

Asia: VN/10831/2024

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi rikoslain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **Väliotsikot**

**Yleiset huomiot mietinnöstä ja siihen sisältyvistä ehdotuksista sekä ympäristörikosdirektiivin velvoitteiden täytäntöönpanosta**

-

**Huomiot syyteoikeuden vanhentumista koskevista ehdotuksista (rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentti)**

-

**Huomiot rikoslain 9 luvun 5 §:ään ehdotettavista, yhteisösakon asteikkoa koskevista muutosehdotuksista sekä ehdotuksista pakoterikoksia koskevan yhteisösakon asteikon osalta (rikoslain 46 luvun 13 §)**

-

**Huomiot törkeän rikoksen ilmoittamatta jättämisestä ja terroristisessa tarkoituksessa tehtyjä rikoksia koskeviin pykäliin ehdotettavista muutoksista (rikoslain 15 luvun 10 § ja 34 a luvun 1 §) sekä niihin liittyvistä muutosehdotuksista (rikoslain 1 luvun 7 § ja 34 a luvun 15 §)**

-

**Huomiot ympäristön turmelemista koskevaan pykälään (rikoslain 48 luvun 1 §) ehdotettavista muutoksista**

- a) 1 momentti
- b) 2 momentti
- c) 3 momentti
- d) ehdotettava uusi 4 momentti

Suomen Satamat ry edustaa Suomessa kauppamerenkulkua palvelevaa satamanpitoa harjoittavia yrityksiä ja yhteisöjä. Satamayhtiön hallitseamalla alueella ympäristölupaa edellyttävää satamatoimintaa harjoittavat sekä satamayhtiö (infrastruktuuri- ja aluspalvelut), satamaoperointiyritys/-yritykset (alusten lastaus, purkaminen ja kuljetukseen liittyvä terminaalivarastointi) ja muita yrityksiä, jotka palvelevat alusliikennettä. Sataman asiakkaat ovat

kuljetuksilleen ko. sataman toimijoilta esim. infra- ja alus- tai vuokrapalveluita ja lastinkäsittelyyn liittyviä palveluita ostavia yrityksiä, jotka toimivat lastinantajan tai varustamon lukuun.

Satamassa tapahtuvaan toimintaan liittyvissä vastuissa on tärkeä erottaa keskenään alueen haltijan (satamanpidon yhtiö), satamassa toimivien muiden yritysten sekä näiltä palveluita ostavien yritysten toiminta ja vastuut. Satamanpidon osalta vastuut ovat perinteisten toimintojen osalta olleet johdonmukaisia, ja esitetyt muutokset tuovat niihin lähinnä tarkennusta ja seuraamusten konkretisointia.

Sataman liikenne- ja lastinkäsittelypalveluita hyödyntävät kiertotalouden alaan liittyvät kansainväliset kuljetukset (jätteinä kuljetettavat vaaraominaisuuksia sisältävät ja/tai vihreät – ei vaaraominaisuuksia – jätteet) ovat kuitenkin osa-alue, jossa lastien kauppaan ja kuljetukseen liittyvä vastuunjako, ympäristönsuojelu- sekä jätelainsäädäntö muodostaa haasteellisen kokonaisuuden. Jätteisiin liittyvään toimintaan liittyvät vaatimukset ja vastuut kytkeytyvät toisiinsa, mutta toiminnan työnjako toimijoiden kesken voi vaihdella yritysten keskenään tekemien sopimusten perusteella.

Sekä lainsäädännön runsauden, toimeenpantavien säädösten ja niiden perusteella annettujen täydentävien säädösten, että edellä kuvattua toimijoiden ei-standardoidun työnjaon luonteesta johtuen erilaisten tekojen rangaistavuus ja vastuullisten toimijoiden tunnistaminen on osittain hyvin haasteellista. Suomen Satamat esittääkin siksi, että lainsäädännön toimeenpanossa tarvittavaan eri säädösten yhteensovittamiseen varataan edelleen resursseja vaatimusten kohdentamisen, lakien noudattamisen sekä valvonnan ja ohjaamisen selkeyttämiseksi. Satama-alalla näkyy erityisesti Työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan (yritystoiminta, kiertotalous) sekä Ympäristöministeriön hallinnonalan (ympäristönsuojelu, jätteet) kesken kiertotalouden ja siihen liittyvien kansainvälisten kuljetusten sujuvoittamiseksi ja hallinnollisen taakan vähentämiseksi.

