

06.08.2021

POL-2021-65909

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 02.06.2021 VN/7202/2018

## **Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi**

### 1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Poliisihallituksen lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. Uusittava VAK-lainsäädäntö muodostaisi kokonaisuuden tie-, rautatie-, alus- ja ilmakuljetusten vaatimuksesta, sujuvoittaisi sääntelyä ja poistaisi tulkinnanvaraisuutta.

Uusi lainsäädäntö täsmentäisi valtuussäännöksiä ja selkeyttäisi viranomaisten tehtäviä. Lainsäädäntö ja sen nojalla annetut säännökset ja määräykset saatettaisiin paremmin vastaamaan perustuslain (731/1999) asettamia vaatimuksia.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitettäviä keskeisiä muutoksia olisivat muun muassa:

- Ilmakuljetuksen koulutusohjelmaa koskevia vaatimuksia täsmennettäisiin.
- Kansallisia säännöksiä raideliikenteessä yhdenmukaistettaisiin EU-sääntelyn kanssa.
- Tilapäistä säilyttämistä täsmennettäisiin ja siihen sisällytettäisiin uusia vaatimuksia.
- Tulisi uusi ilmoitusvelvollisuus turvallisuusneuvonantajasta.
- Tiekuljetuksissa reittirajoituksia yksinkertaistettaisiin ja uudistettaisiin.
- Viranomaisten tehtäviä ja toimivaltuuksia täsmennettäisiin ja tarkennettaisiin.
- Poikkeussäännöksiä täsmennettäisiin mm. siten, että teknologiakokeilut ja tuotekehitys mahdollistuisivat paremmin.
- Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen omat kuljetukset rajattaisiin esitettävän lain soveltamisalan ulkopuolelle.
- Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi kaikkien kuljetusmuotojen valvontaviranomainen ja valvontaa koordinoiva viranomainen.
- Sanktioinnit uudistettaisiin.

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että uusi vaarallisten aineiden kuljetuksista annettu laki tulisi voimaan kevään 2022 aikana.

### 2 Poliisihallituksen lausunto

## 2.1 Viranomaisten toimivallan ja tehtävien uudistaminen

Uuden VAK-lain valvonta kuuluisi usealle viranomaiselle. Pääasiallisesta valvonnasta vastaisivat poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Valvontatehtävistä säädettäisiin viranomaiskohtaisesti. Kuitenkin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävien osalta on ehdotettu säädettäväksi siten, että lain valvonta kuuluisi poliisille, mutta Tulli ja Rajavartiolaitos vastaisivat maahantuonnin ja maastaviennin valvonnasta.

Valvontatehtävät tulisi näiltä osin selkeyttää siten, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat lakia omilla tehtäväalueillaan kuljetusmuodosta riippuen.

Valvontaviranomaisten toimivaltuuksista on säädetty 20 luvussa. Säännökset näyttäisivät täydentävän sitä, mitä viranomaisten toimivaltuuksista on muutoin säädetty. VAK-laissa ei ole kuitenkaan erikseen viitattu informatiivisesti muihin valvontatoimivaltuuksiin esimerkiksi tieliikenteen, vesiliikenteen, raideliikenteen tai ilmaliikenteen osalta.

## 2.2 Rangaistus- ja sanktiosäännökset

### 2.2.1 Yleistä

Ehdotettavaan VAK-lakiin oltaisiin toteuttamassa mittavaa rangaistus- ja sanktiosäännösten uudistusta. Laissa säilyisi mittava rikosoikeudellisten rangaistusten kokonaisuus (*vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus*), liikennevirhemaksun piiriin kuuluvat asiakirjarikkomukset, sekä uusi seuraamusmaksu ja määräaikainen kielto osallistua ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen. Sääntely on toteutettu siten, että erilaiset rangaistukset ja seuraamukset on lajiteltu teemoittain, mikä tekee sääntelystä selkeän kokonaisuuden.

### 2.2.2 Luvun otsikko

Luvun otsikko on pelkistetyksi "*seuraamukset*", vaikka luku pitää sisällään rikosoikeudellisia rangaistuksia ja hallinto-oikeudellisia maksuseuraamuksia. Luvun otsikko olisi informatiivisempi, jos se olisi muodossa "*rikosoikeudelliset rangaistukset ja muut seuraamukset*".

### 2.2.3 Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus

*Vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkominen (VAK-laki 143 §)*

Säännöksen 1 momentin 2 kohdassa on säädetty rangaistavaksi tehtävien järjesteleminen tai suunnitteleminen VAK-lain 30 §:n 1 momentin vastaisesti. Säännöksen tulisi kattaa myös velvollisuuden laiminlyönti kokonaan eli tilanteet, joissa mitään järjestelyjä tai suunnitelmia ei ole tehty laisinkaan.

Säännöksen 1 momentin 3 kohdassa on kirjoitusvirhe pykälän taivutuksen ja momentin numeron kohdalla (ne ovat kirjoitettu yhteen).

