaitoksen on valvottava paineastian ja säiliön valmistusta tai muutoin varmistuttava valmistuksen vaatimustenmukaisuudesta.

Tiedot suunnittelusta, rakenteesta, valmistuksesta ja niihin liittyvästä testauksesta on sisällytettävä asiakirjoihin, jotka osoittavat teknisten vaatimusten täyttymisen. Pakkauksen ja säiliön hyväksynnän haltijan on säilytettävä hyväksynnästä myönnetty hyväksymistodistus tai muu asiakirja koko tuotteen valmistuksen ajan ja riittävän kauan valmistuksen päättymisestä vaatimustenmukaisuuden myöhemmän tarkastamisen, arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi.

Käyttäjän saatavilla on oltava sellaiset tiedot, joiden avulla hän voi varmistua tuotteen asianmukaisuudesta ja turvallisuudesta aiottuun vaarallisen aineen kuljetukseen.

Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos noudattavat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 25 §:n 5 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

30 §

Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen sekä vajaan pakkauksen turvallisuusvaatimukset

Pakkausta, säiliötä ja konttia saa käyttää vaarallisten aineiden kuljetukseen, jos se on hyvälaatuinen, käyttötarkoitukseen soveltuva ja asianmukainen siten, että se kestää tavanomaisen kuljetuksen iskut ja kuormitukset, kuljetettavan aineen kemiallisen ja mahdollisen muun vaikutuksen eikä reagoi vaarallisesti sisällön kanssa tai muodosta sisällön kanssa vaarallisia yhdisteitä.

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. Omistajan tai haltijan on säilytettävä määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnettyt voimassa olevat tekniset asiakirjat tuotteen käytön ajan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi.

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa voidaan poiketa tässä pykälässä säädetystä, jos vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten ja säiliöiden hyväksynnän määräaika on umpeutunut. Pääesikunnan tarkastusosasto voi antaa 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa luvan käyttää tyyppihyväksymättömiä pakkauksia, jos se on sotilaallisen toiminnan tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön kannalta tarpeellista.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 26 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Vajaa räjähdekolli on pakattava alkuperäistä räjähdekolliä vastaavalla tavalla. Räjähteitä voidaan yhteen pakata, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun kannalta tarpeellista.

Puolustusministeriön asetuksella säädetään tarkemmin vajaiden räjähdekollien muodostamisesta ja räjähteiden yhteen pakkaamisesta.

31 §

Pakkausta, säiliötä ja irtotavarakonttia koskevat vaihtoehtoiset ratkaisut ja tekniset eritelmät

Tieteen ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi viranomainen saa hyväksyä pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin rakenne-, valmistus- ja testausvaatimuksista poikkeavia vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä. Hyväksynnästä päättää:

1) Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa myös Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto muun pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuna pakkauksen ja säiliön osalta;

2) Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuna pakkauksen ja säiliön osalta.

Hyväksynnän edellytyksenä on, että:

1) kyseessä on välttämätön poikkeava tekninen ratkaisu tai erityistapaus;

2) Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa on määrätty tai Euroopan unionin lainsäädännössä on säädetty toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuus hyväksyä vaihtoehtoisia ratkaisuja ja teknisiä eritelmiä;

3) pakkaus, säiliö ja irtotavarakontti täyttävät kuljetusturvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden edellyttämät rakenteen, valmistuksen ja testauksen vähimmäisvaatimukset;

4) vaihtoehtoisten ratkaisujen ja teknisten eritelmien avulla saavutetaan kuljetuskäytössä vähintään vastaava kestävyys ja turvallisuus kuin muuten vaadittuja vaatimuksia noudatettaessa saavutettaisiin.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuksen on ilmoitettava hyväksymistään vaihtoehtoisista ratkaisuista ja teknisistä eritelmistä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 27 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

32 §

Velvollisuus ilmoittaa tiedot säiliöstä ja paineastiasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön Suomessa otettava säiliö ja paineastia, jonka tilavuus on yli 450 litraa, Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Ilmoituksessa on oltava säiliön ja paineastian tekniset tiedot sekä tiedot sen valmistajasta, omistajasta ja haltijasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle säiliölle ja paineastialle tarkastuksen suorittaneen tarkastuslaitoksen on täydennettävä ilmoitus tarkastusta koskevilla tiedoilla ja toimitettava kaikki säiliötä ja paineastiaa koskevat tiedot tarkastuksen jälkeen Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Jos tarkastukset on suoritettu muualla kuin Suomessa, velvollisuus täydentää ja toimittaa tiedot ovat Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella.

Ilmoituksesta huolehtivan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle tietojen muutoksista sekä säiliön ja paineastian tilapäisestä tai lopullisesta poistosta vaarallisten aineiden kuljetuskäytöstä. Kun säiliö tai paineastia otetaan kuljetuskäytöstä poiston jälkeen uudelleen vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön, siitä on ilmoitettava Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 28 §:n 4 momentin nojalla annettua valtioneuvoston asetusta sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

6 luku

Tilapäinen säilytys

33 §

Tilapäisen säilytyksen edellytykset

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisen takia tai kun kuljetustapahtuma muutoin välttämättä edellyttää tilapäistä säilytystä. Tilapäisen säilytyksen aikana kuljetuksen suorittajan, tilaajan tai lähettäjän on valvontaviranomaisen pyytäessä esitettävä asiakirjat, joista selviää kuljetuksen lähetys- ja vastaanottoaika. Kuljetuspakkausta tai -säiliötä ei saa avata tilapäisen säilytyksen aikana, ellei se ole tarpeen valvontaviranomaisen tekemää tarkastusta varten.

34 §

Tilapäisen säilytyksen paikka

Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain siihen tarkoitettussa paikassa sotasatamassa, sotasatama-alueella, sotilaslentopaikalla, sotilaalliseen toimintaan tarkoitettussa terminaalissa ja muussa toistuvan, tilapäisen säilytyksen paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma, sekä muussa tilapäisen säilytyksen paikassa.

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 kuljetus ja kuljetukseen liittyvä lähetys sekä kuorman ja lastin käsittely on järjestettävä ja suunniteltava siten, että vaaralliset aineet eivät vaaranna terveyttä, turvallisuutta, omaisuutta tai ympäristöä, ottaen huomioon Puolustusvoimien lakisääteiset tehtävät.

Tilapäisen säilytyksen paikassa on huolehdittava asianmukaisesta järjestelystä onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Vaarallisille aineille ja niitä sisältäville lastinkuljetusyksiköille on osoitettava paikat ja alueet niin, että järjestelystä ei aiheudu haittaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle, ottaen huomioon Puolustusvoimien lakisääteiset tehtävät. 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.

35 §

Vaarallisten aineiden lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa

Tilapäisen säilytyksen paikassa sotasatamassa, sotasatama-alueella, sotilaslentopaikalla, sotilaalliseen toimintaan tarkoitettussa terminaalissa, muussa toistuvan, tilapäisen säilytyksen paikassa sekä muussa tilapäisen säilytyksen paikassa vaarallista ainetta sisältävät lähetykset ja lastinkuljetusyksiköt on säilytettävä niille varatuilla alueilla ja niille varatuissa paikoissa. Sijoittelun on oltava sellainen, ettei aineista aiheudu vaaraa, ottaen huomioon Puolustusvoimien lakisääteiset tehtävät.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tilapäisen säilytyksen käytännön toteutuksesta, vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksiköiden säilyttämisestä, sijoittelusta ja erottelusta sekä muista tilapäisen säilytyksen ainekohtaisista menettelyistä ja teknisistä yksityiskohdista.

36 §

Hätätilanneharjoitukset ja varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa

Sotasatamassa ja sotasatama-alueella, sotilaslentopaikalla, sotilaalliseen tarkoitukseen tarkoitettussa terminaalissa, toistuvan, tilapäisen säilytyksen paikassa sekä muussa tilapäisen säilytyksen paikassa on oltava riittävät onnettomuuksien vaikutuksilta suojaavat tai niiltä ehkäisevät järjestelyt ja toimenpiteet siten, että mahdollisen onnettomuuden tai vahinkotapauksen seuraukset voidaan rajoittaa mahdollisimman vähäisiksi. Sotasatamassa, sotasatama-alueella, sotilaslentopaikalla ja sotilaalliseen tarkoitukseen tarkoitettussa terminaalissa on huolehdittava myös siitä, että onnettomuuden tai vahingon satuttua vaaralliset aineet kerätään asianmukaisesti talteen tai tehdä vaarattomiksi.

Onnettomuuksien ennalta ehkäisemistä koskevien toimenpiteiden on oltava suunnitelmallisia, järjestelmällisiä ja perustuttava toiminnasta aiheutuvien vaarojen tunnistamiseen sekä vaarojen rajoittamistavoitteiden ja toimintatapojen määrittämiseen. Toistuvissa, tilapäisen säilytyksen paikoissa toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikutusta on jatkuvasti seurattava ja arvioitava sekä ryhdyttävä tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin.

Hätätilanneharjoituksia on järjestettävä säännöllisesti sisäisen pelastussuunnitelman toimivuuden varmistamiseksi

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä onnettomuuksien torjuntaan varautumisesta.

37 §

Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö

Sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava tilapäisen säilytyksen paikassa sotasatamassa, sotasatama-alueella, sotilaslentopaikalla, sotilaalliseen toimintaan tarkoitettussa terminaalissa ja toistuvan, kiinteän tilapäisen säilytyksen paikassa.

Sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ennen tilapäisen säilytyksen aloittamista sekä uusittava, jos toiminta merkittävästi muuttuu.

Sisäisen pelastussuunnitelman laatii:

1) sotasatamassa ja sotasatama-alueella, jossa tilapäisesti säilytetään aluskujiutukseen liittyviä vaarallisia aineita, sotasatamanpitäjä yhdessä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavien kanssa;

2) sotilaslentopaikalle, jossa tilapäisesti säilytetään ilmakuljetukseen liittyviä vaarallisia aineita, lentopaikanpitäjä yhdessä lastinkäsittelypalveluja lentopaikalla suorittavien kanssa;

3) muulle kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulle toistuvan, kiinteän tilapäisen säilytyksen paikalle se, joka tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita.

Sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava:

- 1) selvitys säilytettävistä aineista ja niiden vaaraominaisuuksista;
- 2) selvitys tunnistetuista onnettomuuksista ja niiden vaikutuksista;
- 3) suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä;
- 4) kuvaus toimenpiteistä, joilla torjutaan ennalta mahdollisten onnettomuuksien vaikutuksia ja rajoitetaan seuraukset mahdollisimman vähäisiksi; ja
- 5) hätätilanneharjoitusten järjestämiseksi suunnitelma. .

Sisäinen pelastussuunnitelma on toimitettava Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ennen toiminnan aloittamista ja suunnitelman uusimisen yhteydessä.

Ennen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymistä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on varattava tarvittaessa pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle, kunnalle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä sisäisestä pelastussuunnitelmasta ja hyväksymisen jälkeen pidettävä sisäinen pelastussuunnitelma näiden saatavilla.

Sisäisen pelastussuunnitelman laatijan on nimettävä 1 momentissa tarkoitettulle paikalle tilapäisestä säilytyksestä vastaava henkilö. Vastuuhenkilön on tunnettava toiminta tilapäisessä säilytyksessä, sitä koskevat vaatimukset sekä turvallisen toiminnan edellytykset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta, sisällöstä ja uusimisesta.

38 §

Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuusselvitys

Merivoimien sotasatamassa ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottamalla satama-alueella on oltava turvallisuusselvitys, jos sataman kautta aluskuljetuksena kappaletavarana kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi edellyttää myös muilta sotasatamilta ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottamalta satama-alueelta turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta. Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta sotasatamassa ja sotasatama-alueella.

Sotasatamanpitäjän on osoitettava turvallisuusselvityksessä toimintaperiaatteensa onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi sekä annettava tarvittavat tiedot niiden toteuttamiseksi tarvittavasta organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Turvallisuusselvitykseen on liitettävä 37 §:ssä tarkoitettu sotasataman ja sotasatama-alueen sisäinen pelastussuunnitelma.

Lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa tai sotasatama-alueella suorittavan on laadittava turvallisuusselvitys omalta osaltaan ja toimitettava se sotasatamanpitäjälle. Sotasatamanpitäjä voi edellyttää, että nämä turvallisuusselvitykset laaditaan määrätyssä muodossa. Sotasatamanpitäjän on laadittava turvallisuusselvitys koko sotasatamalle ja sotasatama-alueelle, pidettävä se ajan tasalla ja huolehdittava siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden koko sotasatamalle ja sotasatama-alueelle. Sotasatamanpitäjä voi tehdä yhtenäisen turvallisuusselvityksen koko sotasatamalle, jos satama muodostuu useammasta sotasatama-alueesta.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella päätöksellään määrätä, miten sotasatama ja sotasatama-alue on varustettava lastivahinkojen varalta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä.

39 §

Sotilaslentopaikan turvallisuusselvitys

Sotilaslentopaikalla on oltava turvallisuusselvitys, jos lentopaikan kautta ilmaitse kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ylittää 10 000 tonnia vuodessa. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi edellyttää myös muilta lentopaikoilta turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta. Turvallisuusselvityksessä

on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja siihen liittyvä toiminta sotilaslentopaikalla.

Sotilaslentopaikanpitäjän on osoitettava turvallisuusselvityksessä toimintaperiaatteensa onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi sekä annettava tarvittavat tiedot niiden toteuttamiseksi tarvittavasta organisaatiosta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Turvallisuusselvitykseen on liitettävä 37 §:ssä tarkoitettu sotilaslentopaikan sisäinen pelastussuunnitelma.

Lastinkäsittelypalveluja sotilaslentopaikalla suorittavan on laadittava turvallisuusselvitys omalta osaltaan ja toimitettava se sotilaslentopaikanpitäjälle. Sotilaslentopaikanpitäjä voi edellyttää, että nämä turvallisuusselvitykset laaditaan tietyssä määrättyssä muodossa. Sotilaslentopaikanpitäjän on laadittava turvallisuusselvitys koko sotilaslentopaikalle, pidettävä se ajan tasalla ja huolehdittava siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden koko sotilaslentopaikalla. Sotilaslentopaikanpitäjä voi tehdä yhtenäisen turvallisuusselvityksen koko sotilaslentopaikalle, jos sotilaslentopaikka muodostuu useammasta sotilaslentopaikka-alueesta.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi turvallisuusselvityksen sisältämän vaarojen arvioinnin tai muun arvioinnin perusteella päätöksellään määrätä, miten sotilaslentopaikka on varustettava lastivahinkojen varalta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen sisällöstä.

40 §

Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuusselvityksen hyväksyminen

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto päättää koko merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöön osittain tai kokonaan ottaman sataman alueen turvallisuusselvityksen hyväksymisestä.

Sotasatamanpitäjän on toimitettava turvallisuusselvitys Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle hyväksyttäväksi riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista sekä kohtuullisessa ajassa sellaisten vaarallisten aineiden kuljetusmäärien tai muiden muutosten yhteydessä, joiden takia sotasataman toiminnan laajuus kasvaa tai muuttuu siten, että toiminta edellyttää turvallisuusselvityksen saattamista ajan tasalle uutta toimintaa vastaavaksi.

Ennen turvallisuusselvityksen hyväksymistä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on tarvittaessa varattava pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä turvallisuusselvityksestä ja hyväksymisen jälkeen tarvittaessa pidettävä hyväksytty turvallisuusselvitys näiden saatavilla.