#### **Huomiot ympäristörikkomusta ja tuottamuksellista ympäristön turmelemista koskeviin pykäliin (rikoslain 48 luvun 3 ja 4 §) ehdotettavista muutoksista**

-

#### **Huomiot ehdotettavista uusista jäterikosta ja törkeää jäterikosta koskevista rangaistussäännöksistä (rikoslain 48 luvun uudet 4 a ja 4 b §:t)**

-

#### **Huomiot ehdotettavista uusista ilmakehän heikentämistä ja törkeää ilmakehän heikentämistä koskevista rangaistussäännöksistä (rikoslain 48 luvun uudet 4 c ja 4 d §:t)**

-

#### **Huomiot ehdotettavista uusista ympäristöä vaarantavan tuotteen markkinoillesaattamisrikosta ja törkeää ympäristöä vaarantavan tuotteen markkinoillesaattamisrikosta koskevista rangaistussäännöksistä (rikoslain 48 luvun uudet 4 e ja 4 f §:t)**

-

**Huomiot ehdotettavasta uudesta vieraslajirikosta koskevasta rangaistussäännöksestä (rikoslain 48 luvun uusi 4 g §)**

-

**Huomiot luonnonsuojelurikosta koskevaan pykälään (rikoslain 48 luvun 5 §) ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot ehdotettavasta uudesta ympäristön tuhoamista koskevasta rangaistussäännöksestä (rikoslain 48 luvun uusi 5 b §)**

-

**Huomiot ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehtyä ympäristörikosta koskevaan pykälään ehdotettavista muutoksista (rikoslain 48 luvun 10 §)**

-

**Huomiot rikoslain 48 ja 48 a lukuun ehdotettavista uusista soveltamisalasäännöksistä, jotka koskevat tietyissä tilanteissa luvan nojalla toimimisen rinnastamista ilman lupaa toimimiseen (rikoslain 48 luvun 7 a § ja 48 a luvun 4 b §)**

-

**Huomiot ehdotettavista uusista metsäkatorikosta ja törkeää metsäkatorikosta koskevista rangaistussäännöksistä (rikoslain 48 a luvun uudet 3 c ja 3 d §:t) sekä oikeushenkilön rangaistusvastuuta koskevaan rikoslain 48 a luvun 6 a §:ään ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot pakkokeinolakiin ja poliisilakiin ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot kansalaisuuslakiin, rajavartiolaitoslakiin ja Puolustusvoimien virka-avusta poliisille annettuun lakiin ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot hankintalakiin ja erityisalojen hankintalakiin ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot rikosrekisterilakiin ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavista muutoksista**

-

**Huomiot luonnonsuojelulakiin ehdotettavista muutoksista**

-

## **Huomiot Suomen talousvyöhykkeestä annettuun lakiin ehdotettavista muutoksista**

-

## **Huomiot vieraslajeista aiheutuvien riskien hallinnasta annettuun lakiin ehdot**

-

## **Huomiot EU:n metsäkatoasetuksen velvoitteiden valvonnasta ja seuraamuksista annettuun lakiin ehdotettavista muutoksista**

-

## **Huomiot muista ehdotettavista lainsäädäntömuutoksista**

-

## **Huomiot ympäristörikosdirektiivin säännöksistä, joiden ei mietinnössä katsota edellyttävän lainsäädäntömuutoksia**

-

## **Huomiot ehdotusten pääasiallisten vaikutusten tarkastelusta**

-

## **Huomiot muita toteuttamisvaihtoehtoja koskevasta arvioinnista**

-

## **Huomiot suhdetta perustuslakiin ja säätämisjärjestystä koskevasta jaksosta**

-

## **Muut huomiot**

Suomen Satamat nostaa esiin myös asian, joka on lausuttavana olevan Rikoslain muutoksia koskevan hallituksen esitysluonnoksen ulkopuolella, mutta johon myös liittyy kysymys rikosoikeudellisista seuraamuksista. Asia koskee Lupa- ja valvontaviraston ympäristönsuojelulain mukaisesti myöntämiä satamatoiminnan ympäristölupia (YSL Liite 1. Luvanvaraiset toiminnat, 12.Liikenne; a) Pääosin kauppamerenkulun käyttöön tarkoitettu ja kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin aluksille soveltuva satama tai lastaus- taikka purkulaituri). Ne eivät sisällä poikkeustilannejoustoja, jotka aiheutuvat äkillisestä, ennakoimattomasta ja välttämättömästä alusliikenteen siirtämisestä satamasta toiseen yhteiskunnan toimintojen ylläpitämiseksi tilanteessa, joka ei johdu satamanpitäjältä tai johon sillä olisi mahdollisuus itse vaikuttaa.

Viittaamme aiheessa ympäristölupia koskevaan osaan Suomen Satamien lausunnosta, joka on annettu asiassa VN/5137/2022-OM-229, Ehdotus uudeksi valmiuslaiksi; työryhmän mietintö.

13 luku. Välttämättömien hyödykkeiden ja palvelujen saatavuuden turvaaminen (erityisesti 93 §)

Liikenne- ja viestintäviraston poikkeusolojen tehtäviin tulisi sisällyttää määräysten antaminen satamatoiminnassa tarvittavien työkoneiden ja kaluston sijoittaminen niitä tarvitsemaan satamaan yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömien tavaratoimitusten turvaamiseksi esimerkiksi tilanteissa, jossa normaali kuljetusreitti on pidemmän aikaa poissa käytöstä. Sama koskisi lastinkäsittelyhenkilöstöä ja tavarantoimitukseen liittyviä välttämättömiä palveluita.

Suomen Satamat ry pitää tärkeänä hyödyntää yrityslähtöisyyttä myös poikkeusoloissa. Väistösataman tarvitseman kapasiteetin nostamisen järjestelyjen ja lisäresurssien yksilöinti tulisi kuulua niitä toimeenpaneville toimijoille, kuten mm. satamanpidon ja lastinkäsittelyn yrityksille. Liikenne- ja viestintävirasto rooli toimialan valvontaviranomaisena kasvaa luontevasti poikkeusoloissa tarvittavien määräysten antajaksi, mutta yrityksillä olisi tärkeää olla rooli niihin tarvittavan yksilöinnin määrittelyssä. Väistösatamien määrittämisessä on tärkeää, että Traficom konsultoi ennen määräysten antamista asianosaisia satamatoimijoita, jotta myös poikkeusoloissa voidaan varmistua satamatoiminnan turvallisuudesta esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksen ja säilytyksen osalta.

Valmiuslain käyttöönotto-tilanteissa ympäristöluvut ja niiden valvonta voivat sekä mahdollistaa että rajoittaa huoltovarmuuden turvaamista ja valmiuslain käyttöönotolla tavoiteltavia joustoelementtejä. Vaikka ympäristölupakäytännöt tukevat huoltovarmuutta erityisesti luvanvaraisten toimintojen osalta, niiden merkitys ulottuu myös poikkeusoloihin varautumiseen, varajärjestelyiden mahdollistamiseen ja kykyyn reagoida tilannesovitteisesti. Esimerkiksi äkillinen lastimäärien kasvu uusissa, erityisjärjestelyjä käsittelyssä tai sijoittelussa vaativissa lasteissa, kuten irtotavarana tai pakattuna kuljetettavissa vaaralliseksi luokitelluissa aineissa lastimäärien on lupanäkökulmasta haasteellinen. Nykyhetkellä ympäristöluvan muuttamiseen kuluu selvityksineen, kuulemisineen ja mahdollisine valituksineen vähintäänkin vuodesta jopa useisiin vuosiin. Toisena esimerkkinä mainittakoon tilanne, jossa ympäristöluvalla rajoitetaan aluskäyntejä tietyssä aikajaksossa, esim. 6 kk:n jaksoissa. Poikkeuksellisissa tilanteissa se voi ylittyä, jos esim. toisen sataman liikennettä siirtyy/jaetaan toisiin satamiin. Poikkeuksellisen ylimääräisen liikennemäärän käsittely johtaa todennäköisesti myös siihen, että kapasiteetin nosto edellyttää laitureiden korkeampaa käyttöastetta ja tavallista pidempiä operointiaikoja vuorokauden aikana, eli hyvin todennäköisesti alusten lastausta ja purkua myös yöllä. Laitureihin liittyy erilaisia lupamääräyksiä esim. melutasoista tai lastipölystä sen mukaan, millaisia lasteja niillä käsitellään ja kuinka lähellä asutusta ne sijaitsevat. Lupamääräykset menevät usein tarpeettoman pitkälle yksityiskohtiin, kun pitäisi katsoa kokonaisuutta ja esim. melun suhteen sen kokonaispäästöä.

Yllämainittujen ongelmien ehkäisemiseksi ympäristölupamenettelyjen joustavuutta voidaan parantaa valmiuslailla tai vaihtoehtoisesti muihin lakeihin voidaan sisällyttää poikkeustilanteita koskevia säästöjä. Huoltovarmuuskeskus keräsi syksyllä 2025 eri sektoreilta havaintoja tilanteista, joissa ympäristöluvut ja huoltovarmuuden tarpeet voivat olla ristiriidassa keskenään. Suomen Satamat ry. on toimittanut yksityiskohtaisen tarkastelun havainnoistaan HVK:lle. Sotilaallisen

liikkuvuuden erityistarpeiden ja ympäristölupien yhteensopivuutta satamatoiminnassa ei ole käsitelty siinä yhteydessä, mutta myös tällainen arviointi voisi olla tarpeen.

Tarnanen-Sariola Kirsti  
Suomen Satamat ry