*Matkatavaraa ja lentopostia koskevien säännösten rikkominen (VAK-laki 144 §)*

Säännöksen 2 momentin viimeisessä virkkeessä on kirjoitusvirhe. Matkustaja-sanasta on jäänyt puuttumaan viimeinen tavu.

*Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkominen (VAK-laki 150 §)*

VAK-lain 60 §:n mukaan valvontaviranomaisen kuljetuksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä on noudatettava. Se, joka ei näitä määräyksiä noudattaisi, voitaisiin tuomita vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta sakkoon.

Säännöksen perusteella kaikki valvontaviranomaisten antamat määräykset, kuten velvollisuus esittää viranomaiselle mukana pidettävät asiakirjat, voitaisiin arvioida tämän säännöksen perusteella, jolloin esimerkiksi 154 §:n liikennevirhemaksu menettäisi tarkoituksensa.

#### 2.2.4 Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksusta säädettäisiin VAK-lain 154 §:ssä. Säännöksen otsikona on "tiekuljetuksessa määrättävä liikennevirhemaksu". Säännöksessä ei ole erikseen määritelty asiaotsikkoa niille liikennevirhemaksuasioille, joita VAK-lain perusteella käsiteltäisiin. Tällaisia asiaotsikoita on muissa laeissa esimerkiksi *liikenne rikkomus*, *vesiliikenne rikkomus*, *ajoneuvorikkomus* ja *ajokorttirikkomus*. Asian käsittelyn kannalta olisi selkeämpi antaa liikennevirhemaksulla käsiteltäville asioille selkeä otsikko, joka voisi olla *vaarallisten aineiden kuljetuksen asiakirjarikkomukset*.

Liikennevirhemaksua koskevan säännöksen 1 momentin 1 kohdassa liikennevirhemaksu määrättäisiin *kuljetuksen suorittajalle*. Kuljetuksen suorittaja on lain systematiikan mukaan eri henkilö kuin ajoneuvon, kulkuneuvon tai kuljetusyksikön kuljettaja (vrt. lakiluonnoksen 6 §:n 2 momentti). Myöskään lakiluonnoksen 17 §:n 2 momentissa ei ole erikseen säädetty sitä, *kenellä* on velvollisuus pitää todistus kuljetusyksikössä.

Säännöksen 1 momentin 2 kohta on selkeä. Liikennevirhemaksu ADR-ajoluvan mukana pitämättömyydestä määrättäisiin ajoneuvon kuljettajalle.

Myös säännöksen 1 momentin 3 kohta on selkeä. Sen mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin lakiluonnoksen 52 §:n 3 momentin mukaisesti ajoneuvon miehistön jäsenelle, joka laiminlyö velvollisuutensa pitää mukanaan henkilöllisyyden osoittavan asiakirjan.

Poliisihallitus on säännöskohtaisissa huomioissaan tuonut esille eräitä muita kohtia, joissa olisi mahdollisuus käyttää tehosteena liikennevirhemaksua.

#### 2.3 Säännöskohtainen arviointi

### 2.3.1 10 § Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot

Säännöksessä tulisi huomioida, että VAK-kuljetusta koskevat tiedot tulisi aina esittää valvontaviranomaiselle viranomaisen niitä pyytäessä.

#### 10 §

##### *Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot*

Kuljetuksessa on oltava mukana kuljetettavista vaarallisista aineista selkeällä tavalla esitetyt luokitustiedot ja sen muut keskeisimmät tiedot aineen asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi sekä onnettomuuden tai vaaratilanteen varalta. **Tiedot on esitettävä pyydettäessä valvontaviranomaiselle.**

Lisäksi kuljetuksessa on pidettävä mukana tai kuljetusta varten on välitettävä tiedot, jotka koskevat ainemäärää, kuljetustapaa, lähetyksen vaatimustenmukaisuutta ja pakkaamista, kuormaamista tai ahtaamista taikka muuta vastaavaa lähetyksen, kuorman ja lastin varmistamiseen ja kuljettamiseen liittyvää asiaa, sekä muut turvallisen kuljettamisen varmistamiseksi tarvittavat tiedot. **Tiedot on esitettävä pyydettäessä valvontaviranomaiselle.**

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksessa mukana pidettävistä tai välitettävistä ainetiedoista ja muista aineen kuljetukseen liittyvistä tiedoista, tietojen merkitsemistavasta sekä tietojen ja asiakirjojen teknisistä yksityiskohdista, tietojen sähköisestä välittämisestä sekä tietojen säilyttämisestä.

### 2.3.2 13 § Kuorma ja lasti

Tieliikennelain (729/2018) 109 §:n mukaan ajoneuvon kuorma ei saa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorman on pysyttävä kuormakorissa ja ajoneuvossa paikoillaan kaikissa mahdollisissa kiihdytyksissä ja jarrutuksissa sekä kaarteissa ajettaessa. Kuorman varmistamiseksi tulee käyttää kuorman tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut kuormakoreja ja kuorman varmistamista koskevan määräyksen. Määräyksen mukaan ajoneuvoon, johon sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994) ja sen nojalla annettuja säädöksiä ja määräyksiä, sovelletaan tätä määräystä siltä osin kuin mainituissa säädöksissä ja määräyksissä ei ole tästä määräyksestä poikkeavia vaatimuksia.