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on ilmoitettava sotasatamanpitäjälle turvallisuusselvitystä koskevat johtopäätöksensä kohtuullisessa ajassa. Sotasatamanpitäjän on ilmoitettava hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa suorittaville.

Satamassa toimivien osapuolten on toimittava yhteistyössä keskenään ja harjoitettava säännöllisesti turvallisia käytänteitä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta.

41 §

Sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen hyväksyminen

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto päättää sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen hyväksymisestä.

Sotilaslentopaikanpitäjän on toimitettava turvallisuusselvitys Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle hyväksyttäväksi riittävän ajoissa ennen toiminnan aloittamista tai kohtuullisessa ajassa vaarallisten aineiden kuljetusmäärien muutosten tai muiden muutosten yhteydessä, joiden takia sotilaslentopaikan toiminnan laajuus kasvaa tai muuttuu siten, että toiminta edellyttää turvallisuusselvityksen saattamista ajan tasalle uutta toimintaa vastaavaksi.

Ennen turvallisuusselvityksen hyväksymistä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on tarvittaessa varattava pelastusviranomaiselle, alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, aluehallintovirastolle sekä tarvittaessa muille viranomaisille mahdollisuus esittää mielipiteensä turvallisuusselvityksestä ja hyväksymisen jälkeen pidettävä hyväksytty turvallisuusselvitys näiden saatavilla.

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on ilmoitettava sotilaslentopaikanpitäjälle turvallisuusselvitystä koskevat johtopäätöksensä kohtuullisessa ajassa. Sotilaslentopaikanpitäjän on ilmoitettava hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja sotilaslentopaikassa suorittaville.

Sotilaslentopaikoilla toimivien osapuolten on toimittava yhteistyössä keskenään ja harjoitettava säännöllisesti turvallisia käytänteitä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen hyväksymisen käytännön toteutuksesta.

42 §

Merivoimien sotasataman ja Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottaman satama-alueen turvallisuusselvityksen saattaminen ajan tasalle

Sotasatamanpitäjän on tarkistettava sotasataman ja sotasatama-alueen turvallisuusselvitys ja saatettava se ajan tasalle:

- 1) jos sotasataman tai sotasatama-alueen toiminnassa on tapahtunut suuronnettomuuksien vaaraa lisäävä muutos;
- 2) jos onnettomuus- tai vaaratilanteiden selvittelyssä on ilmennyt huomioon otettavia seikkoja;
- 3) Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston pyynnöstä.

Lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa suorittavan on ilmoitettava sotasatamanpitäjälle, jos sen toiminnassa on tapahtunut 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu muutos.

Turvallisuusselvitys on tarkastettava ja saatettava ajan tasalle 40 §:ssä säädetyn mukaisesti vähintään joka viides vuosi. Siinä on otettava huomioon sotasataman tai sotasatama-alueen ja pelastustoimen järjestelyissä tapahtuneet muutokset sekä vaarojen arvioinnin kehitys ja tekninen kehitys onnettomuuksien torjunnassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen tarkastamisen ja ajan tasalle saattamisen käytännön toteutuksesta.

43 §

Sotilaslentopaikan turvallisuusselvityksen saattaminen ajan tasalle

Sotilaslentopaikanpitäjän on tarkistettava sotilaslentopaikan turvallisuusselvitys ja saatettava se ajan tasalle:

1) jos sotilaslentopaikan toiminnassa on tapahtunut suuronnettomuuksien vaaraa lisäävä muutos;

2) jos onnettomuus- tai vaaratilanteiden selvittelyssä on ilmennyt huomioon otettavia seikkoja;

3) Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston pyynnöstä.

Lastinkäsittelypalveluja sotilaslentopaikalla suorittavan on ilmoitettava sotilaslentopaikanpitäjälle, jos sen toiminnassa on tapahtunut 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu muutos.

Turvallisuusselvitys on tarkistettava ja saatettava ajan tasalle 41 §:ssä säädetyn mukaisesti vähintään joka viides vuosi. Turvallisuusselvityksessä on otettava huomioon sotilaslentopaikan ja pelastustoimen järjestelyissä tapahtuneet muutokset sekä vaarojen arvioinnin kehitys ja tekninen kehitys onnettomuuksien torjunnassa.

Edellä 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa turvallisuusselvitys on saatettava ajan tasalle kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun 1 momentissa tarkoitettu turvallisuusselvityksen ajan tasalle saattamisen tarve todettiin.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä turvallisuusselvityksen tarkastamisen ja ajan tasalle saattamisen käytännön toteutuksesta.

7 luku

Käsketyssä tehtävässä olevien henkilöiden kuljettaminen vaarallisia aineita kuljettavassa kuljetusvälineessä

44 §

Käsketyssä tehtävässä olevien henkilöiden kuljettaminen vaarallisia aineita kuljettavassa kuljetusvälineessä

Käsketyssä tehtävässä olevien varusteinaan ja kuorminaan tarvitsemiaan vaarallisia aineita, jotka eivät aiheuta merkittävää vaaraa, saa rajoitetusti kuljettaa sotilasaluksessa ja sotilasilma-aluksessa, maantiehen kuuluvalla lautalla, linja-autossa ja sotilasajoneuvon tai Puolustusvoimien ajoneuvon lavalla, jos kuljetusväline on tähän soveltuva ja tarvittavasta henkilöiden turvallisuudesta huolehditaan vaarallisia aineita sisältävän kuorman ja lastin turvallisella sijoittelulla ja muilla asianmukaisilla erityistoimenpiteillä, jotka perustuvat riskienarviointiin. Vaaralliset aineet saavat olla käsketyssä tehtävässä olevan henkilön henkilökohtaisessa varustuksessa käsketyt tehtävän vaatimalla tavalla pakattuina tai pakkaamattomina taikka kuljetukseen tarkoitetuissa pakkauksissaan ja säiliöissään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa kuljetuksessa saa käskyn antaneen joukon johtajan päätöksellä kuljettaa myös tehtävään määrätyn Puolustusvoimien palkattuun henkilökuntaan kuuluvia ja muun viranomaisen henkilökuntaan kuuluvia.

Rahdin kuljetuksessa vaarallisia aineita sisältävää kuormaa ei saa kuljettaa kuljetusyksikössä, jossa on mukana miehistöön kuulumattomia henkilöitä, ellei se ole välttämätöntä ja kuljetustehtävän tai muun käsketyt tehtävän toteuttamiseksi tarpeellista. Tarpeellisuuden poiketa tämän momentin vaatimuksista tekee sotilasjoukon johtaja riskienarvioinnin perusteella.

Käskyn antaneen joukon johtajan on ilmoitettava kuljetusvälineestä vastaavalle tai kuljetusvälineen johtajalle kuljetettavaksi tulevasta vaarallisesta aineesta ja 2 momentissa tarkoitetuista henkilöistä.

Ennen 1 ja 3 momentissa tarkoitettua kuljetusta on kaikilla käskettyä tehtävää suorittavilla oltava suoritettuna henkilöstön vastuuseen ja tehtäviin soveltuva sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattava koulutus.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä:

- 1) sallitusta vaarallisia aineita sisältävästä kuormasta ja lastista kuljetettaessa henkilöitä vaarallisten aineiden kuljetuksen yhteydessä käsketyssä tehtävässä;
- 2) käytettävästä kuljetusvälineestä, kuorman ja lastin sijoittelusta sekä henkilöiden sijoittumisesta kuljetusvälineessä;
- 3) vaarallista ainetta kuljettavan ajoneuvon kuljetuksesta tiehen kuuluvalla lautalla tai maastossa;
- 4) vaarallisista aineista vaadittavista tiedoista ja niiden toimittamisen tavasta;
- 5) tiedostavasta koulutuksesta sekä riskienkäsittelytavasta;

45 §

Vaarallisten aineiden kuljetus matkatavarana

Vaarallista ainetta ei saa kuljettaa eikä 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 tämä ei saa ottaa matkatavarana tai muutoin mukanaan ilma-alukseen.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 38 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, joilla poiketaan 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

8 luku

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys

46 §

Yleinen koulutus ja pätevyys

Jokaisella vaarallisen aineen kuljetukseen tai kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseen liittyviä tehtäviä suorittavalla on oltava tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään ja riittävän usein toistuva täydennyskoulutus.

47 §

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettava koulutus

Vaarallisten aineiden tie-, alus- tai ilmakuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavalla on oltava suoritettuna henkilöstön vastuuseen ja tehtäviin soveltuva sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattava koulutus, joka muodostuu:

1) yleisestä tiedostavasta koulutuksesta, jossa henkilöstölle annetaan yleiset tiedot vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;

2) tehtäväkohtaisesta koulutuksesta, jossa henkilöstölle annetaan yksityiskohtaista sen tehtäviin ja vastuuseen suhteutettua koulutusta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;

3) turvallisuuskoulutuksesta, jossa henkilöstölle annetaan koulutusta vaarallisten aineiden vaaroista suhteutettuna mahdolliseen onnettomuuden aiheuttamaan tapaturmavaaraan ja altistukseen ja jolla pyritään siihen, että henkilöstöllä on tiedot vaarallisten aineiden turvallisesta käsittelystä ja toimintatavasta hätätilanteessa;

4) radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä koulutuksesta, jossa radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä hoitavalle henkilöstölle annetaan soveltuvaa koulutusta radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvistä riskeistä ja varotoimenpiteistä säteilyltä suojautumista ja muiden henkilöiden suojaamista varten;

5) koulutuksesta, jossa paneudutaan turvauhkiin, niiden tunnistamiseen ja vähentämismenetelmiin sekä turvarikkomustilanteissa tarvittaviin toimenpiteisiin ja joka sisältää tiedot mahdollisesta turvasuunnitelmasta suhteutettuna henkilön vastuuseen, velvollisuuksiin ja tehtäviin suunnitelmaa toteutettaessa;

6) täydennyskoulutuksesta, jolla määräjain ylläpidetään koulutuksessa saatuja tietoja ajan tasalla ja jossa annetaan tietoja säännöksissä ja määräyksissä tapahtuneista muutoksista.

Tässä pykälässä säädetty koskee myös lentotoimintaan liittyvää lentorahdin ja matkatavaran vastaanottamista ja käsittelyä sekä ilmailun maahuolintapalveluja ja turvatarkastuksia sekä vastaavia tehtäviä hoitavaa henkilöstöä, jonka tehtävät eivät välittömästi liity vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen.

Tässä pykälässä säädetty ei koske tiekuljetuksessa kuljettajaa tehtävässä, jossa hänellä edellytetään olevan 9 luvussa tarkoitettu ajolupa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 42 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

48 §

Ilmakuljetusta koskeva koulutusohjelma

Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on oltava palveluksessaan olevan vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön koulutusta koskeva yksityiskohtainen vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskeva koulutusohjelma. Koulutusohjelman on sisällettävä tiedot siitä, miten koulutettavien oppimistavoitteet ja tehtävien edellyttämät osaaminen ja pätevyys saavutetaan, sekä tiedot käytettävän kouluttajan riittävästä pätevyydestä.

Toiminnanharjoittajan koulutusohjelman on oltava toiminnanharjoittajan kotivaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä. Suomessa toiminnanharjoittajan koulutusohjelman hyväksymisestä päättää Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 43 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa mainitusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

49 §

Ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvän koulutuksen antaja

Edellä 48 §:ssä tarkoitettua vaarallisten aineiden ilmakuljetukseen ja muuhun lentotoimintaan liittyvää koulutusta antavalla kouluttajalla on oltava ennen koulutuksen järjestämistä osoitettavissa tai arvioitavissa olevat hyvät tiedot vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta sekä pätevyys koulutukseen ja niihin tehtäviin, joista hän antaa koulutusta.

Kouluttajan on järjestettävä koulutusta vähintään kerran kahdessa vuodessa. Jos tämä ei toteudu, hänen on osallistuttava 48 §:ssä tarkoitettuun ilmakuljetuksen täydennyskoulutukseen.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 44 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa mainitusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista.

Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

9 luku

PV-VAK-ajolupa tiekuljetuksessa

50 §

Vaarallisten aineiden kuljettajan PV-VAK-ajolupa tiekuljetuksessa

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava lupa (*PV-VAK-ajolupa*), jos kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo sitä edellyttävät. PV-VAK-ajoluvan haltija saa kuljettaa ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä sellaisia vaarallisia aineita, joiden aineluokkaa ja kuljetustapaa vastaavat merkinnät hänellä on PV-VAK-ajoluvassaan.

Suomeen lähetetty henkilö, jolla on Suomea sitovassa joukkojen tai kansainvälisen sotilasesikunnan asemaa koskevassa sopimuksessa (SopS 17/2023 ja 18/2023) tai puolustusyhteistyöstä Suomen tasavallan hallituksen ja Amerikan Yhdysvaltojen hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 70/2024) tarkoitettu vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa, saa Suomessa kuljettaa ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä sellaisia vaarallisia aineita, joiden kuljettamiseen kyseinen ajolupa oikeuttaa ajoluvan myöntäneessä valtiossa.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millaisiin kuljetuksiin PV-VAK-ajolupa oikeuttaa.

51 §

PV-VAK-ajolupaa varten annettava koulutus

Ennen PV-VAK-ajolupakoulutukseen osallistumista koulutettavan on tullut suorittaa ADR-ajolupakoulutus.

PV-VAK-ajolupaa varten annettava koulutus sisältää ADR-ajolupakoulutusta täydentävän teoriaopetuksen. Täydentävä teoriaopetus sisältää:

- 1) PV-VAK-ajoneuvojen PV-VAK-hyväksynnit;
- 2) kansainväliset sotilasstandardit ja kansainväliset kuljetukset;
- 3) 6 §:n olosuhteisiin liittyvät poikkeukset;
- 4) muut tässä laissa säädetyt poikkeukset ADR-määräyksiin.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettusta ADR-ajolupakoulutusta täydentävän PV-VAK-ajolupakoulutuksen ja kurssien rakenteesta, kestosta, sisällöstä, käytännön järjestelyistä ja niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

52 §

Perehdytyskoulutus valmiutta kohottaessa ja poikkeusoloissa

Tämän lain 6 §:n mukaisissa olosuhteissa käytettäville kolmannen osapuolen kuljettajille tai reserviläiskuljettajille, joilla ei ole voimassa olevaa räjähdeADR-ajolupaa eikä voimassa olevaa PV-VAK-ajolupaa, on Puolustusvoimien annettava riittävä perehdytyskoulutus vaarallisten aineiden ja erityisesti sotilasräjähteiden kuljettamiseen tämän lain vaatimusten mukaisesti.

Ennen 1 momentissa tarkoitettuun perehdytyskoulutukseen osallistumista koulutettavan on tullut toimia ammattikuljettajana, hänellä on oltava voimassa oleva liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukainen tavaraliikenteen ammattipätevyys, kyseisen ajoneuvoluokan ajolupa tai saatuna Puolustusvoimien PV-VAK-sotilaskuljettajakoulutus. Kuljettajalle on annettava todistus perehdytyskoulutukseen osallistumisesta. Perehdytyskoulutus sisältää seuraavat aihealueet:

- 1) sotilasräjähteiden ja muiden kuljetettavien vaarallisten aineiden tunnistaminen, kuljetusasiakirjamerkinnot ja pakkausmerkinnät;
- 2) kuljettajan toiminta kuormauksen, kuljetuksen, purkamisen ja tavarankäsittelyn aikana;
- 3) sotilasräjähteiden ja muiden kuljetettavien vaarallisten aineiden vaarat ja ominaisuudet sekä kuljettajan toiminta mahdollisen hätätilanteen varalta.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen rakenteesta, kestosta, sisällöstä ja käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

53 §

PV-VAK-ajoluvan saamiseksi tarvittava koe

PV-VAK-ajoluvan saamiseksi on läpäistävä koe sen osoittamiseksi, että koulutukseen osallistuneella on vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon kuljettajalta vaadittavat tiedot ja taidot niistä kuljetuksista, joita koskevaan koulutukseen hän on koetta varten osallistunut. Puolustusvoimat vastaa kokeen järjestämisestä.