Vertailtaessa tieliikennelain 109 §:n ja esitysluonnoksessa ehdotetun VAK-lain 13 §:n 1 momenttia, vaikuttaisi siltä, että 13 §:n sisältö ja sen vaatimus olisi niin sanotusti kevyempi kuin tieliikennelain. Se ei liene ollut tarkoitukseksi. Lisäksi haasteita valvonnassa aiheuttanee se, milloin tulkintaa tehdään tieliikennelain, ja Liikenne- ja viestintäviraston antaman määräyksen perusteella ja milloin puolestaan tämän lakiehdotuksen säännöksen perusteella.

### 2.3.3 14 § Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Esitysluonnoksen VAK-lain 14 §:n 1 momentin mukaan pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille. Pykälän osalta olisi hyvä tarkentaa, mitä pakottavalla tilanteella käytännössä tarkoitetaan ja mitä tarkoitetaan pidempiaikaisella pysäköinnillä.

Lisäksi säännöksessä tulisi todeta selkeästi se, kenellä on velvollisuus ilmoittaa poliisille pidempiaikaisesta pysäköinnistä. Onko velvollisuus kuljetusyrittäjällä, kuljettajalla vai vastaanottajalla. Ilmoitusvelvollisuuden noudattamatta jättäminen tulisi kriminalisoida esimerkiksi VAK-lain 142 §:n 1 momentissa, jonka 6 kohdassa on nyt ehdotettu säädettäväksi 14 §:n 1 momentin vastaisesta menettelystä.

VAK-lain 14 §:n 2 momentissa on ehdotettu sääntelyä räjähteiden tiekuljetukseen liittyvästä kuormaamisesta ja kuorman purkamisesta. Jos räjähteiden tiekuljetukseen liittyvä kuormaaminen tai kuormasta purkaminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle, räjähteen kuormaamiseen ja kuormasta purkamiseen yleisellä paikalla taajamassa on haettava paikallisen poliisin lupa ja yleisellä paikalla taajaman ulkopuolella on tehtävä ilmoitus paikalliselle poliisille

Tämä valvonnallinen haaste on ollut aiemmin esillä lähinnä ilotulitteiden kuormaamisen ja kuormasta purkamisen osalta. Jatkossa säännös edellyttäne voimaan tullessaan erillistä prosessikuvausta menettelytavoista, ja ilmoituksen tekemisen mahdollistamista sähköisesti, joka aiheuttanee lisäkustannuksia muun muassa tietojärjestelmien osalta.

#### 2.3.4 17 § Ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus vaarallisten aineiden kuljetukseen

Pykäläluonnos nyt kirjatussa muodossaan tarkoittaa sitä, ettei kuljettajan tarvitse edes pyydettäessä esittää todistusta valvontaviranomaiselle, vaan riittää kun hän ilmoittaa hyväksymistodistuksen olevan mukana kuljetusyksikössä, johon vastaukseen valvontaviranomainen joutunee tyytymään, ilman että hän saa asiakirjaa nähtäväkseen.

##### 17 §

###### *Ajoneuvon hyväksyntä ja katsastus vaarallisten aineiden kuljetukseen*

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa käytettävä säiliöajoneuvo, säiliötä kuljettava ajoneuvo ja räjähteitä kuljettava ajoneuvo on teknisen vaatimustenmukaisuuden ja kunnan varmistamiseksi hyväksyttävä vaarallisten aineiden kuljetukseen (*VAK-ADR-hyväksyntä*) ja vuosittain katsastettava (*VAK-ADR-katsastus*) ADR-sopimukseen sitoutuneessa ajoneuvon rekisteröintivaltiossa.

ADR-sopimukseen sitoutuneessa ajoneuvon rekisteröintivaltiossa hyväksytysti tarkastetulle ajoneuvolle myönnetään vaarallisten aineiden kuljetukseen VAK-ADR-hyväksymistodistus. Vuosittaisessa VAK-ADR-katsastuksessa hyväksymistodistuksen voimassaoloa voidaan jatkaa tai myöntää uusi hyväksymistodistus. Todistus on pidettävä kuljetusyksikössä ja esitettävä pyydettäessä valvontaviranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vapautuksen tyyppihyväksytyn ajoneuvon ensimmäistä VAK-ADR-hyväksyntää varten suoritettavasta VAK-ADR-katsastuksesta, jos se on saanut riittävän vakuutuksen siitä, että ajoneuvo täyttää ajoneuvon rakennetta koskevat vaatimukset.

Jos ajoneuvoa ei teknisten puutteiden tai kunnan vuoksi hyväksytä VAK-ADR-hyväksynnässä ja -katsastuksessa, se on hylättävä. Hylätty ajoneuvo voidaan hyväksyä jälkitarkastuksessa. Jälkitarkastus on suoritettava kuukauden kuluessa samassa toimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon. Jälkitarkastuksessa tarkastetaan ne tarkastuskohteet, joissa VAK-ADR-hyväksynnässä tai -katsastuksessa tai edellisessä jälkitarkastuksessa on todettu vikoja tai puutteellisuuksia. Jos VAK-ADR-

hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus keskeytyy ajoneuvolain 156 §:ssä tarkoitusta syystä, keskeytetty VAK-ADR-hyväksyntä tai -katsastus taikka jälkitarkastus saadaan suorittaa loppuun samassa toimipaikassa enintään kuukauden kuluessa VAK-ADR-hyväksynnästä tai -katsastuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaarallista ainetta kuljetettavan ajoneuvon VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastuksen hyväksymisen edellytyksistä, hyväksynnän ja katsastuksen suorittamiseen liittyvistä teknisistä vaatimuksista, tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä, todistuksen mallista, sisällöstä ja voimassaoloajasta sekä ajoneuvoista, jotka voidaan vapauttaa VAK-ADR-katsastuksesta.

## 2.4 18 § VAK-ADR-hyväksyntää ja VAK-ADR-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

18 §:ään on kirjattu VAK-ADR-hyväksynnän ja VAK-ADR-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin, josta tieto lienee myös valvojan saatavissa.

Liikenne- ja viestintäviraston mahdollinen erillinen määräys voi toki tarkentaa tätä säännöstä. Tavoitteena saattaa olla sekin, että paperisista todistuksista luovutaan ja hyväksymistodistus tai hylkäys olisi nähtävissä vain liikenneasioiden rekisterissä.

### 2.4.1 24 § Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus

VAK-lakiehdotuksen mukaan osoitetusta vaatimustenmukaisuudesta on annettava todistus tai muu vastaava asiakirja. Tarkoituksena lienee antaa tarkempia säännöksiä joko valtioneuvoston asetuksella tai Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, koska nyt jää epäselväksi, pitääkö asiakirja olla kuljetusyksikössä mukana ja tuleeko se esittää pyynnöstä valvontaviranomaiselle. Jos tavoitteena on, että asiakirja pitää olla kuljetusyksikössä mukana ja se on pyydettyä esitettävä, tulee pohdittavaksi myös mahdollinen seuraamus niissä tilanteissa, kun asiakirjaa ei ole esittää, tai sitä ei suostuta esittämään. Nyt jo raskaan liikenteen teknisissä tienvartitarkastuksissa kuljettajat haluavat tietää millä perusteella heidän tulee tarkastuspöytäkirja valvojalle esittää.

#### 24 §

##### *Pakkauksen, säiliön ja irtotavarakontin vaatimustenmukaisuus*

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen 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, joka todistaa, että pakkaus, säiliö tai irtotavarakontti on arvioitu sekä tarkastettu ja että se täyttää asetetut rakennetta, valmistusta ja tarkastusta koskevat vaatimukset. Pakkaukseen, säiliöön ja irtotavarakonttiin on tehtävä valmistusmerkintä sekä merkintä, jolla sen vakuutetaan olevan vaatimustenmukainen. Kuljettavan painelaite on lisäksi merkittävä kuljettavaa painelaitetta osoittavalla pii-merkillä, johon

liitetään tarkastuslaitoksen tunnusnumero. Todistus tai muu vastaava asiakirja on pidettävä mukana kuljetusyksikössä ja esitettävä pyydetessä valvontaviranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettuun vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä, asiakirjoista ja merkinnöistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä muuten vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisesta, arviointimenettelystä, tarkastuksista ja teknisistä menetelmistä ja menettelytavoista, hyväksynnän voimassaoloajasta, uudistamisesta ja kumoamisesta, merkinnöistä, merkintätavoista, merkittävistä tiedoista, asiakirjoista ja todistuksista.

Todistuksen tai muun vastaavan asiakirjan mukana pitämisen laiminlyönnin seuraamuksesta tulisi säätää VAK-lain 154 §:ssä. Jos todistusta tai muuta asiakirjaa ei pitäisi mukanaan, voitaisiin tästä määrätä seuraamukseksi liikennevirhemaksu.

#### 2.4.2 26 § Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen

##### 26 §

##### *Pakkauksen, säiliön ja kontin käyttäminen*

Pakkausta, säiliötä ja konttia saa käyttää vaarallisten aineiden kuljetukseen, jos se on hyvälaatuinen, käyttötarkoitukseen sopiva ja asianmukainen siten, että se kestää tavanomaisen kuljetuksen iskut ja kuormitukset, kuljetettavan aineen kemiallisen ja mahdollisen muun vaikutuksen ja ei reagoi vaarallisesti sisällön kanssa tai muodosta sisällön kanssa vaarallisia yhdisteitä. Käyttöön otetulle pakkaukselle, säiliölle ja kontille asianmukaisesti läpäisty määräajoin suoritettava tarkastus ja testaus oikeuttavat sen jatkuvan käytön kuljetuksessa, jollei käyttöturvallisuus ole vaarantunut onnettomuuden tai muun sellaisen seikan takia, mikä edellyttää kunnostusta tai muita turvallisuuden takaavia toimenpiteitä. Omistajan tai haltijan on säilytettävä määräajoin suoritettavista tarkastuksista ja testauksista myönnetty voimassa olevat tekniset asiakirjat tuotteen käytön ajan vaatimustenmukaisuuden myöhemmän arvioinnin ja valvonnan mahdollistamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ainekohtaisesti tai muuten yksityiskohtaisesti pakkauksen, säiliöiden ja konttien soveltuvuudesta kuljetukseen, niiden käytöstä, tarkastusten määräajoista, teknisistä asiakirjoista ja niiden säilyttämisestä.