Koevaatimus ei koske 6 §:n mukaisissa olosuhteissa:

- 1) kolmannen osapuolen kuljettajia;
- 2) PV-VAK-koulutuksen saaneita, joiden PV-VAK-ajolupa on vanhentunut.

Ajolupakokeen järjestäjän on varmistuttava, että kokeeseen osallistuja on , suorittanut enintään 12 kuukautta aikaisemmin PV-VAK- ajolupaa varten annettavan koulutuksen. Ajolupakokeen järjestäjän on myös varmistettava kokeeseen osallistujan henkilöllisyys.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajolupakokeen rakenteesta, sisällöstä, suoritustavasta, valvonnasta, käytännön järjestelyistä sekä niihin liittyvistä muista teknisistä yksityiskohdista.

54 §

PV-VAK-ajoluvan myöntäminen

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston hyväksymä tutkintoja vastaanottava ajoneuvotarkastaja myöntää PV-VAK-ajoluvan esityksestä. PV-VAK-ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että henkilö on osallistunut PV-VAK-ajolupaa varten annettavaan koulutukseen ja suorittanut hyväksytysti PV-VAK-ajoluvan saamiseksi tarvittavan kokeen. Lisäksi PV-VAK-ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on, jos kyseessä on palkattuun henkilöstöön kuuluva tai varusmies, että hänellä on voimassa oleva ADR-ajolupa. PV-VAK-ajolupa myönnetään määräajaksi.

PV-VAK-ajoluvan voimassaoloaikaa voidaan sen voimassaoloaikana jatkaa määräajaksi tai myöntää uudelleen voimassaoloajan umpeuduttua, jos hakija täyttää PV-VAK-ajoluvan myöntämiselle asetetut vaatimukset ja hän on suorittanut hyväksytysti täydennyskoulutusta vastaavan kokeen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto antaa tarkempia määräyksiä PV-VAK-ajoluvan voimassaoloajasta, voimassaolon ja sen jatkamisen määräytymisestä, uudelleen myöntämisestä, PV-VAK-ajoluvan mallista sekä PV-VAK-ajoluvan myöntämisen käytännön toimenpiteistä.

55 §

PV-VAK-ajolupakoulutuksen antaja

PV-VAK-ajoluvan saamiseksi tarvittavan koulutuksen antaa Puolustusvoimat.

Koulutuksen antajalla ja koulutusta antavalla henkilöllä on oltava koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Lisäksi:

- 1) koulutuksen antajalla on oltava:
 - a) toiminnan laajuuteen nähden riittävä ja ammattitaitoinen opetushenkilöstö;
 - b) tarkoituksenmukainen opetusaineisto ja välineistö sekä tarvittavat koulutustilat;
- 2) koulutusta antavalla henkilöllä on oltava:
 - a) voimassa oleva, vähintään annettavaa koulutusta vastaava PV-VAK-ajolupa;
 - b) hyvät tiedot tämän lain ja sen nojalla annetuista vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista säännöksistä ja määräyksistä sekä koulutusvaatimuksissa tapahtuvasta kehityksestä.

56 §

PV-VAK-ajolupakoulutusta ja koetta koskevien tietojen tallentaminen

PV-VAK-ajolupakoulutuksen antajan on tallennettava tiedot PV-VAK-ajolupakoulutukseen osallistuvista henkilöistä ja heille annetuista koulutuksesta.

Ajoneuvotarkastajan on tallennettava PV-VAK-ajolupakokeiden suorittamista ja myönnettyjä PV-VAK-ajolupia koskevat tiedot.

10 luku

Turvatoimet

57 §

Yleiset turvatoimet

Vaarallisen aineen kuljetuksen osapuolten on asianmukaisin turvatoimin varauduttava turvauhiin. Osapuolten on toimittava tarpeen mukaan yhteistyössä keskenään ja viranomaisten kanssa tarvittavalla tavalla turvauhkia koskevien tietojen välittämisessä ja soveltuvien turvatoimien hoitamisessa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 51 §:n 2 momentin nojalla annettuja valtioneuvoston asetuksen säännöksiä ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

58 §

Tiekuljetusten turvatoimet

Vaarallisia aineita saa luovuttaa tiekuljetuksena kuljetettavaksi vain asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle.

Edellä 37 §:n 1 momentissa tarkoitetun sisäisen pelastussuunnitelman laatijan on huolehdittava, että tiekuljetuksessa käytettävän toistuvan, kiinteän tilapäisen säilytyksen paikka on tarvittaessa valaistu ja muutoin turvattu ja asiaton pääsy alueelle on mahdollisuuksien mukaan estetty.

Tiekuljetuksen aikana jokaisella miehistön jäsenellä on oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 52 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

59 §

Tiekuljetusten turvasuunnitelma ja kuljetusvälineen turvaaminen

Kuljetettaessa teitse vaarallisia aineita, joista voi aiheutua merkittävä turvauha, kuljetuksen osapuolten on laadittava ja pidettävä ajan tasalla toiminnassaan sovellettava turvasuunnitelma, jonka on sisällettävä toimenpiteet ja menettelyt turvauhiin varautumisesta.

Kuljetettaessa 1 momentissa tarkoitettua ainetta kuljetuksen suorittajan on varustettava kuljetukseen käytettävä kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai turvattava kuljetus muin järjestelyin varkauksien ja muun tahallisen väärinkäytön estämiseksi. Laitteet ja järjestelyt eivät saa estää pelastustoimintaa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 53 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

11 luku

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset

60 §

Velvollisuus korjata puute tai vika taikka keskeyttää kuljetus

Jos kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin rakenteessa tai varusteissa havaitaan turvallisuuteen vaikuttava puutteellisuus tai vika, sitä ei saa käyttää ennen kuin puutteellisuus tai vika on korjattu. Kielto ei koske matkalla todettua, olosuhteet huomioon ottaen vähäiseksi katsottavaa puutteellisuutta tai vikaa, joka todennäköisesti on syntynyt matkan kestäessä ja joka ei ole ollut välittömästi havaittavissa ja korjattavissa ja jonka korjausta ei voida ilman huomattavaa hankaluutta matkalla suorittaa.

Kuljetus on keskeytettävä, jos matkan aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden. Matkaa saa jatkaa vasta, kun kuljetuksen jatkaminen on turvallista. Kuljetusta keskeytettäessä on otettava huomioon:

- 1) keskeyttämisestä aiheutuvat vaarat;
- 2) mahdollisuus sijoittaa kuljetettava lähetys, lasti tai kuorma turvallisesti;
- 3) muut yleisen turvallisuuden vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi antaa luvan jatkaa keskeytetty kuljetus loppuun asti. Valvontaviranomaisen on annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittavaa hallinnollista apua, jos:

- 1) valvontaviranomainen ei voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen matkan jatkamista eikä turvallisen kuljetuksen vaatimuksia voida täyttää; tai
- 2) kuljetuksen suorittaja ilmoittaa, ettei lähettäjä ole ilmoittanut vaarallisen aineen ominaisuuksia, ja vedoten toimintasuunnitelmaan tai tukipyyntöön, pyytää kuorman purkamista, hävittämistä tai vaarattomaksi tekemistä.

61 §

Alueelliset kuljetusrajoitukset tiekuljetuksessa

Tässä laissa tarkoitetuissa vaarallisten aineiden tiekuljetuksissa on noudatettava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 55 §:n nojalla annettuja reittirajoituksia.

Reittirajoituksista voidaan poiketa tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa sen joukko-osaston komentajan päätöksellä, jossa lähettäjän asemassa oleva palvelee.

12 luku

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset

62 §

Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteissa

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 tarkoitettun 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.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on 2 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 56 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa mainitusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

63 §

Ilmoitus säteilyraja-arvon ylityksestä

Kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan on ilmoitettava radioaktiivisten aineiden kuljetuksen yhteydessä huomaamastaan säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen turvallisen raja-arvon ylityksestä niille kuljetuksen osapuolille, jotka ovat voineet altistua säteilylle tai saasteelle kuljetuksen aikana. Ilmoitus on tehtävä myös Säteilyturvakeskukselle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 57 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

64 §

Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta

Tiekuljetuksessa kuormaajan, täyttäjän, kuljetuksen suorittajan, kuorman purkajan ja vastaanottajan on kunkin toiminnassaan annettava selvitys kuukauden kuluessa tapahtumasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, jos vaarallisten aineiden tiekuljetuksen aikana tai siihen liittyvän kuormaamisen, purkamisen tai säiliön taikka irtotavara-ajoneuvon tai -kontin täytön yhteydessä tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy:

- 1) vaarallisen aineen vuoto tai välitön uhkaava vaara aineen vuotamisesta;
- 2) henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahinko; tai
- 3) tapahtuma, johon on pyydetty viranomaisapua.

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on toimitettava tiedot kuukauden kuluessa onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevista selvityksistä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle.

Sotasatamassa ja sotasatama-alueella tiekuljetuksesta vastuussa olevan kuljetuksen suorittajan ja sisäisissä siirroissa tai tilapäisessä säilytyksessä lastista vastuussa olevan on kunkin toiminnassaan annettava selvitys—kuukauden kuluessa tapahtumasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle ja sotasatamanpitäjälle, jos sotasatamassa tapahtuu vaarallisen aineen kuljetuksessa tai siihen liittyvässä siirrossa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle onnettomuus tai vaaratilanne.

Aluksesta vastuussa olevan on annettava mahdollisimman laaja selvitys viipymättä lähimmän rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos vaarallisten aineiden

aluskuljetuksessa tapahtuu onnettomuus tai vaaratilanne, johon liittyy vaarallista ainetta sisältävän lastin katoaminen tai todennäköinen katoaminen mereen.

Ilmakuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on annettava selvitys kuukauden kuluessa tapahtumasta tai vaaratilanteesta:

1) vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudesta ja vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanteesta kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus tai vaarallisten aineiden kuljetusvaaratilanne tapahtui;

2) tapauksista, joissa rahdista löydetään vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi luovutettuja tai kuljetettavia vaarallisia aineita, kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallinen aine löydettiin;

3) havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tapauksista, joissa matkustajalta, miehistön jäseneltä tai matkatavarasta löydetään vaatimusten vastaisia vaarallisia aineita, sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella vaarallinen aine löydettiin;

4) havaituista tapauksista, joissa vaarallisia aineita on kuljetettu noudattamatta kuormausta, kuorman erottelua tai kuorman kiinnitystä koskevia vaatimuksia taikka antamatta vaadittuja tietoja, kuljetuksen suorittajan kotivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Tämän lain 6 §:n mukaisissa olosuhteissa voidaan poiketa pykälässä säädetyistä aikamääreistä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on tässä pykälässä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 58 §:n 6 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 7 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

65 §

Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittaminen

Jos kyse on radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvästä onnettomuudesta tai vaaratilanteesta, Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on toimitettava tiedot 64 §:ssä tarkoitetuista selvityksistä Säteilyturvakeskukselle.

66 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Viranomaisen oikeuteen ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittele mattoman tai tahattoman rikkomuksen takia, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn ilmakuljetusta tai alus kuljetusta koskevan selvityksen perusteella, sovelletaan, mitä ilmailulain 128 §:ssä säädetään poikkeamatietojen käytöstä ja merilain (674/1994) 18 luvun 15 a §:ssä onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä.

Viranomaisen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen takia, joka tulee sen tietoon tämän luvun säännösten nojalla tehdyn tiekuljetusta koskevan selvityksen tai sotasatamassa tapahtunutta onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan selvityksen perusteella, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Työnantaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää eikä muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

13 luku

Kuljetuksen osapuolten velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia velvollisuuksia

67 §

Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä

Valvontaviranomaisen kuljetuksen valmistelun, toteuttamisen sekä kuljetusturvallisuuden ja kuljetuksen turvaamisen tarkastamiseksi antamia määräyksiä on noudatettava. Kuljetukseen liittyvät asiakirjat on pyydettäessä esitettävä valvontaviranomaiselle

68 §

Velvollisuus varmistaa vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen turvallisuus

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valmistajan, valtuutetun edustajan, maahantuojan, jälleenmyyjän, omistajan, käyttäjän, muun markkinoille saattajan, haltijan ja käyttöönottajan on varmistettava, että tuote on turvallinen ja vaatimustenmukainen.

69 §

Erityiset velvollisuudet radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa

Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen sisältyviä ja siihen liittyviä tehtäviä ja toimenpiteitä suorittavalla on oltava:

1) toiminnassa sovellettava johtamisjärjestelmä tehtävien ja toimenpiteiden vaatimuksenmukaisuuden varmistamiseksi;

2) säteilysuojeluohjelma työntekijöiden ja väestön säteilyturvallisuuden varmistamiseksi.

Säteilysuojeluohjelmassa on esitettävä toteutettavat toimenpiteet radioaktiivisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvan säteilyaltistuksen estämiseksi ja rajoittamiseksi. Toimenpiteet on suhteutettava säteilyaltistuksen määrään ja todennäköisyyteen.

Radioaktiivisten aineiden lähettäjän sekä aluskuljetuksessa laivaajan ja lastinantajan, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan on ryhdyttävä havaitun säteilyraja-arvon ylityksen takia välittömästi tarpeellisiin toimenpiteisiin säteilystä tai radioaktiivisen saasteesta aiheutuvien vaarojen poistamiseksi ja seurausten lieventämiseksi. Sen on myös tutkittava tapaus, korjattava sopivin toimenpitein syyt ja olosuhteet samanlaisten tapausten toistumisen ehkäisemiseksi sekä ilmoitettava Säteilyturvakeskukselle tapauksen syistä ja korjaavista toimenpiteistä.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 63 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Tiekuljetuksen osapuolet

70 §

Lähtäjän velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa lähtäjä saa luovuttaa kuljetettavaksi vain lähetyksiä, jotka täyttävät tämän lain vaatimukset. Lähtäjän on:

- 1) varmistettava, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;
- 2) annettava kuljetuksen suorittajalle kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot;
- 3) käytettävä vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja säiliöitä;
- 4) käytettävä turvallista lähetystapaa ja noudatettava lähetyksärajoituksia;
- 5) varmistettava, että tyhjä säiliö, ajoneuvo tai irtotavarakontti, josta ei ole poistettu vaaratekijöitä, luovutetaan kuljetettavaksi vastaavasti merkittynä ja suljettuna kuin täytenä ollessaan.

Jos lähtäjä käyttää muiden osapuolten palveluja, hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että lähetys täyttää tämän lain vaatimukset. Lähtäjä saa tällöin luottaa 1 momentin 1–3 ja 5 kohdassa tarkoitetuissa asioissa muiden osapuolten antamiin tietoihin.