Tältä osin viittaamme 24 § koskevaan lausuntoomme eli, onko asiakirjojen oltava mukana kuljetusyksikössä ja onko ne pyydetessä valvojalle esitettävä, ja jos näin ei ole toimittu, niin mikä on mahdollinen seuraamus.

#### 2.4.3 45 § Vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa tiekuljetuksessa

Pykälä edellyttää, että ADR-ajolupa on pidettävä ajossa mukana, ja sen mukana pitämättömyys on sanktioitu, mutta epäselväksi jää onko ajolupa myös esitettävä valvontaviranomaiselle hänen sitä pyytäessä. Jos ajolupa on esitettävä, eikä kuljettaja ajolupaa sitä pyydetessä suostu esittämään niin olisi siko tuolloin tarkoituksenmukaista määritellä myös seuraamus kyseiselle teolle.

##### 45 §

##### *Vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa tiekuljetuksessa*

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa (ADR-ajolupa), jos kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo sitä edellyttävät. ADR-ajoluvan haltija saa kuljettaa

ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä sellaisia vaarallisia aineita, joiden aineluokkaa ja kuljetustapaa vastaavat merkinnät hänellä on ADR-ajoluvassaan. ADR-ajolupa on oltava ajettaessa mukana ja esitettävä pyydettyä valvontaviranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoluvan mallista sekä ainekohtaisia teknisiä määräyksiä siitä, milloin kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo edellyttävät ajolupaa, ja siitä, millaisiin kuljetuksiin ADR-ajolupa oikeuttaa.

#### 2.4.4 52 § Tie- ja rautatiekuljetusten turvatoimet

Säännöksen mukaan on oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja. Epäselväksi jää onko se myös valvontaviranomaiselle pyynnöstä esitettävä, jotta sen mukanaolo voidaan todentaa. Mukana pitämättömyys on sanktioitu, mutta sen osoittaminen on haasteellista, jollei ole velvollisuutta asiakirjaa esittää, edes pyydettyä.

52 §

##### *Tie- ja rautatiekuljetusten turvatoimet*

Vaarallisia aineita saa jättää tie- ja rautatiekuljetuksena kuljetettavaksi vain asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle.

Tie- ja rautatiekuljetuksessa tilapäisen säilytyksen paikan on oltava valaistu ja muutoin turvattu, sekä asiaton pääsy alueelle on mahdollisuuksien mukaan oltava estetty.

Tie- ja rautatiekuljetuksen aikana jokaisella miehistön jäsenellä on oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilöllisyyden osoittava asiakirja. Asiakirja on esitettävä pyynnöstä valvontaviranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljetuksen suorittajan tunnistamisesta, tilapäisen säilytyksen paikan turvaamisesta ja teknisiä määräyksiä henkilöllisyyden osoittavasta asiakirjasta.

#### 2.4.5 54 § Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite sekä kuljetuksen keskeyttäminen

Säännöksen ketjutus on epäselvä. Säännöksessä säädetään turvallisuuteen vaikuttavasta puutteellisuudesta tai viasta. Säännöksessä kuitenkin edellytetään, että puutteellisuus ja vika on oltava korjattuna, jotta kuljetusvälinettä voi käyttää. Säännös olisi selkeämpi seuraavassa muodossa.

54 §

##### *Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite sekä kuljetuksen keskeyttäminen*

Jos kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin rakenteessa tai varusteissa havaitaan turvallisuuteen vaikuttava puutteellisuus tai vika, sitä ei saa käyttää ennen kuin puutteellisuus ja tai vika on korjattu. Tämä kieltö ei kuitenkaan 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 kuljetuksen aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden. Kuljetusta saa jatkaa vasta,



kun kuljetuksen jatkaminen on turvallista. Kuljetusta keskeyttäessä on otettava huomioon:

- 1) keskeyttämisestä aiheuttavat vaarat;
- 2) mahdollisuus sijoittaa kuljetettava lähetys, lasti tai kuorma;
- 3) muut yleisen turvallisuuden vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen jatkamisen jäljellä olevan matkan osalle. Valvontaviranomaisen on annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittavaa hallinnollista apua, jos

1) valvontaviranomainen ei voi hyväksyä keskeytetyn kuljetuksen jatkamista eikä vaatimuksia voida täyttää;

2) kuljetuksen suorittaja ilmoittaa, että lähettäjä ei ole ilmoittanut vaarallisen aineen ominaisuuksia ja vedoten kuljetussopimusehtoihin kuljetuksen suorittaja pyytää kuorman purkamista, hävittämistä tai vaarattomaksi tekemistä.

## 2.4.6 63 § Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa

### 63 §

#### *Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tie- ja rautatiekuljetuksessa*

Tie- ja rautatiekuljetuksessa kuljetuksen suorittajan on:

- 1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää ajoneuvoa ja vaunua voidaan käyttää tähän tehtävään ja että tiekuljetuksessa ajoneuvo on asianmukaisesti miehitetty;
- 2) varmistettava, että vaarallisen aineen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa;
- 3) varmistettava, että ennen kuljetusta lähettäjältä on saatu kuljetettavista vaarallisista aineista tarvittavat tiedot ja että vaaditut asiakirjat ovat mukana kuljetuksessa tai saatavilla kuljetuksen aikana;
- 4) varmistettava riittävällä tavalla, että ajoneuvossa, vaunussa ja kuormassa ei ole ilmeisiä vikoja tai vuotoja ja että niistä ei puutu varusteita;
- 5) varmistettava, että määräaika säiliöiden seuraavalle tarkastukselle ei ole umpeutunut siten, ettei säiliöitä voi enää käyttää kyseiseen kuljetukseen;
- 6) varmistettava, että ajoneuvoa ja vaunua ei ole ylikuormattu;
- 7) varmistettava, että ajoneuvoon ja vaunuun on kiinnitetty vaarallisia aineita sisältävää kuormaa osoittavat merkinnät;

#### Perusteluosio:

Kuljetuksen suorittajan palveluksessa olevien olisi suoritettava tehtävänsä tässä laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, siten nämä vaatimukset kohdistuisivat heihin tehtäviensä mukaisesti.

Lakiin ei sisällyttäisi voimassaolevan VAK-lain mukaisia erillisiä kuljettajan velvollisuuksia. Kuljettajan siis katsottaisiin edustavan kuljetuksen suorittajaa tässä pykälässä tarkoitetuissa tehtävissä, ja velvollisuudet siten kohdistuvat osaltaan myös häneen vastaavasti kuin muihin kuljetuksen suorittajan palveluksessa oleviin, laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaviin.

Lakiehdotuksessa ollaan jättämässä pois pykälä, jossa on kuljettajan velvollisuudet omana pykälänä (nyk. VAK-laki 10 §). Uuden lain 63 §:ssä kuljettaja käsitellään kuljetuksen suorittajan -termin alla.

Nykyisessä VAK -asetuksessa on 8 §, jossa pykälän otsikossa mainitaan sekä kuljetuksen suorittaja että kuljettaja. Olisi selvempää valvonnan kannalta, jos kuljetuksen suorittajaan ja kuljettajaan käsiteltäisiin edelleen erillään lainsäädännössä, omissa pykälisään tai ainakin kuljettaja erikseen mainiten.

#### 2.4.7 93 § Velvollisuus ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja

93 §

Velvollisuus ilmoittaa nimetty turvallisuusneuvonantaja

Suomeen sijoittuneen vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisen on ilmoitettava nimeämänsä turvallisuusneuvonantajat Liikenne- ja viestintävirastolle. Myös tietojen muutoksista on ilmoitettava.

Tietojen ilmoittamiseen, tallentamiseen, ylläpitoon ja luovuttamiseen sovelletaan liikenneasioiden rekisteriä koskevia liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 26-28 luvun säännöksiä.

Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuutta ja tiedon ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle niin, että tieto on myös valvonnassa valvontaviranomaisen käytettävissä, pidetään hyvänä uudistuksena. Yhteystieto mahdollistaa yhteydenpidon suoraan valvontatilanteesta turvallisuusneuvonantajaan, jolloin valvoja voi välittää tiedon esimerkiksi mahdollisista todetuista puutteista tai onnettomuuksista ja samalla varmistaa, että esimerkiksi kuljetusliikkeen osaaminen ja ohjeistus ovat ajantasaisia ja lainsäädännön edellyttämällä tasolla.

#### 2.4.8 117 § Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina

VAK-lain luonnoksen 117 §:ssä säädettäisiin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävästä valvoa VAK-lain noudattamista. Kaikki kolme viranomaista valvoisivat lain noudattamista omalla tehtäväalueellaan. Valvontaa tehtäisiin yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Lain johtolauseessa on todettu epäselvästi, että lain noudattamista valvoisi yksistään poliisi. Olisi selkeämpää todeta, että lain noudattamista valvovat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos omalla tehtäväalueellaan, kuten ehdotetuissa perusteluissakin on todettu ja vaarallisten aineiden kuljetusmuodosta riippuen.

117 §

*Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina*

Tämän lain noudattamista valvovat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos omilla tehtäväalueillaan. Suomesta lähteviä ja Suomeen tulevia kuljetuksia valvovat lisäksi Tulli ja Rajavartiolaitos omilla tehtäväalueillaan. Valvontaa tehdään yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Tai vaihtoehtoisesti tehtäväsäännös voitaisiin kirjoittaa näin:

117 §

*Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina*

Tämän lain noudattamista valvovat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Suomesta lähteviä ja Suomeen tulevia kuljetuksia valvovat lisäksi Tulli ja Rajavartiolaitos omilla tehtäväalueillaan. Valvontaa tehdään yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

## 2.4.9 124 § Valvontasuunnitelma

### 124 §

#### *Valvontasuunnitelma*

Valvontaviranomaisen on laadittava valvontaansa varten valvontasuunnitelma. Suunnitelmassa on oltava tiedot ainakin valvonnan järjestämisen perusteista, valvontakohteista- ja paikoista sekä viranomaisten välisestä yhteistyöstä valvonnassa. Suunnitelma on tarkistettava säännöllisin väliajoin. Viranomaisen on myös vuosittain arvioitava valvontasuunnitelman toteutuminen.