Tämän lain 6 §:n mukaisissa olosuhteissa lähtäjän on arvioitava kolmannen osapuolen kuljettajan pätevyyden vaatimustenmukaisuus, jos kuljettajalla ei ole ADR-ajolupaa, ja ajoneuvon vaatimustenmukaisuus, jos ajoneuvo ei ole ADR-hyväksytty. Näissä tilanteissa lähtäjä vastaa kuljetusten turvallisuudesta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 64 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä 4 momentissa tarkoitetuista lähtäjän velvollisuuksien käytännön toteutuksesta.

71 §

Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on:

- 1) huolehdittava, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa voidaan käyttää tähän tehtävään ja että tiekuljetuksessa ajoneuvo on asianmukaisesti miehitetty;
- 2) varmistettava, että vaarallisen aineen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;

3) varmistettava, että ennen kuljetusta lähettäjältä on saatu kuljetettavista vaarallisista aineista tarvittavat tiedot ja että vaaditut asiakirjat ovat mukana kuljetuksessa tai saatavilla kuljetuksen aikana;

4) varmistettava riittävällä tavalla, että ajoneuvossa ja kuormassa ei ole ilmeisiä vikoja tai vuotoja ja että niistä ei puutu varusteita;

5) varmistettava, että määräaika säiliöiden seuraavalle tarkastukselle ei ole umpeutunut siten, ettei säiliöitä saa enää käyttää kyseiseen kuljetukseen;

6) varmistettava, että ajoneuvoa ei ole ylikuormattu;

7) varmistettava, että ajoneuvon on kiinnitetty vaarallisia aineita sisältävää kuormaa osoittavat merkinnät;

8) huolehdittava, että kuljettajalle ja muille miehistön jäsenille on toimitettu onnettomuuden ja hätätilanteen varalta ohjeet, ja varmistettava, että he ymmärtävät ohjeet ja osaavat toimia niiden mukaisesti ja että kuljetuksessa ovat mukana tarvittavat ohjeet, henkilönsuojaimet ja varusteet, joiden avulla ryhdytään vaaratilanteen edellyttämiin toimenpiteisiin.

Jos kuljetuksen suorittaja havaitsee 1 momentin 1–7 kohdassa tarkoitetuissa asioissa laiminlyönnin tai tämän lain vastaisen menettelyn, se ei saa ennen asian korjaamista toimittaa lähetystä eteenpäin.

Edellä 1 momentin 1–7 kohdassa tarkoitettujen velvollisuuksien on täytettävä kuljetusta varten saatujen asiakirjojen ja tietojen perusteella tarkastamalla riittävällä tavalla lastinkuljetusyksikkö ja tarvittaessa kuorma. Kuljetuksen suorittaja saa 1 momentin 2–4 ja 7 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten antamiin tietoihin. Kuljetuksen suorittaja saa luottaa 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa siihen, mitä kuljetuksen merikuljetusosuutta varten laaditussa pakkaustodistuksessa vakuutetaan.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 65 §:n 5 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnnettuihin sotilasstandardeihin.

Tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa tämän pykälän mukainen kuljetuksen suorittajan vastuu on lähettäjällä.

72 §

Vastaanottajan velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa vastaanottaja ei saa kieltäytyä ottamasta lähetystä vastaan muutoin kuin pakottavista syistä. Vastaanottajan on varmistettava kuorman purkamisen jälkeen, että hänen tehtäviinsä liittyvät vaatimukset on täytetty. Kontin saa palauttaa kuljetuksen suorittajalle tai ottaa uudelleen käyttöön vasta, kun varmistamisessa havaitut laiminlyönnit on korjattu.

Jos vastaanottaja käyttää muiden osapuolten palveluja, hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että tässä pykälässä säädetyt vaatimukset on täytetty.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 66 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen

toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin

73 §

Kuormaaajan velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa kuormaaaja saa luovuttaa kuljettavaksi vain sellaisia vaarallisia aineita, joiden kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa.

Kuormaaajan on:

- 1) tarkastettava luovuttaessaan kuljettavaksi pakattuja vaarallisia aineita tai tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia, että pakkaukset eivät ole vahingoittuneita ja että kuljettavaksi ei luovuteta lähetystä, jonka vahingoittunut pakkaus voi vaarantaa kuljetusturvallisuuden;
- 2) kuormattava ja käsiteltävä vaarallisia aineita sisältäviä lähetyksiä ja kuormaa kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioon ottaen;
- 3) merkittävä kontti kuljetettavien aineiden vaaraominaisuuksien mukaan kuormattuaan vaarallisia aineita konttiin ja luovuttaessaan sen kuljetuksen suorittajalle kuljettavaksi;
- 4) kuormattava yhteen vain kolleja, jotka vaaraominaisuuksien mukaan voidaan kuormata samaan kuormatilaan, ja eroteltava ne toisistaan ja muista tavaroista kuormatilassa vaaraominaisuuksien mukaan tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kuormaaaja saa 1 momentissa ja 2 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten hänelle antamiin tietoihin.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 67 §:n 4 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 4 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

74 §

Pakkaaajan velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa pakkaaajan on:

- 1) pakattava vaaralliset aineet kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioon ottaen;

- 2) valmistellessaan pakattua lähetystä kuljetusta varten varmistettava, että kuljetusvalmiissa pakkauksessa on sen sisällön vaaraominaisuuksia koskevat merkinnät.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 68 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

75 §

Täyttäjän velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa säiliön sekä irtotavara-ajoneuvon ja -kontin täyttäjän on:

- 1) ennen säiliön täyttämistä varmistettava, että säiliö ja sen laitteet ja varusteet ovat teknisesti moitteettomassa kunnossa;
- 2) varmistettava, että säiliöt on tarkastettu ajallaan;
- 3) täytettävä säiliötä vain sellaisilla vaarallisilla aineilla, joiden kuljetukseen säiliö soveltuu;
- 4) varmistettava, että säiliön säiliöosastojen täyttäminen suoritetaan siten, että vierekkäisten osastojen sisältämien aineiden kanssa ei aiheudu kuljetuksen aikana vaarallisia reaktioita;
- 5) huolehdittava, että säiliöön täytetään vain säiliön ja vaarallisen aineen vaaraominaisuuksien sallima turvallinen määrä vaarallista ainetta;
- 6) varmistettava säiliön täyttämisen jälkeen, että sulkimet ovat kiinni ja vuotamattomat;
- 7) varmistettava, ettei säiliön ulkopinnalle jää täytettävästä aineesta vaarallisia jäänteitä;
- 8) varmistettava valmistellessaan vaarallisia aineita kuljetusta varten, että säiliöön sekä irtotavaralla kuormattuun ajoneuvoon ja konttiin kiinnitetään vaaraominaisuuksia koskevat merkinnät;
- 9) täytettävä irtotavaraa ajoneuvoon tai konttiin kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioiden.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 69 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

76 §

Säiliökontin haltijan velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa säiliökontin haltijan on:

- 1) varmistettava, että säiliökontin rakennetta, laitteita ja varusteita, tarkastuksia, testauksia ja merkintöjä koskevia vaatimuksia on noudatettu;
- 2) varmistettava, että säiliökontin sekä niiden laitteiden ja varusteiden kunnossapitotoimenpiteet on suoritettu siten, että ne ovat vaatimustenmukaisia tavanomaisissa käyttöolosuhteissa seuraavaan vaadittuun tarkastukseen saakka;
- 3) teetettävä ylimääräinen tarkastus säiliökontille, jos sen säiliön, laitteiden tai varusteiden kunto on korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voinut heiketä.

Mitä tässä pykälässä säädetään säiliökontista ja säiliökontin haltijasta, sovelletaan myös eri kuljetusmuodoissa käytettävään säiliökonttia vastaavaan kehikolliseen säiliöön ja sen haltijaan.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 70 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen

toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

77 §

Kuorman purkajan velvollisuudet tiekuljetuksessa

Tiekuljetuksessa kuorman purkajan on:

- 1) varmistettava tarkastamalla kuorman aineita koskevat merkinnät, että vain kuormaa koskevissa asiakirjoissa mainitut aineet puretaan;
- 2) tarkastettava, ettei pakkauksessa, säiliössä, ajoneuvossa tai kontissa ole purkamista vaarantavia vikoja, ja tarvittaessa korjattava viat ennen purkamisen aloittamista;
- 3) purettava ja käsiteltävä vaarallisia aineita kuljetusturvallisuus ja aineiden vaaraominaisuudet huomioon ottaen;
- 4) heti purkamisen jälkeen puhdistettava säiliön, ajoneuvon tai kontin ulkopinnalle purkamisen yhteydessä tulleet vaaralliset jäänteet ja varmistettava, että venttiilit ja tarkastusaukot ovat kiinni;
- 5) huolehdittava ajoneuvon ja kontin vaaditusta puhdistuksesta ja vaaratekijöiden poistamisesta;
- 6) varmistettava, ettei täysin tyhjennetyssä kontissa, josta kuljetetun aineen vaaratekijät on poistettu, ole enää näkyvillä vaarallista ainetta tai kuormaa osoittavia merkintöjä.

Jos kuorman purkaja käyttää muiden osapuolten palveluja, on riittävästi varmistuttava siitä, että säädetyt vaatimukset on täytetty.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 72 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Aluskuljetuksen osapuolet

78 §

Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja saavat luovuttaa kuljettavaksi vain lastia, joka täyttää tämän lain vaatimukset. Laivaajan tai lastinantajan on:

- 1) varmistettava, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen aluskuljetus on sallittu;
- 2) varmistettava, että kuljetukseen käytetään vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja lastinkuljetusyksiköitä;
- 3) huolehdittava, että kuljetusvalmis pakkaus ja lastinkuljetusyksikkö on merkitty kuljetettavien aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;
- 4) huolehdittava, että kuljetuksen suorittajalle on toimitettu kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot;

5) huolehdittava, että kirjallisesti vakuutetaan, että vaarallisen aineen lähetys on kuljetusvalmis ja aine on pakattu, merkitty sekä luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti asianmukaisessa kunnossa;

6) annettava tavarankäsittelyyn tarvittavat tiedot vaarallisesta aineesta sotasatamanpitäjälle ja lastinkäsittelypalveluja sotasatamassa suorittavalle hyvissä ajoin ennen vaarallisen aineen sotasatama-alueelle toimittamista ja mahdollisuuksien mukaan vähintään 24 tuntia ennen satamaan tuloa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 75 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa mainitusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

79 §

Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa kuljetuksen suorittajan tai aluksen päällikön on:

1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;

2) varmistettava, että vaarallisen aineen aluskuljetus on sallittu;

3) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lastia ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman kuljetusta varten tarvittavia tietoja;

4) huolehdittava, että vaarallista ainetta sisältävät lastinkuljetusyksiköt on lastattu, ahdettu, sijoitettu ja tarvittaessa kiinnitetty turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti ja että ne on eroteltu toisistaan ja muusta lastista kuormatilassa sisältämiensä aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;

5) huolehdittava, että ennen lastin purkamista Suomessa tiedot vaarallisista aineista on toimitettu siviilisatamanpitäjälle tai sotasatamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle tai tämän edustajalle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 76 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

80 §

Kontin, ajoneuvon pakkaajan, täyttäjän ja kuormaajan velvollisuudet aluskuljetuksessa

Aluskuljetuksessa sen, joka vastaa vaarallisen aineen pakkaamisesta, täyttämisestä tai kuormaamisesta konttiin taikka tiekuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon, on vakuutettava pakkaustodistuksella, että:

1) kontti tai ajoneuvo on sopiva kuljetettavalle kuormalle;

- 2) kontti tai ajoneuvo ei sisällä keskenään sopimatonta kuormaa;
- 3) konttiin tai ajoneuvon on kuormattu vain käyttökelpoisessa kunnossa olevia lähetyksvalmiita pakkauksia ja ne on kuormattu ja kiinnitetty aiottuun kuljetukseen soveltuvin menetelmin;
- 4) kontti tai ajoneuvo on kuljetukseen tarkoituksenmukaisella tavalla rakenteellisesti käyttökelpoisessa kunnossa;
- 5) kontissa tai ajoneuvossa on kuljetusta varten vaadittavat merkinnät;
- 6) kuormalla on vaaditut kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot sisältävät kuljetusasiakirjat.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 77 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa mainitusta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä ja jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

Ilmakuljetuksen osapuolet

81 §

Lähtäjän ja tilaajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa

Ilmakuljetuksessa lähtäjä ja tilaaja saavat luovuttaa kuljetettavaksi vain lähetyksiä, jotka täyttävät tämän lain vaatimukset. Lähtäjän ja tilaajan on:

- 1) varmistettava, että aine on luokiteltu oikein ja sen ilmakuljetus on sallittu;
- 2) huolehdittava ja vakuutettava kirjallisesti, että vaarallisen aineen lähetyks on kuljetusvalmis ja aine pakattu, merkitty sekä luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti asianmukaisessa kunnossa;
- 3) varmistettava, että kuljetuksen suorittajalle on toimitettu kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot ja ilmoitukset;
- 4) huolehdittava, että henkilökunnalla on riittävät ohjeet, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa turvallisesti.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 78 §:n 2 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisen aineen kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 2 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

82 §

Kuljetuksen suorittajan ja maahuolintapalvelujen tarjoajan velvollisuudet ilmakuljetuksessa

Ilmakuljetuksen suorittajan on:

- 1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ilma-alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;
- 2) varmistettava, että vaarallisen aineen ilmakuljetus on sallittu;
- 3) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lähetystä ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman lähettäjältä saatua kuljetusta varten tarvittavia tietoja;
- 4) tarkastettava ennen vaarallisia aineita sisältävän lähetysten hyväksymistä kuljetettavaksi, että lähetys on luovutettu kuljetettavaksi vaatimusten mukaisesti;
- 5) varmistettava, että vaaralliset aineet kuormataan ja kuljetetaan ilma-aluksessa siten, että niistä ei aiheudu vaaraa;
- 6) tarkastettava ennen kuormaamista ja kuorman purkamisen yhteydessä, että lähetyksessä ei ole vikoja tai vuotoja, ryhdyttävä vikojen ja vuotojen ilmetessä tarvittaviin turvallisuutta edistäviin toimenpiteisiin sekä huolehdittava tarvittavista tarkastuksista ja toimenpiteistä vikojen ja vuotojen seuraamusten ennaltaehkäisemiseksi;
- 7) varmistettava, että hyvissä ajoin ennen lentoa ilma-aluksen päällikölle sekä lennon valmisteluun ja lentoon liittyviä muita tehtäviä hoitavalle henkilöstölle annetaan luotettavalla tavalla ilma-aluksessa rahtina kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot;
- 8) huolehdittava, että henkilökunnalla on riittävät ohjeet, joita noudattaen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa turvallisesti;
- 9) varmistettava, että paikoissa, joissa lentorahdia vastaanotetaan kuljetettavaksi, tiedotetaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista vaatimuksista;
- 10) varmistettava, että matkustajille tiedotetaan vaarallisista aineista, jotka ovat kiellettyjä matkatavarassa tai muuten matkustajan mukana.

Edellä 1 momentissa säädetty koskee maahuolintapalvelujen tarjoajaa sekä hallintoyksikköä, joka vastaa maahuolintapalveluista.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 79 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 3 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

83 §

Ilmakuljetuksen toimijoiden vastuut tilapäisellä tai valvomattomalla lentopaikalla

Toimittaessa tilapäisellä tai valvomattomalla lentopaikalla, jossa ei ole saatavilla maahuolintapalveluita, lähettäjä vastaa:

- 1) lähettäjän tehtävistä ja niistä tehtävistä, jotka kuuluvat maahuolintapalvelulle sisältäen matkustajatietojen, matkatavaroiden ja rahdin tarkastamisen;
- 2) vaarallisista aineista, niiden tarkastamista sekä tietojen välittämisestä ilmakuljetuksen suorittajalle.

Jos kuljetettava materiaali ei 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa vastaa tässä laissa säädettyjä vaatimuksia, ilmakuljetuksen suorittaja vastaa 82 §:n 1-5 ja 8 momentissa tarkoitetuista asioista ja on velvollinen toimimaan 60 §:ssä säädetysti.

Ilmakuljetuksen tilaaja on velvollinen varmistamaan, että matkustajat ja rahdin luovuttajat tuntevat 8ja tässä luvussa säädetty vaatimukset.

Ilmakuljetustilauksen vastaanottaja on velvollinen 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa toimittamaan tilausvahvistuksen yhteydessä kuljetusta koskevat turvallisuusohjeet.

14 luku

Paineastiat ja paineelliset säiliöt

Velvollisuudet huolehtia paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuudesta

84 §

Paineastiaan ja paineellisen säiliöön liittyvät yleiset velvollisuudet

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on:

- 1) varmistettava, että niiden käyttöön tulevat paineastiat ja paineelliset säiliöt on suunniteltu, valmistettu ja dokumentoitu 5 luvussa säädetyn mukaisesti;
- 2) säilytettävä paineastian ja paineellisen säiliön tekniset asiakirjat 5 luvussa säädetyn mukaisesti.

85 §

Velvollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin

Jos Puolustusvoimilla tai Rajavartiolaitoksella on syytä epäillä, että sen käyttämä paineastia tai paineellinen säiliö ei täytä 5 luvussa säädettyjä vaatimuksia, sen on:

- 1) viipymättä ryhdyttävä toimenpiteisiin paineastian tai paineellisen säiliön saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi tai poistamiseksi käytöstä;
- 2) välittömästi tiedotettava asiasta Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, jos painelaite aiheuttaa riskin, sekä ilmoitettava yksityiskohtaiset tiedot vaatimustenvastaisuudesta ja toteutetuista korjaavista toimenpiteistä;
- 3) dokumentoitava kaikki tässä pykälässä tarkoitetut vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille käytössä oleville vaatimustenmukaisille kuljetettaville paineestioille ja paineellisille säiliöille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

86 §

Paineastian ja paineellisen säiliön omistajan velvollisuudet

Paineastian tai paineellisen säiliön omistajan on varmistettava, etteivät varastointi- tai kuljetusolosuhteet vaaranna paineastian tai paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuutta sinä aikana, kun paineastia tai paineellinen säiliö on omistajan vastuulla.

Jos omistajalla on syytä epäillä, että paineastia tai paineellinen säiliö ei täytä 5 luvussa säädettyjä vaatimuksia, omistajan on:

- 1) pidättäydyttävä asettamasta paineastiaa tai paineellista säiliötä saataville ja käyttämästä sitä ennen kuin se on saatettu vaatimusten mukaiseksi;
- 2) tiedotettava siitä valmistajalle, maahantuojalle ja Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, jos paineastia tai paineellinen painesäiliö aiheuttaa riskin;
- 3) dokumentoitava kaikki tällaiset vaatimustenvastaisuudet ja korjaavat toimenpiteet.

Omistajan on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille omistajan saataville asettamille vaatimustenmukaisille paineastioille ja paineellisille säiliöille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

87 §

Paineastian ja paineellisen säiliön käyttäjän velvollisuudet

Paineastian tai paineellisen säiliön käyttäjä:

- 1) saa käyttää kuljetukseen vain vaatimustenmukaisia paineastioita ja paineellisia säiliöitä, jotka täyttävät 5 luvun vaatimukset;
- 2) on tiedotettava omistajalle ja Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle, jos paineastia tai paineellinen säiliö aiheuttaa riskin.

Käyttäjän on myös varmistettava, että korjaavat toimenpiteet toteutetaan kaikille sen käyttämille vaatimustenmukaisille paineastioille ja paineellisille säiliöille, jotka aiheuttavat riskin terveydelle, turvallisuudelle tai yleiselle edulle.

88 §

Tietojen antaminen ja velvollisuus tehdä yhteistyötä viranomaisen kanssa

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on:

- 1) annettava pyynnöstä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle kaikki tiedot ja asiakirjat, jotka ovat tarpeen paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi, kielellä, jonka Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto hyväksyy;
- 2) Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston pyynnöstä tehtävä tämän kanssa yhteistyötä hankittujen ja Puolustusvoimissa tai Rajavartiolaitoksessa saataville asetettujen paineastioiden ja paineellisten säiliöiden aiheuttamien riskien poistamiseksi.

Paineastian tai paineellisen säiliön omistajan ja käyttäjän on vähintään 10 vuoden ajalta toimitettava Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle sen pyynnöstä tiedot valmistajista, valtuutetuista edustajista, maahantuojista, jälleenmyyjistä, omistajista ja käyttäjistä:

- 1) jotka ovat toimittaneet sille paineastioita tai paineellisia säiliöitä;
- 2) joille se on toimittanut paineastioita tai paineellisia säiliöitä.

15 luku

Henkilöstön ammattitaito

89 §

Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta

Työnantajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään. Työnantajalla on oltava tiedot tästä koulutuksesta ja pätevyydestä.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on annettava perehdytyskoulutus kolmannelle osapuolelle, joka tämän lain 6 §:n mukaisissa olosuhteissa suorittaa Puolustusvoimien ja

Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetuksia, jotka poikkeavat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä.

Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on velvollisuus antaa tämän lain 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa 70 §:n 4 momentin mukaiselle lähettäjälle riittävä koulutus kolmannen osapuolen kuljettajan ja kuljetusvälineen tarkastamiseen.

Työnantajan on säilytettävä sen palveluksessa olevan työntekijän tässä laissa säädettyä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot kolme vuotta viimeisimmän hyväksytyn koulutuksen suorittamisesta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 90 §:n 3 momentin nojalla annettuja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa määräyksiä, jotka poikkeavat 5 momentissa tarkoitetuista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä, jos se on sotilaallisen toiminnan ja sen harjoittelun tai kansainvälisen sotilaallisen yhteistyön toteuttamisen kannalta tarpeellista. Määräysten tulee perustua kansainvälisesti tunnettuihin sotilasstandardeihin.

90 §

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen velvollisuus nimetä turvallisuusneuvonantaja

Vaarallisten aineiden kuljetusta sekä näihin kuljetuksiin liittyvää pakkaamista, lähettämistä tai muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvään toimintaan on Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen nimettävä yksi tai tarvittaessa useampi turvallisuusneuvonantaja. Nimeäminen voi koskea myös vain tiettyä kuljetusmuotoa.

Nimetyllä turvallisuusneuvonantajalla on oltava:

- 1) voimassa oleva todistus tie- ja rautatiekuljetuksia koskevan liikenne- ja viestintäviraston turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta;
- 2) sen kuljetusmuodon mukainen pätevyys, jonka turvallisuusneuvonantajana hän toimii;
- 3) 5§:ssä tarkoitettujen kansainvälisten sotilasstandardien mukainen koulutus eri kuljetusmuodoissa.

Lisäksi turvallisuusneuvonantajaksi nimettävän on kirjallisesti suostuttava tehtävään.

91 §

Velvollisuus esittää Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämistä

Edellä 90 §:ssä säädetyn Puolustusvoimien turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen on esitettävä Puolustusvoimien turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle. Myös tietojen muutoksista on ilmoitettava.

Edellä 90 §:ssä säädetyn Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen on esitettävä Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä Rajavartiolaitoksen esikunnalle ja ilmoittaa nimitetystä turvallisuusneuvonantajasta sekä tietojen muutoksista Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto arvioi ja valvoo Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajien määrän riittävyyttä ja toiminnan laatua tämän lain tarkoituksen saavuttamiseksi.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävät

92 §

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävät

Vaarallisten aineiden tie-, meri- ja ilmakuljetusten Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan tehtävänä on:

- 1) antaa neuvoja, joiden avulla vaarallisten aineiden kuljetukset suoritetaan säännöksiä ja määräyksiä noudattaen mahdollisimman turvallisesti;
- 2) seurata ja ohjata vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää toimintaa;
- 3) edistää turvallisten menettelyjen käyttöönottoa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvässä toiminnassa;
- 4) laatia vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvästä toiminnasta toiminnanharjoittajalle vuosittainen kertomus, jota on säilytettävä viisi vuotta;
- 5) laatia vaarallisten aineiden kuljetuksessa tapahtuneesta ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle vaaraa aiheuttaneesta tapahtumasta toiminnanharjoittajalle onnettomuusselostus; ja
- 6) seurata vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien kansainvälisten sotilasstandardien kehittymistä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä toiminnasta, jota Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen turvallisuusneuvonantajan on seurattava, sekä vuosittaisen kertomuksen ja onnettomuusselostuksen sisällöstä.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto toimii yhteistyössä ja tarvittaessa yhteen sovittaa tehtäviä hoitavien tässä laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettujen viranomaisten kanssa lain tarkoituksen toteuttamiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteistyön toteuttamisesta.

17 luku

PV-VAK- hyväksynnän, -katsastuksen sekä tarkastuksen ja katsastuksen tila ja paikka

93 §

PV-VAK-hyväksyntään ja PV-VAK-katsastukseen sekä tarkastuksen ja katsastuksen tila ja paikka

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto myöntää ajoneuvotarkastajalle oikeuden suorittaa Suomessa rekisteröidyn sotilasajoneuvon PV-VAK-katsastuksen ja PV-VAK-hyväksynnän.

PV-VAK-hyväksynnän edellyttämät tarkastukset sekä PV-VAK-katsastus tulee suorittaa tilassa ja paikassa, joka on soveltuva tarvittavien tarkastusten turvalliseen ja teknisesti riittävään suorittamiseen. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä hyväksynnän ja katsastuksen tilan ja paikan teknisistä yksityiskohdista.

Puolustusministeriön asetuksella säädetään tarkemmin ajoneuvotarkastajan tarkastusoikeuden myöntämisen edellytyksistä ja tarkastusoikeuden myöntämiseen tarvittavasta koulutuksesta.

18 luku

Tarkastuslaitokset

94 §

Tarkastuslaitokset ja niiden tehtävät

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 18 luvussa tarkoitettuja tarkastuslaitoksia käytetään tässä laissa tarkoitettujen ADR-, IMDG-, tai ICAO-TI- määräykset täyttävien pakkausten, säiliöiden, irtotavarakonttien ja painelaitteiden hyväksyntään, tarkastukseen ja testaukseen.

Tarkastuslaitostoimintaan sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia.

19 luku

Viranomaiset ja niiden tehtävät

Valvontaviranomaiset ja valvontatehtävät

95 §

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto yleisenä valvontaviranomaisena

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto valvoo vaarallisten aineiden kuljetusta ja tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Valvonnan on:

- 1) kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen osapuoliin;
- 2) kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen vaiheisiin;
- 3) kohdistuttava kuljetuksen asiakirjoihin, kuljetustapahtumaan, kuljetuspaikkoihin, kuljetusvälineeseen, tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja muihin tarkastuskohteisiin;
- 4) oltava suunnitelmallista, järjestelmällistä ja tasapuolista;
- 5) sisällettävä määräajoin tapahtuvia tarkastuksia.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto valvoo Suomessa toimivan ulkomaisen sotilasjoukon vaarallisten aineiden kuljetuksia, jollei siitä ole Suomea velvoittavassa kansainvälisessä sopimuksessa toisin sovittu.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto sovittaa yhteen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää valvontaa, jota suoritetaan yhteistyössä tässä laissa tarkoitettujen valvontaviranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on toimittava yhteistyössä tässä laissa tarkoitettujen viranomaisten ja muiden viranomaisten kanssa lain tarkoituksen toteuttamiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvonnan, tarkastusten ja viranomaisten yhteistyön käytännön toteutuksesta.

96 §

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto PV-VAK-ajolupakoulutuksen ja PV-VAK-katsastustoiminnan valvojana

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto vastaa PV-VAK-ajolupakoulutuksen ja PV-VAK-katsastustoiminnan valvonnasta.

97 §

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat tämän lain noudattamista omilla tehtäväalueillaan.

98 §

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston, Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittama PV-VAK-tienvarsitarkastus

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto, Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksia (PV-VAK-tienvarsitarkastus) sen valvomiseksi, että tiekuljetuksissa noudatetaan tätä lakia. PV-VAK-tienvarsitarkastukset on suoritettava tasapuolisesti ja siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa muulle liikenteelle taikka tarpeetonta viivytystä tai muuta kohtuutonta haittaa tarkastettavalle. PV-VAK-tienvarsitarkastuksessa on käytettävä tarkastusluetteloa, jossa on eriteltyinä kuljetuksen asiakirjoja, kuljetustapahtumaa ja ajoneuvon varusteita koskevat tarkastuskohteet.

Rajavartiolaitoksen on toimitettava selvitys suorittamistaan PV-VAK-tienvarsitarkastuksista vuosittain Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä PV-VAK-tienvarsitarkastusten tarkastusluettelosta ja sen mallista, tarkastuskohteista sekä tarkastuksista annettavan selvityksen sisällöstä ja sen mallista.

99 §

Säteilyturvakeskus radioaktiivisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisena

Säteilyturvakeskus valvoo radioaktiivisten aineiden kuljetuksia ja niihin liittyvää tämän lain sekä sen nojalla annettujen päätösten noudattamista.

100 §

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen valvontaviranomaiset

Säteilyturvakeskus valvoo niiden vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien tuotteiden vaatimustenmukaisuutta, joita käytetään radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Säteilyturvakeskuksella on oikeus määrätä valvomansa yksittäisen vaarallisen tai vaatimustenvastaisen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen:

- 1) käyttökielto vaarallisten aineiden kuljetukseen;
- 2) muutosten tekemisestä siten, että vaatimukset täyttyvät, sekä vaatia vaatimustenmukaisuuden osoittamista;
- 3) hävittämisestä tai siitä, miten sen suhteen on muuten meneteltävä, jos 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja toimia ei voida pitää turvallisuuden kannalta riittävinä.

101 §

Säiliöihin ja paineastioihin liittyvien tietojen ylläpitäminen ja valvonta

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on ylläpidettävä tässä laissa säädettyjä tehtäviään varten 32 §:ssä tarkoitettuja tietoja säiliöistä ja paineastioista sekä valvottava tietojen ilmoittamista.

102 §

Valvontasuunnitelma

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston on valvontaviranomaisena laadittava valvontaansa varten valvontasuunnitelma. Suunnitelmassa on oltava vähintään tiedot valvonnan järjestämisen perusteista, valvontakohteista ja -paikoista sekä viranomaisten välisestä yhteistyöstä valvonnassa.

Suunnitelma on tarkistettava säännöllisin väliajoin. Valvontaviranomaisen on myös vuosittain arvioitava valvontasuunnitelman toteutuminen.

103 §

Vuosittainen valvontakertomus

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto toimittaa vuosittain kertomuksen toteuttamistaan tarkastuksista, valvonnasta, niiden tuloksista ja niiden johtopäätöksistä puolustusministeriölle.

104 §

Puolustusministeriön ohjaus

Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat puolustusministeriölle.

Puolustusministeriöllä on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus saada välttämättömiä tietoja tässä laissa tarkoitetuilta viranomaisilta vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä vakavista väärinkäytöksistä, vaaratilanteista ja onnettomuuksista.

Muut viranomaiset ja viranomaistehtävät

105 §

Muut viranomaistehtävät

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voi päättää:

1) muiden kuin radioaktiivisten vaarallisten aineiden luokituksen, luokituskriteerit ja niiden määrittämisen, luokitukseen ja kuljetukseen soveltuvuuteen liittyvät merkinnät, testaukset, kokeet ja kuljetusehdot;

2) muiden kuin radioaktiivisten vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja konttien käytön, rakenteen ja merkinnät siltä osin kuin tehtävä ei kuulu tarkastuslaitokselle.

Säteilyturvakeskus voi päättää radioaktiivisten aineiden:

1) luokituksen, luokituskriteerit ja niiden määrittämisen, luokitukseen ja kuljetukseen soveltuvuuteen liittyvät merkinnät, testaukset, kokeet ja kuljetusehdot;

2) kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja konttien käytön, rakenteen ja merkinnät siltä osin kuin tehtävä ei kuulu tarkastuslaitokselle;

3) kuljetusjärjestelyt.

Jos tässä laissa ei muuta säädetä, Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi päättää:

1) kuljetusvälineen, kuljetusvälineen rahti- ja lastitilat, vaarallisten aineiden sijoittelun ja erottelun niissä sekä näihin tiloihin, sijoitteluun ja erotteluun liittyvät kuljetusehdot;

2) kuormaamisen, lastaamisen ja ahtaamisen sekä niihin liittyvä vaarallisten aineiden, kuorman ja lastin käsittelyn;

3) radioaktiivisia aineita lukuun ottamatta vaarallisten aineiden kuljetusjärjestelyt;

4) muut kuin 1-3 kohdassa tarkoitetut asiat, joissa toimivaltaista viranomaista ei ole erikseen säädetty.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia tai muuten yksityiskohtaisia määräyksiä siitä, milloin vaatimustenmukaisen kuljetuksen mahdollistamiseksi ja riittävän kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi edellytetään toimivaltaisen viranomaisen päätöstä tai muuta vastaavaa asiakirjaa.

106 §

Kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Tässä laissa säädetty viranomaiset vastaavat samoista viranomaistehtävistä, jotka sisältyvät seuraaviin Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin:

- 1) ADR-sopimuksen määräykset;
- 2) ICAO-TI:n määräykset;
- 3) IMDG-säännösten määräykset;
- 4) NATO:n sotilasstandardit.

107 §

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston oikeus luovuttaa tietoja

Pääesikunnan teknillisen tarkastusosastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus luovuttaa tarpeelliset tiedot vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tehtävää hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle ja tarkastuslaitokselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Suomen sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen tai jos Suomea sitovissa kansainvälisten sopimusten vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeissa määräyksissä edellytetään tietojen toimittamista.

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto antaa tietoja tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä ja määräyksissä tarkoitetuista standardeista suomen ja ruotsin kielellä.

108 §

Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä

Jos kansainvälisen sopimuksen velvoitteet edellyttävät ilmoittamista, valvontaviranomaisen on ilmoitettava:

1) valvonnassaan havaitsemistaan vaarallisten aineiden kuljetuksen vaarantavista toistuvista ja vakavista rikkomuksista välttämättömät tiedot ulkomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle siinä valtiossa, jossa rikkomukseen osallistuneen ulkomaisen asevoimien kotipaikka sijaitsee;

2) ulkomailla tapahtuneiden, vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuden vaarantavien toistuvien ja vakavien rikkomusten seurauksena Puolustusvoimiin kohdistuvista Suomessa toteuttamistaan toimenpiteistä ulkomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle.

109 §

Viranomaisen toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

Toimivaltainen viranomainen voi tunnustaa viranomaisen tai sen valtuuttaman muun toimijan suorittaman vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksymisasiakirjan tai muun vastaavan asiakirjan siinä laajuudessa kuin Suomea sitovassa kansainvälisen sopimuksen velvoitteessa edellytetään, jos tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt turvallisuusvaatimukset täyttyvät.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetukseen liittyvän toimenpiteen ja siitä annetun todistuksen, hyväksynnän tai muun vastaavan asiakirjan tunnustamisen edellytyksistä ja turvallisuusvaatimuksista.

20 luku

Viranomaisten toimivaltuudet

110 §

Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus

Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella, Säteilyturvakeskuksella ja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on tämän lain ja kansainvälisen sopimuksen 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. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain (434/2003) 39 §:ä.

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.

111 §

Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi

Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja Säteilyturvakeskuksella on oikeus tehtäväalueellaan kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos se ei täytä tämän lain vaatimuksia, sekä määrätä vaarallinen aine ensimmäisessä sopivassa paikassa ja tilaisuudessa purettavaksi, jollei kuljetusta voida saattaa määräysten mukaiseksi.

Jos valvontaviranomainen on ryhtynyt 1 momentissa tarkoitettuun toimenpiteeseen, sen on ilmoitettava toimenpiteestä lähettäjälle tai lähettäjän edustajalle, jonka on viipymättä otettava tavara haltuunsa.

112 §

Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Tässä laissa tarkoitettulla viranomaisella on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus saada välttämättömiä tietoja tämän lain noudattamisen valvontaa varten ja muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi välttämättömät tiedot lähettäjältä, kuljetuksen suorittajalta, pakkauksen tai säiliön omistajalta, haltijalta, valmistajalta, asennus- tai korjaustoimintaa harjoittavalta, maahantuojalta, myyjältä, varastojalta, sataman-, lentopaikan- tai terminaalipitäjältä, lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalta, tarkastuslaitokselta ja muulta, jota tämän lain velvoitteet koskevat.

Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus luovuttaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tietoja toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla on oikeus saada vaarallisia aineita lähettäviltä, kuljettavilta ja vastaanottavilta tiedot lähetetyistä, kuljetetuista ja vastaanotetuista vaarallisista aineista sekä niiden kuljetusreiteistä riskienhallintaan liittyvää tutkimusta,

kehittämistä ja tilastointia varten. Tietoja voidaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä tässä laissa tarkoitetuille viranomaisille ja pelastusviranomaiselle pelastustoimintaa varten.

113 §

Virka-apu

Valvontaviranomaisella on oikeus saada Poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta tarpeellista virka-apua:

- 1) 109 §:ssä säädetyn tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeuden toteuttamiseksi;
- 2) 110 §:ssä säädetyn kuljetusta koskevan kiellon ja vaarallisen aineen purkamista koskevan määräyksen toteuttamiseksi.

Valvontaviranomaisten on annettava vaarallisten aineiden kuljetusten valvomiseksi virka-apua ulkomaisille sotilasvalvontaviranomaisille, jos sen antaminen perustuu Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteisiin.

Virka-avun antamisen edellytyksenä on, että se ei vaaranna virka-apua antavalle viranomaiselle säädettyjen muiden tärkeiden tehtävien suorittamista.

114 §

Asiantuntijan apu

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

21 luku

Poikkeusluvut ja –säännökset

115 §

Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä poikkeuksista tässä laissa säädetystä kuljetusturvallisuudesta, kuljetuksen valmistelusta ja turvaamisesta, ainetta, kuljetusvälinettä, pakkausta, säiliötä ja konttia koskevista vaatimuksista, jos poikkeus perustuu kansainvälisiin sopimuksiin tai kansainvälisesti tunnettuun sotilasstandardiin ja poikkeus:

- 1) on ainekohtainen;
- 2) koskee pieniä määriä vaarallista ainetta; tai
- 3) ei aiheuta vähäistä suurempaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ovat:

- 1) luokitus ja merkinnät;
- 2) tiedon antaminen ja ylläpitäminen sekä ilmoittaminen;
- 3) lähettäminen, kuormaaminen, lastaaminen, ahtaaminen, käyttäminen ja säilyttäminen;
- 4) kuljetustapahtuma ja kuljetusehdot;
- 5) suunnitteleminen, valmistaminen ja varustaminen;
- 6) varmistaminen ja varautuminen;
- 7) pätevyudet, koulutus ja nimeäminen;

- 8) luvat ja ilmoitukset;
- 9) tarkastaminen, testaaminen, merkitseminen ja hyväksyminen.

116 §

Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten

Erityisestä syystä hakemuksesta voidaan myöntää lupa olla noudattamatta tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä yksittäistapauksessa pakottavan tarpeen johdosta. Poikkeus voidaan myöntää, jos:

- 1) säännösten tai määräysten noudattaminen aiheuttaa huomattavaa haittaa;
- 2) muulle liikenteelle ei aiheudu vaaraa; ja
- 3) vaadittava turvallisuus voidaan saavuttaa muilla tavoin.

Lupa olla noudattamatta ajoneuvoa, pakkausta, säiliötä tai konttia taikka niiden varusteita ja laitteita koskevia, tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä voidaan myöntää myös muutoin kuin yksittäistapauksessa, jos se on tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi. Edellytyksenä on, että turvallisuudelle, terveydelle ja ympäristölle aiheutuva vaara ei lisäännä. Lupa voidaan myöntää määräaikaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja.

Poikkeuslupan myöntää:

- 1) muun kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitetun pakkauksen, säiliön ja kontin osalta Turvallisuus- ja kemikaalivirasto;
- 2) radioaktiivisten aineiden kuljetuksessa Säteilyturvakeskus;
- 3) muissa kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

117 §

Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset

Erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä tämän lain säännöksistä voidaan poiketa hätäkuljetuksissa, jos on tehty kaikki toimenpiteet kuljetuksen suorittamiseksi turvallisesti:

- 1) pelastus-, poliisi-, sotilaallisessa toiminnassa ja tullitoiminnassa, jota suorittaa tähän tehtävään toimivaltainen viranomainen tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä kyseisen toimivaltaisen viranomaisen valvonnassa ja vastuulla taikka kyseisen viranomaisen antaman määräyksen perusteella;
- 2) vaarallisia aineita kuljettavien, rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetuksessa hinausautolla tai lavetilla.

Sotilaallisessa toiminnassa toimivaltainen viranomainen on Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto.

Ajoneuvon katsastuksia suorittavalta tai hyväksyntöjä myöntävältä henkilöltä ei edellytetä PV-VAK-ajolupaa, kun hän katsastuksessa tai hyväksynnässä toimipaikan alueella siirtää vaarallista ainetta sisältänyttä tyhjää puhdistamatonta ajoneuvoa tai kuljetusyksikköä katsastus- tai hyväksyntätoimintaan liittyen, jos hän on saanut tehtäviin soveltuvan koulutuksen.

22 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

118 §

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 tämä 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.

119 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Valvontaviranomainen voi määrätä virheellisesti toimivan ja velvollisuuden laiminlyöjän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa velvoitteita tai kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisesti. Valvontaviranomainen voi päätöksessään määrätä, että sitä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta.

Viranomainen voi asettaa 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Niistä säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Valvontaviranomainen voi 2 momentissa tarkoitettujen pakkokeinojen sijasta antaa kirjallisen huomautuksen, jos pakkokeinon käyttäminen olisi kohtuutonta.

23 luku

Seuraamukset

120 §

Viittaus rikoslakiin

Rangaistus Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä.

Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä sekä ympäristörikkomuksesta 3 §:ssä.

121 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

- 1) rikkoo 10 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuljetusta, luokitusta tai luovuttamista koskevaa velvollisuutta;
- 2) jättää tekemättä 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen;
- 3) jättää pitämättä 13 tai 18 §:n tai jommankumman niistä nojalla annetun määräyksen vastaisesti mukanaan mainitussa pykälässä tarkoitetut tiedot taikka riittävästi sammuttimia tai muita varusteita;
- 4) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti;
- 5) rikkoo 16 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuormaamista, lastaamista, ahtaamista, purkamista, erottelua, huolehtimista tai varmistamista koskevaa velvollisuutta, tai tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä;
- 6) jättää valvomatta tai pysäköi 17 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa vaarallista ainetta ilman lupaa tai ilmoitusta;
- 7) kuljettaa 19 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla;
- 8) käyttää kuljetukseen 20 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvoa ilman PV-VAK-hyväksyntää tai PV- VAK-katsastusta;
- 9) rikkoo 33—43 tai 58 §:ssä tai jonkin niistä nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti tilapäisen säilytyksen edellytystä tai paikkaa, sijoittelua tai varautumista koskevaa velvollisuutta;
- 10) rikkoo 44 tai 45 §:n tai jommankumman niistä nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen tai matkatavaran kuljettamista koskevaa velvollisuutta;
- 11) jättää hankkimatta 46 tai 47 §:n tai jommankumman niistä nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyyden;
- 12) laiminlyö 57 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvauhiin;
- 13) luovuttaa tiekuljetettavaksi 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle;
- 14) laiminlyö tiekuljetuksessa 59 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä;
- 15) rikkoo 60 §:ssä säädetyn kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa;
- 16) jättää noudattamatta 67 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä;
- 17) laiminlyö 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvitys, tai
- 18) laiminlyö 88 §: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 tiekuljetuksessa myös:

- 1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot;
- 2) kuljetuksen suorittajalle, jos hän laiminlyö 20 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää PV-VAK-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä;

3) ajoneuvon kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 50 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tiellä vaarallisia aineita ilman PV-VAK-ajolupaa tai laiminlyö 50 §:n 1 momentissa säädetyn PV-VAK-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden;

4) PV-VAK-ajolupakoulutuksen antajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 58 §:ssä säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot,

5) ajoneuvon miehistön jäsenelle, jos hän laiminlyö 58 §:ssä säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden;

6) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 25 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus, tai rikkoo 70 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luokitteluun, kuljetusmuotoon, pakkaukseen, lähetystapaan, tietojen antoon, lähetyksirajoituksiin taikka säiliön, ajoneuvon tai kontin merkintään tai sulkemiseen liittyvän velvollisuuden;

7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 63 §: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 69 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukseen;

9) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävään ajoneuvoon ja vaunuun, kuljetusmuotoon, tietojen saamiseen, asiakirjojen mukana pitämiseen ja saatavilla olemiseen, ajoneuvon ja vaunun kuormaamiseen, merkinnän kiinnittämiseen, ohjeiden antamiseen ja mukana pitämiseen, henkilönsuojaimien ja varusteiden mukana pitämiseen, lastinkuljetusyksikön ja kuorman tarkastamiseen tai tietojen ilmoittamisen liittyvän velvollisuuden;

10) vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden;

11) kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 73 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämän vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja käsittelemiseen tai merkintään liittyvän velvollisuuden;

12) pakkaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 74 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämän vaarallisen aineen pakkaamiseen tai valmisteleminen liittyvän velvollisuuden;

13) täyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 75 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämän vaarallisen aineen varmistamiseen, täyttämiseen tai valmisteleminen liittyvän velvollisuuden;

14) säiliökontin haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 76 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämän vaarallisen aineen varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden;

15) kuorman purkajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 77 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämän vaarallisen aineen kuorman varmistamiseen, tarkastamiseen, purkamiseen ja käsittelemiseen, tai puhdistamiseen ja vaaratekijöiden poistamiseen liittyvän velvollisuuden;

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä ilmakuljetuksessa myös:

1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot tai laiminlyö 25 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti hankkia kuljetukseen luvan;

2) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 25 §: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 45 §: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 81 §: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 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kouluttajaa koskevan velvollisuuden;

6) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 62 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden ilmoittaa rahtina kuljetettavista vaarallisista aineista, rikkoo 82 §: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 63 §: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, lastinantajalle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylityttyä laiminlyö 69 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle;

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

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä aluskuljetuksessa myös;

1) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot;

2) lähettäjälle, laivaajalle ja lastinantajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 25 §: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 63 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä tarkoitetun ilmoituksen säteilyn annosnopeuden tai radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä kuljetuksen osapuolille tai Säteilyturvakeskukselle;

4) lähettäjälle, laivaajalle, lastinantajalle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylityttyä laiminlyö 69 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle;

5) laivaajalle ja lastinantajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 78 §: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 79 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden huolehtia tai varmistaa vaarallisen aineen kuljetus, tai

7) kontin ja ajoneuvon pakkaajalle, täyttäjälle tai kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 80 §:n tai sen nojalla annettuun määräykseen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden vakuuttaa pakkaustodistuksella.

122 §

Liikennevirhemaksun määrääminen ja suuruus

Poliisi ja Rajavartiolaitos määräävät 121 §:ssä tarkoitetun liikennevirhemaksun. Liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Edellä 121 §:n 2 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa tarkoitetun 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 kerralla 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.

Liikennevirhemaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Liikennevirhemaksua 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 ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli yksi vuosi. Jos rikkomus ja laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on päättynyt. Liikennevirhemaksua ei saa myöskään määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty liikennevirhemaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

123 §

Liikennevirhemaksun täytäntöönpano

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

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Poliisin, Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

124 §

Määräaikainen kieltö osallistua PV- VAK-ajolupakokeeseen

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

Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

125 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Ajoneuvon PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua kuitenkin Pääesikunnan teknilliseltä tarkastusosastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Edellä 121 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

126 §

Ympäristösuojelulain soveltaminen ympäristövahingon korjaamiseen

Vaarallisen aineen kuljetuksesta aiheutuneen pohjaveden tai vesistön merkittävän pilaantumisen taikka luonnonsuojelulain (9/2023) 127 §:ssä tarkoitetun luontovahingon korjaamiseen sovelletaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 137 §:ä ja 176 §:n 2 momenttia, ellei ympäristönsuojelulain 4 §:stä muuta johdu.

127 §

Virkavastuu

Ajoneuvon kuljettajaan 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa , ja 114 §:ssä tarkoitettuun asiantuntijatehtävää hoitavaan sovelletaan heidän toimiessaan tämän lain mukaisissa tehtävissä rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

128 §

Voimaantulo- ja siirtymäsäännös

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain voimaan tullessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain siirtymäsäännöksen nojalla voimassa olevat päätökset, luvat, todistukset, valtuutukset, suunnitelmat, selvitykset, sopimukset, nimeämiset ja hyväksynnit pysyvät voimassa niissä määrättyin ehdoin.

Edellä 37 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma ja 38 ja 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys on laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä 18 kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Tämän lain voimaan tullessa ADR-ajoluvalla voi suorittaa tämän lain mukaisia kuljetuksia 1 päivään heinäkuuta 2026 saakka.

Kumotun vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719 /1994) ja siinä toistaiseksi voimaan jätetyssä 13 d §:ssä tarkoitettu tarkastuslaitos saa määräaikaistarkastaa tämän lain voimaan tullessa Puolustusvoimien käytössä olevat vaarallisten aineiden polttonestesäiliöt, paineastiat ja paineelliset säiliöt, jotka eivät täytä tämän lain vaatimuksia. Kyseiset polttonestesäiliöt, paineastiat ja paineelliset säiliöt saa viedä seuraavaan 1 päivän tammikuuta 2029 jälkeiseen määräaikaistarkastukseen edellyttäen, että ne ovat läpäisseet edellisen määräaikaistarkastuksen. Näitä polttonestesäiliöitä ja paineastioita ja paineellisiä säiliöitä saa käyttää tämän jälkeen vain seuraavaan määräaikaistarkastukseen saakka. Tämän s jälkeen polttonestesäiliöitä saa käyttää 6 §:ssä tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa tehtäviin kuljetuksiin 31 päivään joulukuuta 2039, jos säiliöiden kunnonvalvonnasta on huolehdittu. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto valvoo hyväksymäänsä laitosta.

Ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 hankitut polttoainekannisterit kerätään valmiusvarastoihin vuoden 2027 loppuun mennessä, jonka jälkeen niitä saa käyttää ainoastaan 6 §:n mukaisten olosuhteiden kuljetuksissa.

Luokan 1 räjähteitä, jotka kuuluvat puolustusvoimille ja jotka on pakattu ennen 1 päivää heinäkuuta 2001 silloin voimassa olleiden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettujen säännösten mukaisesti, saa merkitä ja kuljettaa tämän lain tultua voimaan edellyttäen, että pakkaukset ovat säilyneet vahingoittumattomina, niiden on rahtikirjassa ilmoitettu kuuluvan sotilastavaroihin ja ne on pakattu ennen 1 päivää heinäkuuta 2001. Kuormalavalle kootut räjähteet merkitään lisäpäälykseen tehtävällä merkinnällä ”LISÄPÄÄLLYS” ja räjähdettä vastaavalla varoituslipukkeella ja YK-numerolla jokaisen lisäpäälyksen sisältämän vaarallisen aineen osalta.

Edellä 101 §:ssä tarkoitettu valvontasuunnitelma on laadittava viimeistään vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

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

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä ja määräyksiä.

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 542/2023, ja
lisätään 65 §:n 1 momenttiin uusi 7 kohta seuraavasti:

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

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

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ([541/2023](#)) 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen;

7) vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 120 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ampuma-asetlain 106 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ampuma-asetlain (1/1998) 106 b §, sellaisena kuin se on laissa 543/2023,
seuraavasti:

106 b §

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä väliaikainen säilyttäminen

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää siten, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai sytyttävää ainetta sisältävien erityisen vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa, ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 _____.

4.

Laki

eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain (383/2009) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 544/2023, seuraavasti:

2 §

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään tämän pykälän 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 21 §:n 1 momentin 15 kohta ja
lisätään 21 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 545/2023, uusi 16 kohta seuraavasti:

21 §

Muu henkilötietojen luovuttaminen viranomaisille

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

15) valtiovarainministeriölle verolainsäädännön valmistelua ja sen toimeenpanon seurantaan sekä valtion talousarvion laadintaa varten;

16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kemikaalilain (599/2013) 5 §:n 1 momentin 15 kohta, sellaisena kuin se on laissa 711/2020, ja
lisätään 5 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 554/2014, 711/2020 ja 547/2023, uusi 16 kohta seuraavasti:

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa laeissa:

15) tupakkalaki (549/2016);

16) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

konttilain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan konttilain (762/1998) 1 §, sellaisena kuin se on laissa 548/2023, seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 550/2023,
seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 3 §:n 10 kohdassa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 4 §:n 14 kohdassa tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista sekä niiden kaltaisista laitteista säädetään tämän lain 12 luvussa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §, sellaisena kuin se on laeissa 400/2002, 537/2021
ja 553/2023, seuraavasti:

44 luku

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

13 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen taikka vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tahallisen rikoksen yritys on rangaistava.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

säteilylain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan säteilylain (859/2018) 37 §:n 3 momentti, 41 §:n 7 momentti ja 179 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 555/2023, seuraavasti:

37 §

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen. Mainitussa momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus on oltava myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) tarkoitetuissa radioaktiivisten aineiden maantiekuljetuksissa toimivalla säteilyturvallisuusasiantuntijalla.

41 §

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen. Mainitussa momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus on oltava myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa tarkoitetuissa radioaktiivisten aineiden maantiekuljetuksissa toimivalla säteilyturvallisuusasiantuntijalla.

179 §

Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Lisäksi valvontaviranomainen voi salassapitosäynnösten estämättä laissa säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja turvallisuusluvan haltijoista sekä säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille ja pelastusviranomaisille, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa

laissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa tarkoitetuille viranomaisille sekä ministeriöille.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

Laki

vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 557/2023, seuraavasti:

4 §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) eikä vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin;

2) vaarallisten kemikaalien käyttöön tai varastointiin aluksessa;

3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

12.

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 laeissa 1183/2023, 23/2024, 36/2024, 545/2024 ja 651/2024, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

- 1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettu kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja mainitun luvun 2 §:ssä tarkoitettu maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä 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 luomunvalvonnan 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) eläimistä saatavista sivutuotteista annetun lain (517/2015) 63 a §:ssä tarkoitettu sivutuotevalvonnan seuraamusmaksu;
- 24) avaruustoiminnasta annetun lain (63/2018) 21 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 25) verkossa tapahtuvaan terroristisen sisällön levittämiseen puuttumisesta annetun lain (99/2023) 4 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 26) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 27) luotsauslain (561/2023) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 28) sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 334 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 29) verkon välityspalvelujen valvonnasta annetun lain (18/2024) 14–17 ja 20 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 30) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 31) kasvinsuojeluaineista annetun lain (1563/2011) 40 a § :ssä tarkoitettu kasvinsuojeluainevalvonnan seuraamusmaksu;
- 32) ilmailulain (864/2014) 151 a ja 151 b §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut;
- 33) uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 11 ja 11 a §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut ja 12 §:ssä tarkoitettu virhemaksu;
- 34) vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

pelastuslain 48 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pelastuslain (379/2011) 48 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 563/2023, seuraavasti:

48 §

Erityistä vaaraa aiheuttavien kohteiden ulkoinen pelastussuunnitelma

Pelastuslaitoksen on laadittava onnettomuuden varalle ulkoinen pelastussuunnitelma yhteistyössä asianomaisen toiminnanharjoittajan kanssa alueille, joilla on:

- 1) ydinenergialain (990/1987) 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu ydinlaitos;
- 2) tuotantolaitos, josta toiminnanharjoittajan tulee laatia vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 30 §:n 1 momentissa tai 62 §:n 1 momentissa tarkoitettu turvallisuusselvitys;
- 3) ympäristönsuojelulain 112 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu suuronnettomuuden vaaraa aiheuttava kaivannaisjätteen jätealue;
- 4) vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä ratapiha;
- 5) satama-alue, josta toiminnanharjoittajan tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 34 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys;
- 6) merivoimien sotasatama tai Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottama satama-alue, josta tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 38 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys; tai
- 7) sotilaslentopaikka, josta tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 10.4.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Puolustusministeri Antti Häkkänen

2.

Laki

ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa
542/2023, ja
lisätään 65 §:n 1 momenttiin uusi 7 kohta, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

1) tieliikennelain (729/2018) 6 luvussa tarkoitettuun liikenne rikkomukseen, lukuun ottamatta muita liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja kuin:

a) tieliikennelain 98 §:n 2 momentissa tarkoitettua viestintävälineen kiellettyä käyttöä ajon aikana;

b) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa; (17.12.2020/1041)

c) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa; (17.12.2020/1041)

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 syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

—————

d) tieliikennelain 74 §:ssä tarkoitetun punaisen liikennevalo-opastimen noudattamatta jättämistä;

2) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 11 §:ssä tarkoitettuun liikennepakoon tieliikenteessä;

4) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomiseen; ei kuitenkaan 39 §:ssä säädetyistä asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta;

(17.12.2020/1041)

5) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen;

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen. (23.3.2023/542) (10.8.2018/734)

Auton ajo-oikeuden haltija on kuitenkin 1 momentista poiketen määrättävä ajokieltoon, jos hän auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana syyllistyy kolmasti kahden vuoden tai kahdesti yhden vuoden sisällä 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Sama koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden alkamisesta. (6.2.2015/70)

3 momentti on kumottu L:lla 30.1.2018/96.

Liikenne- ja viestintävirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle liikenneasioiden rekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitetun ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan. (23.11.2018/938)

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen;

7) vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 120 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

ampuma-asetlain 106 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ampuma-asetlain (1/1998) 106 b §, sellaisena kuin se on laissa 543/2023,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

106 §

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten
ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen sekä
väliaikainen säilyttäminen

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten
ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja
väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää
sitien, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan
yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden
joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai
sytyttävää ainetta sisältävien erityisen
vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja
kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten
kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn
turvallisuudesta annetussa laissa ja
vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa
laissa (541/2023).

106 b §

*Patruunoiden ja erityisen vaarallisten
ammusten säilyttäminen ja kuljettaminen
sekä väliaikainen säilyttäminen*

Patruunoiden ja erityisen vaarallisten
ammusten säilyttäminen, kuljettaminen ja
väliaikainen säilyttäminen tulee järjestää
sitien, etteivät ne ja ampuma-aseet ole suoraan
yhdessä saatavilla eikä vaaraa niiden
joutumisesta asiattomien haltuun ole.

Patruunoiden ja räjähdysainetta tai
sytyttävää ainetta sisältävien erityisen
vaarallisten ammusten säilyttämisestä ja
kuljettamisesta säädetään lisäksi vaarallisten
kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn
turvallisuudesta annetussa laissa, vaarallisten
aineiden kuljetuksesta annetussa laissa
(541/2023) ja vaarallisten aineiden
kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja
Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

4.

Laki

eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta annetun lain (383/2009) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 544/2023 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Viittaus muuhun lainsäädäntöön

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään tämän pykälän 1 momentissa mainituissa laeissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023).

Korjaamisesta säädetään luonnonsuojelulaissa, ympäristönsuojelulaissa, vesilaissa ja geenitekniikkalaissa (377/1995).

Velvollisuudesta ehkäistä 1 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahingon aiheutuminen sekä velvollisuudesta rajoittaa aiheutuneita vahinkoja säädetään tämän pykälän 1 momentissa mainituissa laeissa, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) ja *vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/).*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

5.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (650/2019) 21 §:n 1 momentin 15 kohta ja
lisätään 21 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 545/2023, uusi 16 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

21 §

21 §

*Muu henkilötietojen luovuttaminen
viranomaisille*

*Muu henkilötietojen luovuttaminen
viranomaisille*

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

Tulli saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona 7–10 ja 13 §:ssä tarkoitettuja henkilötietoja viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi seuraavasti:

1) Verohallinnolle edellä sanotun lisäksi myös 12 §:ssä säädettyjä henkilötietoja, verotuksen toimittamista, verojen ja maksujen perimistä, verotusta koskevaa muutoksenhakua, ulosottoa ja valtion edun- ja oikeudenvalvontaa varten; tietojen luovuttamisesta Verohallinnolle säädetään lisäksi arvonnäköverolain (1501/1993) 160 §:n 3 momentissa ja oma-aloitteisten verojen verotusmenettelystä annetun lain (768/2016) 29 §:n 6 momentissa;

2) Liikenne- ja viestintävirastolle edellä sanotun lisäksi myös 12 §:ssä säädettyjä viraston laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämättömiä henkilötietoja liikenteen palveluista annetun lain 197 ja 217 §:n mukaisesti;

3) Hätäkeskuslaitokselle
häätäkeskustoiminnasta annetun
lain (692/2010) 19 §:n 1 momentissa

säädettyjen tehtävien suorittamiseksi tietoja alkutoimenpiteiden ja työturvallisuuden varmistamiseksi sekä asianomaisen yksikön tukemiseksi noudattaen, mitä tietojen saamista koskevan oikeuden rajoittamisesta mainitun pykälän 2 momentissa säädetään;

4) pelastusviranomaisille pelastuslain (379/2011) 32 §:ssä tarkoitettua pelastustoimintaa, 41 §:ssä tarkoitettua palontutkintaa ja 80 §:ssä tarkoitettua palotarkastusta ja muita valvontatehtäviä varten;

5) poliisille ja henkilölle, joka toimii Suomen ulkomaille sijoittamana poliisin yhdyshenkilönä, henkilöiden maahantulon ja maastalähdön valvontaa ja siihen kuuluvan rajatarkastuksen suorittamista, ulkomaalaisia koskevien säännösten noudattamisen valvontaa sekä tullitoimenpiteen suorittamista, tietojen keräämis- ja tallettamistarkoituksen mukaisia muita poliisin tehtäviä varten, muuhun kuin tietojen keräämis- ja tallettamistarkoitukseen henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (616/2019) 13 §:n ja 14 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa sekä haasteen ja muun tiedoksiannon suorittamista varten;

6) Rajavartiolaitokselle rajavalvontaa sekä rajaturvallisuuden ja rajajärjestyksen ylläpitämistä, ulkomaalaisia koskevien säännösten noudattamisen valvontaa, tullitoimenpiteiden suorittamista, meripelastuslaissa (1145/2001) säädettyjä tehtäviä sekä haasteen ja muun tiedoksiannon suorittamista varten, tietojen alkuperäistä käsittelytarkoitusta vastaaviin tarkoituksiin sekä muuhun tarkoitukseen henkilötietojen käsittelystä Rajavartiolaitoksessa annetun lain (639/2019) 16 ja 17 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa;

7) ulkoministeriölle ja Suomen edustustolle näiden toimivaltaan kuuluvan passia tai muuta matkustusasiakirjaa, viisumia, työntekijän oleskelulupaa, yrittäjän oleskelulupaa tai

muuta oleskelulupaa koskevan asian käsittelyä varten;

8) työ- ja elinkeinoviranomaiselle työntekijän oleskelulupaa tai yrittäjän oleskelulupaa koskevan asian käsittelyä varten;

9) Maahanmuuttovirastolle ulkomaalaisia ja Suomen kansalaisuutta koskevien sellaisten asioiden käsittelemistä ja ratkaisemista varten, jotka laissa säädetään Maahanmuuttoviraston tehtäviksi;

10) ulosottomiehelle ulosottokaaren (705/2007) 3 luvun 67 §:n mukaisesti ulosottoselvitystä ja muuta ulosottoasiain täytäntöönpanoa varten;

11) haastemieslain (505/1986) 1 ja 6 §:ssä mainitulle virkamiehelle muuntorangaistuksen määräämistä koskevaan oikeudenkäyntiin haastamista varten sekä haastemiehelle haasteen ja muun tiedoksiannon toimittamista varten rikostorjunnan tietojärjestelmän henkilötiedot, työturvallisuustiedot ja pidätettyjen tiedot;

12) Metsähallituksen erätarkastajalle tämän toimivaltaan kuuluvaa erävalvontaa varten;

13) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten; (23.3.2023/545)

14) Säteilyturvakeskukselle säteilylain (859/2018) 14 §:n mukaista valvontatehtävää varten;

15) valtiovarainministeriölle verolainsäädännön valmistelua ja sen toimeenpanon seurantaan sekä valtion talousarvion laadintaa varten.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, Tulli saa perustellusta syystä luovuttaa salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona viranomaiselle henkilötietoja, jotka ovat välttämättömiä viranomaisen laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi.

15) valtionvarainministeriölle verolainsäädännön valmistelua ja sen toimeenpanon seurantaan sekä valtion talousarvion laadintaa varten;

16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) tarkoitetuille viranomaisille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa varten.

—————

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Ennen henkilötietojen luovuttamista niiden vastaanottajan on esitettävä rekisterinpitäjälle luotettava selvitys henkilötietojen asianmukaisesta suojaamisesta.

Luovutettavien tietojen laatu on mahdollisuuksien mukaan varmennettava ja niihin on tarvittaessa lisättävä tietoja, joiden avulla vastaanottaja voi arvioida tietojen oikeellisuutta, täydellisyyttä, ajantasaisuutta ja luotettavuutta. Jos ilmenee, että on luovutettu virheellisiä tietoja tai että tietoja on luovutettu lainvastaisesti, asiasta on ilmoitettava viipymättä vastaanottajalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

kemikaalilain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kemikaalilain (599/2013) 5 §:n 1 momentin 15 kohta, sellaisena kuin se on laissa
711/2020, ja
lisätään 5 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 554/2014, 711/2020 ja
547/2023, uusi 16 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle
aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten
vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja
torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa
laeissa:

- 1) ympäristönsuojelulaki (527/2014) ;
(27.6.2014/554)
- 2) merenkulun
ympäristönsuojelulaki (1672/2009) ;
- 3) jätelaki (646/2011) ;
- 4) laki vaarallisten kemikaalien ja
räjähteiden käsittelyn
turvallisuudesta (390/2005) ;
- 5) terveydensuojelulaki (763/1994) ;
- 6) työturvallisuuslaki (738/2002) ;
- 7) laki kasvinsuojeluaineista (1563/2011) ;
- 8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta
annettu laki (541/2023) ;
(23.3.2023/547)
- 9) säteilylaki (859/2018) ;
(22.10.2020/711)
- 10) laki kosmeettisista
valmisteista (492/2013) ;
- 11) lääkelaki (395/1987) ;
- 12) laki terveydenhuollon laitteista ja
tarvikkeista (629/2010) ;

Kemikaaleista terveydelle ja ympäristölle
aiheutuvien sekä kemikaalien fysikaalisten
vaarojen ja haittojen ehkäisemisestä ja
torjumisesta säädetään lisäksi seuraavissa
laeissa:

—————

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13) laki lelujen
turvallisuudesta (1154/2011) ;

14) huumausainelaki (373/2008) ;
(22.10.2020/711)

tupakkalaki (549/2016) .
(22.10.2020/711)

Kulutustavaroiden ja kuluttajapalvelujen
turvallisuudesta säädetään
kuluttajaturvallisuuslaissa (920/2011) , siltä
osin kuin siitä ei säädetä tässä laissa tai
Euroopan unionin kemikaalilainsäädännössä.

15) tupakkalaki (549/2016);

16) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta
Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa (/
).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .

7.

Laki

konttilain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan konttilain (762/1998) 1 §, sellaisena kuin se on laissa 548/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltaisala

Soveltaisala

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023).

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

8.

Laki

painelaitelain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 1 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on laissa 550/2023
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta
annetussa lain (541/2023) 3 §:n 10 kohdassa
tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista
sekä kuljetettavan painelaitteen kaltaisista
laitteista säädetään tämän lain 12 luvussa.
(23.3.2023/550)

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta
annetun lain (541/2023) 3 §:n 10 kohdassa *ja*
vaarallisten aineiden kuljetuksesta
Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa
annetun lain (/) 4 §:n 14 kohdassa
tarkoitetuista kuljetettavista painelaitteista
sekä *niiden* kaltaisista laitteista säädetään
tämän lain 12 luvussa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..

9.

Laki

rikoslain 44 luvun 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 44 luvun 13 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laeissa
400/2002, 537/2021 ja 553/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

44 luku

44 luku

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

Terveyttä ja turvallisuutta vaarantavista rikoksista

13 §

13 §

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tahallisen rikoksen yritys on rangaistava.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) tai niiden nojalla annettujen säännösten tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen taikka vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tahallisen rikoksen yritys on rangaistava.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

10.

Laki

säteilylain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan säteilylain (859/2018) 37 §:n 3 momentti, 41 §:n 7 momentti ja 179 §:n 3 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 555/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

37 §

37 §

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

Säteilyturvallisuusasiantuntijan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusasiantuntijalla on lisäksi oltava vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen. Mainitussa momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus on oltava myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/) tarkoitetuissa radioaktiivisten aineiden maantiekuljetuksissa toimivalla säteilyturvallisuusasiantuntijalla.

41 §

41 §

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

Säteilyturvallisuusvastaavan kelpoisuus

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen.

Radioaktiivisten aineiden maantie- ja raidekuljetuksissa säteilyturvallisuusvastaavana voi kuitenkin toimia henkilö, jolla on vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 94 §:n 3 momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus, joka osoittaa kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevan asiantuntemuksen radioaktiivisten aineiden kuljetukseen. Mainitussa momentissa tarkoitettu turvallisuusneuvonantajan todistus on oltava myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa tarkoitetuissa radioaktiivisten aineiden

Voimassa oleva laki

179 §

*Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa
tietoja*

—————
Lisäksi valvontaviranomainen voi
salassapitosäännösten estämättä laissa
säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja
turvallisuusluvan haltijoista sekä
säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille
ja pelastusviranomaisille sekä vaarallisten
aineiden kuljetuksesta annetussa laissa
tarkoitetuille viranomaisille sekä
ministeriöille.

Ehdotus

*maantiekuljetuksissa toimivalla
säteilyturvallisuusvastaavalla.*

—————
179 §

*Viranomaisten oikeus saada ja luovuttaa
tietoja*

—————
Lisäksi valvontaviranomainen voi
salassapitosäännösten estämättä laissa
säädettyjä tehtäviä varten antaa tietoja
turvallisuusluvan haltijoista sekä
säteilylähteistä ja niiden sijainnista poliisille
ja pelastusviranomaisille, vaarallisten
aineiden kuljetuksesta annetussa laissa ja
vaarallisten aineiden kuljetuksesta
Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa
annetussa laissa tarkoitetuille viranomaisille.

—————
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..

11.

Laki

vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 557/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin;

2) vaarallisten kemikaalien käyttöön tai varastointiin aluksessa;

3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

Tätä lakia ei sovelleta:

1) tuotantolaitoksen alueen ulkopuolella tapahtuvaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) *eikä vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (/)* tarkoitettuun kuljetukseen eikä kuljetustapahtumaan suoraan liittyvään tilapäiseen varastointiin;

2) vaarallisten kemikaalien käyttöön tai varastointiin aluksessa;

3) radioaktiivisiin aineisiin eikä radioaktiivisia aineita sisältäviin tuotteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

12.

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 laeissa 1183/2023, 23/2024, 36/2024, 545/2024 ja 651/2024, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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) eläimistä saatavista sivutuotteista annetun lain (517/2015) 63 a §:ssä tarkoitettu sivutuotevalvonnan seuraamusmaksu;
 24) avaruustoiminnasta annetun lain (63/2018) 21 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
 25) verkossa tapahtuvaan terroristisen sisällön levittämiseen puuttumisesta annetun

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) eläimistä saatavista sivutuotteista annetun lain (517/2015) 63 a §:ssä tarkoitettu sivutuotevalvonnan seuraamusmaksu;
 24) avaruustoiminnasta annetun lain (63/2018) 21 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
 25) verkossa tapahtuvaan terroristisen sisällön levittämiseen puuttumisesta annetun

Voimassa oleva laki

lain (99/2023) 4 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

26) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

27) luotsauslain (561/2023) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

28) sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 334 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

29) verkon välityspalvelujen valvonnasta annetun lain (18/2024) 14–17 ja 20 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

30) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.)

Ehdotus

lain (99/2023) 4 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

26) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 141 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 142 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

27) luotsauslain (561/2023) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

28) sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 334 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

29) verkon välityspalvelujen valvonnasta annetun lain (18/2024) 14–17 ja 20 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

30) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

31) kasvinsuojeluaineista annetun lain (1563/2011) 40 a § :ssä tarkoitettu kasvinsuojeluainevalvonnan seuraamusmaksu;

32) ilmailulain (864/2014) 151 a ja 151 b § :ssä tarkoitettut seuraamusmaksut;

33) uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 11 ja 11 a § :ssä tarkoitettut seuraamusmaksut ja 12 §:ssä tarkoitettu virhemaksu;

34) vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

13.

Laki

pelastuslain 48 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pelastuslain (379/2011) 48 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 563/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

48 §

*Erityistä vaaraa aiheuttavien kohteiden
ulkoinen pelastussuunnitelma*

Pelastuslaitoksen on laadittava onnettomuuden varalle ulkoinen pelastussuunnitelma yhteistyössä asianomaisen toiminnanharjoittajan kanssa alueille, joilla on:

1) ydinenergialain (990/1987) 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu ydinlaitos;

2) tuotantolaitos, josta toiminnanharjoittajan tulee laatia vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 30 §:n 1 momentissa tai 62 §:n 1 momentissa tarkoitettu turvallisuusselvitys;

3) ympäristönsuojelulain 112 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu suuronnettomuuden vaaraa aiheuttava kaivannaisjätteen jätealue;

4) vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä ratapiha; tai

5) satama-alue, josta toiminnanharjoittajan tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 34 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys.

Ulkoisessa pelastussuunnitelmassa määritellään toimenpiteet, joilla onnettomuudet ja niistä aiheutuvat seuraukset voidaan rajata ja hallita mahdollisimman tehokkaasti. Suunnitelmaa laadittaessa pelastuslaitoksen on kuultava vaaralle alttiiksi joutuvaa väestöä sekä oltava riittävässä

48 §

*Erityistä vaaraa aiheuttavien kohteiden
ulkoinen pelastussuunnitelma*

Pelastuslaitoksen on laadittava onnettomuuden varalle ulkoinen pelastussuunnitelma yhteistyössä asianomaisen toiminnanharjoittajan kanssa alueille, joilla on:

1) ydinenergialain (990/1987) 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu ydinlaitos;

2) tuotantolaitos, josta toiminnanharjoittajan tulee laatia vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 30 §:n 1 momentissa tai 62 §:n 1 momentissa tarkoitettu turvallisuusselvitys;

3) ympäristönsuojelulain 112 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu suuronnettomuuden vaaraa aiheuttava kaivannaisjätteen jätealue;

4) vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä ratapiha;

5) satama-alue, josta toiminnanharjoittajan tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 34 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys;

6) merivoimien sotasatama tai Puolustusvoimien käyttöönsä osittain tai kokonaan ottama satama-alue, josta tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain (/) 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuusselvitys; tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

yhteistyössä oman alueensa ja naapurialueiden viranomaisten kanssa. Pelastuslaitoksen ja toiminnanharjoittajan on huolehdittava yhteistyössä suunnitelmasta tiedottamisesta sekä järjestettävä harjoituksia pelastussuunnitelman toimivuuden varmistamiseksi.

Ulkoisen pelastussuunnitelman ja harjoitusten toteutumista valvoo aluehallintovirasto. Tapahtuneesta onnettomuudesta on tehtävä merkinnät 91 §:ssä tarkoitettuun toimenpiderekisteriin.

Sisäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset:

- 1) ulkoisen pelastussuunnitelman laatimisesta, uusimisesta ja sisällöstä;
- 2) vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävästä ratapihasta;
- 3) väestön kuulemisesta suunnitelman laatimisen yhteydessä ja suunnitelmasta tiedottamisesta;
- 4) suunnitelman mukaisista harjoituksista, suunnitelman ja harjoitusten toteutumisen valvonnasta;
- 5) asianomaisissa kohteissa tapahtuneita onnettomuuksia koskevien tietojen merkitsemisestä pelastustoimen toimenpiderekisteriin.

7) sotilaslentopaikka, josta tulee laatia vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetun lain 39 §:ssä tarkoitettu turvallisuus selvitys.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