#### Säännöskohtainen perustelu

Momentissa säädettäisiin myös viranomaisten yhteistyöstä valvonnassa. Valvontaviranomainen voisi valvontasuunnitelmaa laatiesseen suunnitella yhteistyötä toisen valvontaviranomaisen kanssa. Valvontaviranomaiset voisivat sopia tehtävänjaosta ja yhteistoiminnasta, jolloin valvottava kohdekin voisi olla yhteinen. Yhteistoiminnan ei tarvitsisi rajoittua vain esitettävän lain valvontaan, vaan viranomaiset voisivat tehdä yhteistyötä muussa laissa säädetyn valvontaviranomaisen kanssa, esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslain valvontaviranomaisten kanssa.

Suunnitelmassa voitaisiin kuvata valvontakohteet ja kohteiden valintakriteerit, valvontakohteiden laajuus sekä näihin liittyvät säännönmukaiset tarkastukset. Valvontaviranomainen arvioisi, mitkä kohteet tai toiminnot olisivat suuren riskin kohteita ja toimintoja. Mitä suuremman riskin tai vaaran kohde tai toiminta voi sisältää, sitä useammin valvontaa tulisi suunnitella tehtäväksi. Liikenne- ja viestintävirasto ottaisi valvontasuunnitelmaa laatiessaan myös huomioon tehtävänsä 115 §:ssä säädettyinä valvonnan koordinoijana.

Valvontasuunnitelman laadintaa pidämme hyvänä uudistuksena, kuten myös eri viranomaisten yhteistyön suunnitelmallisuutta ja sen korostamista.

#### Valvontasuunnitelman laadinnassa huomioon otettavaa:

Valvontasuunnitelmien laadinnan pohjana tulee olla ajantasainen tilannekuva vaarallisten aineiden kuljetuksista, poliisin osalta erityisesti maantiekuljetuksista osalta. Tällaista tilannekuvaa ei nyt ole saatavissa. Tietoa ei ole esimerkiksi kuljetuksien määrästä, sijainnista ja reiteistä tai niiden ajankohdista.

Poliisin osalta valvontasuunnitelman toteuttamisessa on useita vaihtoehtoja. Suunnitelma voidaan toteuttaa esimerkiksi osana Vaarallisten aineiden

maantiekuljetusten valvonta -ohjetta ja sen päivittämistä, tai kirjaamalla se poliisiin liikenneturvallisuuksuunnitelman osaksi.

Valvontasuunnitelman laadintaan ja sen sisältöön tulee oleellisesti vaikuttamaan myös valvontatehtävän suorittamiseen käytettävissä olevan henkilöresurssin määrä.

Henkilöresurssin lisäksi valvonnan ja valvontakontaktien määrään, valvonnan tehokkuuteen ja vaikuttavuuteen on ratkaiseva merkitys myös lakien, asetusten ja määräysten selkeydellä, ja siitä muodostuvalla kokonaisuudella.

Valvontasuunnitelmissa tulee huomioida myös koulutuksen, ohjauksen, ohjeiden ja määräysten laadinnan, yksittäisten valvontasuunnitelmien, valvonnan johtamisen ja sen seurannan vaatima lisäresurssi. Henkilöresurssin lisäksi työn tueksi tullaan tarvitsemaan ainakin jo nyt käytössä olevien tietojärjestelmien ja niiden yhteyksien uusimista ja parantamista, joissain tapauksissa kokonaan uusien järjestelmien ja niiden välisten rajapintojen rakentamista eri viranomaisten välille. Todellisten kustannusvaikutusten arviointi on vielä tällä hetkellä mahdotonta.

#### 2.4.10 131 § Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus

Esitettyä säännöstä pidetään hyvänä. Lisäksi on huomioitava, että säännöstä sovellettaessa on sovellettava myös hallintolain 39 §:ää, joka tarkoittaa kattavaa dokumentointia ja tarkastuspöytäkirjan antamista tiedoksi tarkastettavalle.

#### 2.4.11 132 § Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi

Lakiluonnoksen ehdotetun 132 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella olisi oikeus tehtävälueellaan kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos se ei täyttäisi tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia, sekä määrätä vaarallinen aine ensimmäisessä sopivassa paikassa ja tilaisuudessa purettavaksi, jollei kuljetusta voitaisi saattaa määräysten mukaiseksi. Säännöksen perusteluissa on lisäksi viitattu muihin liikennevalvonnan toimivaltuuksiin, kuten esimerkiksi tieliikennelain 182 §:ään, jota VAK-lain toimivaltuudet tieliikennevalvonnan osalta täydentäisivät.

Säännöksen 1 momenttia tulisi täydentää vielä niiltä osin, että valvontaviranomaisilla on sekä oikeus kieltää vaarallisen aineen kuljetus, että oikeus keskeyttää jo meneillään oleva kuljetus, jos kuljetus ei täyttäisi VAK-lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia. Säännöksen 1 momentti voitaisiin muotoilla näin:

132 §

*Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi*

Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tehtävälueellaan kieltää vaarallisen aineen kuljetus ja keskeyttää jo meneillään

oleva kuljetus, jos se ei täytä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vaatimuksia, sekä määrätä vaarallinen aine ensimmäisessä sopivassa paikassa ja tilaisuudessa purettavaksi, jollei kuljetusta voida saattaa määräysten mukaiseksi.

Lakiluonnoksen 5 momentissa on säädetty tavarán hävittämisestä. Hävittäminen olisi järjestettävä asianmukaisella tavalla. Säännöksessä ei ole erikseen säädetty siitä, minkälaista menettelyä hävittämisessä tulisi noudattaa. Poliisihallitus korostaa sitä, että kuten hävittämissäännösten soveltamisessa yleensä, tulisi vaarallisten aineiden hävittäminen tehdä todisteellisesti.

Tavarán hävittäminen on järjestettävä asianmukaisella tavalla ja hävittäminen on tehtävä todisteellisesti. Hävittämisestä aiheutuneista kustannuksista vastaa lähettäjä. Valvontaviranomaisen asiasta laatima tilitys on täytäntöönpanokelpoinen ilman tuomiota tai päätöstä.

Lakiluonnoksessa ei ole säännösten tasolla viitattu informatiivisesti muualla laissa oleviin toimivaltuuksiin, kuten esimerkiksi tieliikennelaisissa tai ajoneuvolaisissa oleviin liikennevalvonnan toimivaltuuksiin. Laissa on kuitenkin ajatuksena se, että vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa tehdään osana muuta liikennevalvontaa, olipa tämä valvonta sitten tieliikenne-, vesiliikenne-, raideliikenne- tai ilmaliikennevalvontaa. Olisi liikenteenvalvojan tehtävien kannalta selkeämpää, jos laissa olisi informatiiviset viittaukset muihin liikennettä koskeviin lakeihin.

## 2.5 Sakon ja rikesakon määräämisestä annettu laki

Lakiluonnoksen 15. lakiesityksenä olisi sakon ja rikesakon määräämisestä annettu laki (754/2010), jonka 3 §:ään tehtäisiin teknisiä tarkennuksia sakkomääräyksen soveltamisalasta. Säännökseen korjattaisiin tieliikennelain, ajoneuvolain ja VAK-lain säädösnumerot. Säännöksen 5 kohtaa tulisi tarkentaa niiltä osin, kun sakkomääräys koskisi tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevia rikoksia.

3 §

*Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräysten soveltamisala*

---

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

- 1) tieliikennelakia (729/2018) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;
- 2) ajoneuvolakia (82/2021) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

---

5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) taksi-, henkilö- tai tavaraliikennettä koskevia säännöksiä taikka tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevia säännöksiä;

---

8) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia ( / ) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

---

Peruste tarkennukselle on se, että tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkinen on alun perin kuulunut sakkomääräyksen soveltamisalaan. Tällöin sääntely oli tieliikennelaissa (267/1981), mutta sääntelyn keskittäminen liikenteen palveluista annettuun lakiin muutti kokonaisuutta myös sakkomääräyksen soveltamisalan osalta eikä tätä seikkaa koskaan korjattu.

### 3 Muuta

Lisäksi Poliisihallitus haluaa huomauttaa, että erityisesti ampuma-aseiden patruunoiden kuljettamiseen tieliikenteessä tarvitaan tarkennus, joko nyt valmisteilla olevassa laissa tai sen perusteella annetuissa asetuksissa tai määräyksissä. Voimassa olevissa säädöksissä ei oteta kantaa esimerkiksi tilanteisiin, joissa metsästäjä tai urheiluampuja joutuu kuljettamaan patruunoita vähittäismyyntipakkauksen avaamisen jälkeen, vaan lähtökohtaisesti nämä patruunat tulisi lukea vaarallisimpaan luokkaan 1.1, jolloin niiden kuljetus on lähtökohtaisesti kiellettyä ilman erityisjärjestelyitä. Käytännössä asiaan ei ole Suomessa tai Euroopassa erityisemmin puututtu, mutta kansalaisten oikeusturvan ja toimivan valvonnan kannalta Poliisihallitus katsoo, että nykytila ei ole tyydyttävä.

Poliisitarkastaja  
Poliisiylitarkastajan sijainen

Heikki Ihalainen

Poliisitarkastaja

Heikki Kallio

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 06.08.2021 klo 09:15. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö, [kirjaamo@jvm.fi](mailto:kirjaamo@jvm.fi)

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo  
Poliisihallitus, esikunta  
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Karl Linderborg  
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue