

30.9.2022
VN/6606/2022

Lausuntoyhteenveto

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

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntopalvelu.fi –palvelussa lausuntoja luonnoksesta Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä. Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 16.6.2022 – 8.8.2022 välisenä aikana (<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ce5d92b1-d8a0-469c-850c-856c42717098>). Lausunto toimitettiin laajalle joukolle.

Lausuntoja annettiin 49 kappaletta ja näistä 19 tahoa ilmoitti, ettei heillä ole lausuttavaa esityksestä. Lausunnot ja lausunnoista laadittu yhteenveto ovat saatavilla Valtioneuvoston hankeikkunasta internet-osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM013:00/2022>.

Lausunnon antoivat:

Ahvenanmaan maakunnan hallitus
Finanssiala ry
Finnair Cargo
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Ilmatieteen laitos
Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
Kaupan liitto ry yhteislausunto Teknisen Kaupan Liitto ry:n kanssa
Kemianteollisuus ry
Koneyrittäjät ry
korkein hallinto-oikeus
Kuopion Energia Oy
Lassila & Tikanoja Oyj
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Logistiikkayritysten Liitto ry
Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto
Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos
Oy Matkahuolto Ab
Neot Oy
oikeusministeriö
Oikeusrekisterikeskus
Onnettomuustutkintakeskus
opetus- ja kulttuuriministeriö
Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Pirkanmaan Liikenneopisto Oy
Poliisihallitus
Posti Group Oyj

puolustusministeriö
Rahtarit ry
Ruokavirasto
Satakunnan pelastuslaitos
sisäministeriö
Stena Recycling Oy
Suojelupoliisi
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Lentäjaliitto
Suomen Palopäälystöliitto SPPL ry
Suomen ympäristökeskus SYKE
Syyttäjälaitos
Tampereen seudun ammattiopisto
Turun hallinto-oikeus
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
työ- ja elinkeinoministeriö
ulkoministeriö
valtiovarainministeriö
Väylävirasto
Yara Suomi Oy
ympäristöministeriö
VR Group Oy

Näistä lausuttava tai kommentoitavaa ei ollut seuraavilla 17 taholla: Finnair Cargo, Ilmatieteen laitos, Kuopion Energia Oy, Suomen Lentäjaliitto ry:n Turvatoimikunta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto (Pelastustoimi ja varautuminen vastuualue), Onnettomuustutkintakeskus, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, Satakunnan pelastuslaitos, Stena Recycling Oy, Suojelupoliisi, Suomen Palopäälystöliitto, Tampereen seudun ammattiopisto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, ulkoministeriö sekä ympäristöministeriö. Lisäksi Turun hallinto-oikeus ja Suomen ympäristökeskus SYKE ilmoittivat, etteivät ne anna lausuntoa asiassa.

Lausuntomateriaali koostui lakiehdotuksista, jotka liittyivät vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiehdotukseen ja lakiehdotuksiin ajokorttilain muuttamista, sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamista ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista.

Yleistä

Saadut lausunnot kohdistuvat pääasiallisesti vaarallisten aineiden kuljetusta käsittelevään 1. lakiesitykseen, jolla täydennetään alkuperäisen hallituksen esityksen (HE 200/2021 vp) 1. lakiesitystä. Annetuissa lausunnoissa korostuivat seuraamukset ja niihin liittyvät asiat sekä muutosehdotus liittyen kuorman käsittelyyn tiekuljetuksessa (14 §). Lisäksi lausuttiin eräistä muista aiheista esimerkiksi tilapäisestä säilytyksestä (Finanssiala ry, Lassila & Tikanoja Oyj, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos, Pirkanmaan Liikenneopisto Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja VR Group Oy).

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos puolsi esitetystä. Kemianteollisuus ry:n mukaan VAK-lailla parannetaan kuljetusten turvallisuutta ja lakiehdotuksen

todettiin olevan tärkeä kemianteollisuudelle. Kemianteollisuus ry totesi myös asian olevan monitahoinen, jolloin on haasteellista saada laista käytännöllinen ja turvallisuutta parantava. Lassila & Tikanoja Oyj lausui, että ehdotetut lisäykset ja tarkennukset selkeyttävät koko VAK-lain tulkintaa ja näin edesauttavat tehokasta toteuttamista. Myönteisenä asiana tuotiin esiin sanktioiteihin tuodut tarkennukset ja mahdollisuudet tapauskohtaiseen soveltamiseen sekä eri viranomaisten yhteistyön lisääntyminen.

Lausunnoissa ehdotettiin muutoksia esitettyihin säännösluonnoksiin. Lisäksi pyydettiin muuttamaan tai täydentämään perusteluita. Lausuntojen mukaan muutoksilla olisi taloudellisia ja hallinnollisia vaikutuksia. Osa muutoksista heijastuisi tarvittaviin henkilöresursseihin. Lisäksi lausuttiin laki- ja esitysteknisistä asioista (Lassila & Tikanoja Oyj, Neot Oy, oikeusministeriö, poliisihallitus, sisäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö).

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry katsoi, että uudistuksen vaikutus on suurelta osin riippuvainen siitä, kuinka hyvin viranomaiset pystyvät valvomaan määräysten noudattamista ja mitkä ovat henkilöresurssit valvonnan toteuttamiseksi. Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry totesivat yhteislausunnossaan, että monien muiden lainsäädäntökokonaisuuksien tavoin myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien puutteiden ja rikkomusten vähentämiseksi sanktioinnin ohella on tärkeää panostaa yritysten neuvontaan ja muihin ohjaaviin valvontakeinoihin.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen mukaan muutosehdotukset olisivat maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita eivätkä esitetyt säännökset tulisi sovellettaviksi Ahvenanmaalla. Maakunnan hallituksella ei ole kantaa esitettyihin lakimuutoksiin.

Yleistä seuraamuksista (hallituksen esityksen 1. lakiesitys)

Useat tahot lausuivat hallinnollisista seuraamuksista ja/tai liikennevirhemaksusta, kuten Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Koneyrittäjät ry, korkein hallinto-oikeus, Lassila & Tikanoja Oyj, Logistiikkayritysten Liitto ry, oikeusministeriö, Oikeusrekisterikeskus, poliisihallitus, sisäministeriö, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ja valtiovarainministeriö.

Sanktionjärjestelmän uudistuksella todettiin olevan vaikutuksia oikeusrekisterikeskukseen (oikeusministeriö, Oikeusrekisterikeskus, valtionvarainministeriö, poliisihallitus), poliisin ja liikennevalvojen käytössä olevaan liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmään (poliisihallitus, valtionvarainministeriö), syyttäjän työhön (valtionvarainministeriö, syyttäjälaitos) ja Tullin toimintaan (valtiovarainministeriö, poliisihallitus).

Sääntelyä tulisi olla selkeää, johdonmukaista ja tarkkarajaista. Tätä mieltä oli esimerkiksi korkein hallinto-oikeus, joka lausui, että kyse on rangaistusluontoisista seuraamuksista ja laissa tarkoitettuja ratkaisuja tulee tekemään laaja joukko erilaisissa käytännön tehtävissä toimivia viranomaisia.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos katsoi selkeän seuraamussääntelyn kannustavan VAK-toiminnanharjoittajia vaatimusten mukaiseen toimintaan ja edesauttavan viranomaistoiminnan yhdenmukaistamista. Ruokavirasto kannatti esitettyjä seuraamusjärjestelmän muutoksia, jotka mahdollistavat VAK-lain toimivaltaisille valvontaviranomaisille seuraamusmaksun käytön. Koneyrittäjien

ry näki perusteltuna hallinnolliseen menettelyyn siirtymisen sekä liikennevirhemaksun käyttöönoton myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa asiakirjarikkomuksissa sekä mahdollisissa pienissä varustepuutteissa.

Oikeusministeriö lausui, että hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty kattavat perustelut ehdotettujen sanktiointien välttämättömyydelle. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry lausui, että siirtyminen rikosoikeudesta hallinnolliseen menettelyyn on perusteltua. Liitto kuitenkin korosti, että tärkeitä on huolehtia, ettei yritysten tai kansalaisten oikeusturva-asiassa heikkene ja keskeistä on, että hallinnollinen seuraamus voidaan määrätä vain taholle, jonka selkeästi voidaan osoittaa laiminlyöneen vaarallisten aineiden kuljetusten määräksi. Myös Neot Oy halusi kiinnittää huomiota oikeudenmukaisiin päätöksiin ja ratkaisuihin, joissa vastuuhenkilö voi olla myös työntekijä, jolla ei ole mahdollisuutta oikaista toisten osapuolien virheitä tai vaikuttaa määriteltyihin uusiin vastuuasioihin.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n mielestä muutos saattaa tuoda lähettäjän aseman selkeämmin esille vastuukysymyksissä verrattuna nykytilaan. Logistiikkayritysten Liitto ry totesi, että siirtyminen rikosoikeudesta hallinnolliseen menettelyyn ei aiheuta suurta muutosta. Liiton mukaan lähettäjän vastuun osoittaminen on koettu haasteelliseksi. Esitetty muutos voisi selkeyttää tätä, mikä olisi kannatettavaa.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy totesi, että liikennevirhemaksujen määräytymisperusteet sekä muu sanktiointi on hyvin selkeästi tuotu esille täydennysesityksessä. Lisäksi he pitivät hyvänä, että poliisi voisi tapauskohtaisesti harkita huomautuksen antamista. Koneyrittäjät ry lausui, että erityisesti asiakirjarikkomuksissa sekä pienissä varustepuutteissa korostuu valvontaviranomaisen harkintavalta esimerkiksi muistutusten käytössä. Muistutusta pidettiin hyvänä välineenä ohjata turvallisuuskulttuuria oikeaan suuntaan.

Korkein hallinto-oikeus katsoi, että esitetty sääntelytapa ei vastaisi hallinnollisten sanktioiden perinteistä sääntelytapaa, jossa lähtökohtana on pidetty itse teon tai laiminlyönnin objektiivisesti arvioitavissa olevaa moitittavuutta. Hallinnollista sanktiota käytettäisiin seuraamuksena varsin suuressa määrässä tekoja tai laiminlyöntejä, joilta pääosin edellytetään joko tahallisuutta tai huolimattomuutta.

Oikeusministeriö lausui, että esitysluonnoksessa on esitetty kattavat perustelut ehdotettujen sanktiointien välttämättömyydelle. Oikeusministeriö totesi lausunnossaan, että sillä ei ole esityksen osalta huomauttamista ehdotetusta rikosoikeudelliseen sanktioon perustuvan sääntelyn muuttamista hallinnolliseen sanktiointiin perustavaksi sääntelyksi sikäli, kun eurooppalaisesta tai kansainvälisistä velvoitteista ei muuta johdu ja hallinnollista sanktiointia koskevat edellytykset täyttyvät. He totesivat myös, että lakia alemman asteisen normiston rikkominen on mahdollista sanktioida, jos edellytykset sanktioinnille täyttyvät ja niin erikseen säädetään. Jatkovalmistelussa tulisi varmistua lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten sanktioinnin välittömyydestä.

Esitettiin myös selkeyttämistä ja kehittämistä seuraamusjärjestelmän perusteisiin ja toteuttamistapaan (korkein hallinto-oikeus). Korkein hallinto-oikeus piti seuraamussääntelyä osin raskaana ja monimutkaisena, esimerkiksi 141 §. Syyttäjälaitoksen mukaan rajanveto rikoslain 44 luvun 13 §:ssä säädetyn

vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksen välillä jäisi epäselväksi. Sisäministeriö katsoi, että rikosoikeuden käyttöala supistettaisiin merkittävästi. Sisäministeriö mielestä rikosoikeudellisia seuraamuksia tulisi käyttää vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten seuraamuksina. Sisäministeriö halusi kiinnittää huomiota siihen, että sakko rikosoikeudellisena seuraamuksena on käytössä eri liikennemuotojen sääntelyssä.

Korkeimman hallinto-oikeuden mielestä säädössystemaattisesti esitysluonnos ei vaikuttanut täysin onnistuneelta siltä osin kuin markkinavalvontaan liittyvistä seuraamuksista ehdotetaan säädettäväksi laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan konttien, säiliöiden tai paineastioiden valmistajien, maahantuojien ja jälleenmyyjien kannalta voi olla yllätyksellistä, että niitä koskevista seuraamuksista säädetään laissa, joka lähtökohtaisesti koskee muunlaista toimintaa.

Myös seuraamusvastuun samanaikaisesta kohdentumisesta luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin lausuttiin (korkein hallinto-oikeus, poliisihallitus, syyttäjälaitos). Korkein hallinto-oikeus piti seuraamusvastuun kohdentumista ja vastuun käytännön toteutumista epäselvänä. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan sekavuutta aiheutti erityisesti se, että seuraamusvastuu voi esityksen perusteella kohdistua samanaikaisesti sekä luonnollisiin henkilöihin että oikeushenkilöihin. Syyttäjälaitoksen mielestä lakiehdotuksesta ei ilmene, missä tapauksissa ja millä perusteilla liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu määrätään luonnollisen henkilön sijasta oikeushenkilölle.

Valtiovarainministeriö yhtyi esityksessä esitettyyn näkemykseen siitä, että hallinnollinen sanktiointi käytännössä tarkoittaa sanktion määräämisen nopeutumista rikosoikeudelliseen menettelyyn verrattuna, joka olisi omiaan tehostamaan sanktiointia. Syyttäjälaitoksen mukaan käytännössä uudistus vähentänee syyttäjän työtä, kun rikkomustasoiset lainvastaisuudet siirtyvät hallinnolliseen menettelyyn. Syyttäjälaitoksen katsoi, että lainkäyttäjän näkökulmasta kuitenkin kaikista tärkeintä olisi, että menettelyt, joista seuraa rangaistuksenluontoinen hallinnollinen seuraamus, olisivat sisällöltään kokonaan erilaisia kuin ne menettelyt, joista seuraa rikosoikeudellinen rangaistus. Poliisihallitus piti aiempaa lakiehdotusta, jossa erilaiset rangaistukset ja seuraamukset oli lajiteltu teemoittain, poliisin liikennevalvontatyötä selkeyttävänä, yksinkertaistava ja tehokkuutta parantavana.

Oikeusrekisterikeskus lausui, että sanktionjärjestelmän uudistuksella olisi vaikutusta heidän toimintaan. He totesivat, että alkuperäisessä hallituksen esityksessä on oikein arvioitu, että ehdotettavien seuraamusmaksujen täytäntöönpanotavasta riippumatta jokainen uusi seuraamusmaksu lisää viraston henkilötyön tarvetta. Oikeusrekisterikeskus mukaan lisähenkilötyön tarvetta on tarpeen arvioida pidemmällä aikajaksolla viraston tulosohjausmenettelyssä. Valtiovarainministeriö lausui, että esityksen perusteluista puuttuu tietoja valtionaloudellisista vaikutuksista.

Poliisihallitus arvioi lausunnossaan esitysluonnoksen tietojärjestelmävaikutuksia. Poliisihallituksen mukaan uusien liikennevirhemaksuprosessien vaatimien tietojärjestelmämuutosten kustannukset sekä poliisin toteutusaikataulukyvykyys riippuvat lakimuutoksen lopullisesta sisällöstä ja lain voimaantulon ajankohdasta. Poliisihallitus on

lausunut, että esityksessä on uusi liikennevirhemaksulogiikka, jossa liikennevirhemaksun summa määrättäväksi oikeushenkilölle olisi 1–1000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 1–500 euroa ottaen huomioon säännösten korottaminen 1. lakiesityksen 143 §:n 3 momentin mukaan. Nämä poikkeavat liikennevirhemaksuprosessin nykyisestä toteutuksesta ja järjestelmälogiikasta. Poliisihallituksen mukaan esitys edellyttäisi muutoksia sekä POLO-järjestelmään (poliisin operatiivinen lomakesovellus) että taustajärjestelmään. Poliisihallituksen mukaan kustannukset olisivat yhteensä 122 000 euroa. Poliisihallituksen mukaan poliisin sekä Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmiin tehtävät muutokset vaativat erikseen tähän tarkoitukseen osoitettua lisärahoitusta, henkilöresurssia sekä aikaa.

Poliisihallituksen mukaan poliisin sekä Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmiin tehtävät muutokset vaativat erikseen tähän tarkoitukseen osoitettua lisärahoitusta, henkilöresurssia sekä aikaa. Poliisihallitus ehdotti, että uusi laki tulisi voimaan vasta 1.6.2024 tietojärjestelmämuutosten vuoksi.

Hallinnolliset seuraamukset ja liikennevirhemaksu

Oikeusministeriö lausui, että sääntelykokonaisuudessa veloitteen melko keskeinenkin sisältö muodostuu sääntelyn teknisyyden vuoksi asetus- ja määräystasolta ja tästä syystä lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkomisen sanktioinnin välittömyydestä tulisi varmistua. Valtuussäännöksen tulisi olla soveltamisalaan täsmällisesti rajattu. Oikeusministeriö katsoi, että täytäntöönpanokelpoisuuden ulkopuolelle tulisi sulkea lain mukaiset luonteeltaan rangaistusluonteiset seuraamusmaksut.

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

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannatti esityksen mukaista liikennevirhemaksun käyttöä. Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtiva Oikeusrekisterikeskus totesi lausunnossaan, että sen kommentit otettiin pääosin huomioon jo valmisteluvaiheessa. Oikeusrekisterikeskuksen mukaan liikennevirhemaksu lisäisi heidän työmäärää, vaikka he laittavat täytäntöön liikennevirhemaksua koskevia päätöksiä jo muun lainsäädännön nojalla.

Korkein hallinto-oikeus piti myönteisenä sitä, että liikennevirhemaksun määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia eikä tästä poikkeavia säännöksiä esitettäisi kuten asianosaisen kuulemisesta ja päätösten tiedoksiannosta. Oikeusministeriö esitti, että esitystä täydennettäisiin liikennevirhemaksuesityksen vaikutuksilla Oikeusrekisterikeskuksen työmäärään vuositasolla ja kustannuksiin. Myös oikeusrekisterikeskuksen lisäresurssit tulisi varmistaa. Ministeriö katsoi myös, että mahdollisimman mukaan tulisi myös arvioida esityksen vaikutukset hallintotuomioistuimien käsiteltävien asioiden määrään.

Liikennevirhemaksun käyttöön ottaminen vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa toisi uusia liikennevirhemaksuasioita Tullin käsiteltäväksi. Valtiovarainministeriö kannatti Tullia koskevia muutoksia. Valtiovarainministeriö piti kannatettavana, että liikennevirhemaksu olisi kiinteämääräinen maksu ja sen määrä vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan. Ministeriö katsoi, että poliisi voisi määrittellä rikkomuksille kiinteämääräiset maksuseuraamukset sakkokäsikirjassaan. Tullin osalta valtiovarainministeriön lausui, että tullimiehen määrä liikennevirhemaksun maksimimäärä olisi selvästi vähäisempi kuin esimerkiksi sakkomenettelyssä määrättävät päiväsakot voivat olla.

Valtiovarainministeriö totesi, että ehdotettavat sanktiojärjestelmän muutokset edellyttäisivät uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämistä poliisin kehittämään ja liikenteenvalvojien käytössä olevaan liikennevirhemaksuasioden käsittelyjärjestelmään, jotta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia rikkomuksia voidaan käsitellä. Oikeusministeriö yhtyi esityksen näkemykseen siitä, että hallinnollinen sanktiointi käytännössä tarkoittaa sanktion määräämisen nopeutumista rikosoikeudelliseen menettelyyn verrattuna, joka olisi omiaan tehostamaan sanktiointia. Ministeriö katsoi myös, että mahdollisimman mukaan tulisi myös arvioida esityksen vaikutukset hallintotuomioistuimien käsiteltävien asioiden määrään.

Logistiikkayritysten Liitto ry piti tärkeänä, että hallinnollinen seuraamus voidaan määrätä henkilölle tai oikeushenkilölle, joka on laiminlyönyt vaarallisten aineiden kuljetusten määräyksiä. Poliisihallitus piti hyvänä asiana, että lakiesityksessä on annettu mahdollisuus myös oikeushenkilön liikennevirhemaksuun.

Poliisihallitus katsoi 131 §:n osalta, että kuljetuksen kiellon ja aineen purkamiseen määräämisen lisäksi tulisi olla käytössä kuormamaksulain mahdollistamalla tavalla mahdollisuus estää maasta poistuminen (maastavientikielto). Poistumisen estämisen tehostamiseksi poliisihallitus esitti, että valvontaviranomaisille annettaisiin oikeus esimerkiksi rengaslukolla estää ajoneuvon siirtäminen siihen saakka, kunnes liikennevirhemaksu on suoritettu.

Poliisihallitus totesi lausunnossaan omalta osaltaan lisäresurssi ja -rahoitusarviointitarpeen, joka liittyisi mahdollisiin Liikenne- ja viestintäviraston valvonnassa havaittuihin liikennevirhemaksun alaan kuuluviin rikkomusten käsittelyyn. Näiden ilmoitusten osalta poliisi arvioisi, aiheuttaako Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitus toimenpiteitä. Poliisihallitus nosti mahdollisen kehitystarpeen tietojärjestelmästä, jolla mahdollistettaisiin viranomaisten välisen tiedonsiirto, mutta joka aiheutuisi myös lisäkustannuksia.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu (141 §)

Itä-Uudenmaan pelastuslaitos lausui, että vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu (141 §, 1 momentin 1 ja 2 kohta) on hyvin perusteltu ja niissä on otettu huomioon pelastustoimintaan osallistuvan henkilöstön turvallisuus. Pelastuslaitos katsoi myös, että vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksuun liittyvät vaatimukset parantavat pelastuslaitosten onnettomuuksiin varautumista ja tilapäiseen säilytykseen tarkoitettulle alueelle tai paikalle laadittava pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilön nimeäminen edistävät turvallisuutta.

Neot Oy lausui, että lähettäjälle ei pitäisi sanktioida teknistä toimintavastuuta (kuljetuksen suorittajan tai kuljettajan vastuulla olevat operatiiviset asiat). Lassila & Tikanoja Oyj ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy esittivät 141 §:n 1 momentin 6 kohdan poistamista. Lassila & Tikanoja Oyj tiedusteli, miten realistisesti on saada sekä lähettäjältä että kuljetuksen suorittajalta varmenne vaaditusta luvasta tai ennakkoilmoituksesta ennen kuin itse kuljetustapahtuma on käynnistynyt. Maksun piirissä olisivat tilanteet, joissa vaadittavaa lupaa ei ole saatu ajoissa tai jos ei ole ollut mahdollista saada molempien osapuolten varmennetta. Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ehdotti kohdan poistamista 6, koska se lisäisi byrokratiaa eikä se antaisi lisäarvoa turvallisuuteen, jos se koskisi kaikkia vaarallisia aineita.

Lassila & Tikanoja Oyj ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ehdotti myös pykälän 1 momentin 9 kohdan poistamista. Heidän mielestä tilapäisen säilytyksen määrittelystä vastaa lopulta toiminnanharjoittaja.

Liikennevirhemaksulla on sanktioitu myös turvauhkiin varautumiseen liittyvät laiminlyönnit. Neot Oy esitti, että turvauhkaan varautumisen kriteerit pitäisi määrittellä siten, että ne vastaavat ADR-vaatimuksia. Yritys katsoi, että näissä asioissa tarvitaan ohjausta ja konsultointia viranomaisten puolelta.

Oikeusministeriön kiinnitti huomiota 141 §:n 2 ja 5 kohdassa ei tuotu esille ankaraa vastuuta.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu (142 §)

Työ- ja elinkeinoministeriö esitti, että ehdotetun 142 §:n perusteluihin tarkennettaisiin pykäläehdotuksen suhdetta EU:n kuljetettavista painelaitteista annettuun direktiiviin (2010/35/EU), jotta esityksen suhde EU-säätelyyn ja markkinavalvonta-asetuksen (EU 1020/2019) ja soveltamisalaan pysyy selkeänä. EU:n markkinavalvonta-asetukseen täytäntöönpanoon liittyen arvioitavaksi tulee notifiointitarve, kun esitetty markkinavalvonnan seuraamussäätely hyväksytään.

Työ- ja elinkeinoministeriö piti tärkeänä, että viranomaistehtäviin varmistetaan riittävät resurssit ja muistutti Turvallisuus- ja kemikaaliviraston lisäresurssitarvearviosta.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus (143 §)

Oikeusrekisterikeskus esitti lisättäväksi 143 §:n yhteyteen selventävän viittauksen tieliikennelakiin (729/2018) seuraavasti: "Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa". Oikeusministeriön toi esille, että ehdotetun sakon täytäntöönpanoa koskevan muutoksen osalta säännöksen pohjana oleva säännös tulisi päivittää. Ministeriö huomautti, että pykälän 143 §:n 6 momentin osalta perustelut eivät sisällä mainintaa liikennevirhemaksusta. Korkein hallinto-oikeuden mielestä sääntelyn sisältö ei ole kaikissa tapauksissa yksiselitteinen, kuten 143 §:n 3 momentti.

Oikeusministeriö katsoi myös, että seuraamusmaksun määräämisoikeuden vanhentumisajasta tulisi säätää. Tarpeellista ei olisi säätää maksun määräävän

viranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa maksua koskevasta päätöksestä Oikeusrekisterikeskukselle

Syyttäjälaitos tiedusteli lausunnossaan, voidaanko liikennevirhemaksu määrätä hallinnollisessa menettelyssä vielä senkin jälkeen, kun syyte rikoslain 44 luvun 13 §:n mukaisesta kuljetusrikoksesta on hylätty sillä perusteella, ettei sanotun rikoksen tunnusmerkistö täyty, vaan kysymyksessä onkin vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus ja jos voidaan, missä vaiheessa oikeus määrätä liikennevirhemaksu vanhenee. Syyttäjälaitoksen mukaan on epäselvää, voidaanko hallinnollisessa menettelyssä todeta, ettei liikennevirhemaksua voidakaan määrätä teon vakavuuden perusteella, jolloin asia siirtyisi rikosprosessiin ja siihen sovellettaisiin rikoslaissa säädettyjä syyteoikeuden vanhentumissäännöksiä.

Poliisihallitus ja sisäministeriö ehdottivat kiinteitä liikennevirhemaksujen summia. Sisäministeriö mainitsi, että esityksessä määritellään vain enimmäismäärä ja liikennevirhemaksun määrääjä, joka lähtökohtaisesti määrittellee virhemaksun suuruuden. Sisäministeriö lausui, että hallinnollisen seuraamusjärjestelmän ennakoitavuuden takia olisi perusteltua, että laissa määriteltäisiin tarkasti rikkomuksista annettavat liikennevirhemaksut. Myös poliisihallitus esitti, että poliisin sakkokäsikirjaan esitettävät summaporrastukset kirjattaisiin lakiin.

Eräissä poliisihallituksen saamissa lausunnoissa oikeushenkilön liikennevirhemaksua esitettiin nostettavaksi silläkin perusteella, että kyseessä on lähtökohtaisesti tahallista ja laitonta hyötyä tietoisiakin riskejä ottaen hakevaa toimintaa. Katsottiin, että periaate voisi olla sama kuin ajoneuvolain uudistuksessa päästömanipuloinnin oikeushenkilön liikennevirhemaksussa. Poliisihallitus ehdotti oikeushenkilölle määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärän korottamista 143 §:ssä. Poliisihallitus esitti lausunnossaan myös, että oikeushenkilölle määrättävän liikennevirhemaksun tulisi summaltaan vastata samasta teosta tuomittavan rangaistuksen päiväsakon kokonaisrahamäärää. Poliisihallituksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista määrätty liikennevirhemaksut olisivat tällöin oikeassa suhteessa muihin liikennevirhemaksulla käsiteltäviin tekoihin.

Poliisihallitus ehdotti 143 §:n 3 momenttiin tarkennusta korotetun liikennevirhemaksun määräämiseen. Poliisihallituksen mukaan korotussääntö ei ole riittävän selvä. Poliisihallituksen informoi, että poliisilaitosten mukaan laitokset pitivät hyvänä sitä, että hallituksen esityksessä on annettu mahdollisuus myös oikeushenkilön liikennevirhemaksuun. Katsottiin, että oikeushenkilön liikennevirhemaksua tulisi käyttää aina, kun puututaan muuhun kuin kuljettajan tekemään moitittavaan tekoon ja olisi tärkeä saattaa oikeushenkilö vastuuseen laiminlyönneistään, jos hän saa taloudellisista hyötyä teoistaan.

Poliisihallituksen mukaan heille toimitettujen poliisilaitosten lausunnoissa todettiin, että VAK-rikkomuksista määriteltujen liikennevirhemaksujen tulisi olla lähtökohtaisesti suurempia kuin muiden lakien nojalla annettujen liikennevirhemaksujen. Lisäksi poliisilaitokset olivat esittäneet, että liikennevirhemaksujen määriä määriteltäessä tulisi huomioida Euroopan neuvoston direktiivi (95/50/EY) yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa. Poliisihallituksen mukaan poliisilaitosten antamien lausuntojen mukaan esityksessä tulisi selvemmin ilmaista, miten

liikennevirhemaksunkorotus tehdään tilanteessa, jossa vakavampi rikkomus on 143 §:n 3 momentin mukaisen liikennevirhemaksun arvoinen ja toinen rikkomus on 143 §:n 2 momentin mukaisen liikennevirhemaksun arvoinen rikkomus.

Lassila & Tikanoja Oyj tiedustelivat seuraamusmaksujen määräytymisen perusteista. Neot Oy:n mielestä liikennevirhemaksun aktivointi määräysperusteineen on selkeää ja odotettu sekä varmistaa tältä osin, että "ei kriittiset" asiat saadaan huomioitua ilman ajolupien menettämisen uhkaa. Yrityksen mukaan viranomaisen mahdollisuus antaa huomautus antaa positiivisen viestin toimijoille yhteistyöstä viranomaisten kanssa.

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano (146 §)

Oikeusrekisterikeskus esitti, että vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän tuotteen markkinavalvonnassa määrättävä seuraamusmaksu rajattaisiin 146 §:n 3 momentin pois soveltamisalasta, jolloin seuraamusmaksun täytäntöönpanokelpoisuus vastaisi muiden vastaavien Oikeusrekisterikeskuksella täytäntöönpanopantavien seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa omaksuttua sääntelyä. Oikeusrekisterikeskus ehdotti muutettavaksi 146 §:n 3 momenttia seuraavasti: "Seuraamusmaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta".

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanokelpoisuuden osalta Oikeusrekisterikeskus esitti, että säännökseen lisättäisiin viittaus tieliikennelakiin esimerkiksi seuraavasti: "Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävän liikennevirhemaksua koskevan päätöksen osalta täytäntöönpanokelpoisuus määräytyy tieliikennelain (10.8.2018/729) mukaisesti".

Virkavastuu (149 §)

Lassila & Tikanoja Oyj ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy katsoivat, että 149 §:n 1 momentissa säädettäisiin voimakas virkamiesoikeudellinen vastuu ADR-koulutusta antaville tai ADR-asiantuntijatehtävissä toimiville henkilöille. Lassila & Tikanoja Oyj ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ehdottivat virkamiesvastuun poistamista, koska vastaavaa vastuuta ei ole ei ole asetettu lainsäädännöllisesti esimerkiksi ammattipätevyyskoulutusta ja työturvallisuuskorttikoulutusta antaville tahoille tai tulityökouluttajalle. Tahot katsoivat todennäköisesti ehdotettu virkamiesoikeudellinen vastuu voisi vaikuttaa koulutusten hinnoitteluun ja näiden henkilömäärään (Lassila & Tikanoja Oyj). Neot Oy lausui, että ADR kouluttajien virkavastuu on epäselvää ja että tulisi huomioida vaikutukset.

Kuorman käsittely tiekuljetuksessa (14 §)

Lausunnoissa seuraamussäännösten lisäksi nousi erityisesti täydentävän esityksen 14 §:än esitetty muutos, joka koskisi luvan- tai ilmoituksenvaraista kuorman käsittelyä tiellä tapahtuvassa kuljetuksessa. Asiasta lausuiivat Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Kemianteollisuus ry, Koneyrittäjät ry, Lassila & Tikanoja Oyj, Logistiikkayritysten Liitto ry, Oy Matkahuolto Ab, Neot Oy, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Pirkanmaan Liikenneopisto Oy, Posti Oy, Rahtarit ry, sisäministeriö, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto

ry yhteislausunnossaan. Elinkeinoelämän keskusliitto EK lausui, että kuljetusten turvallisuus ja vastuullisuus ovat erittäin tärkeitä yrityksille ja VAK-laki on keskeisessä asemassa.

Muutetussa pykälässä soveltamisalaa on laajennettu siten, että räjähteiden lisäksi muidenkin vaarallisten aineiden kuormaus- ja purkamistoimintaan edellytettäisiin poliisilta lupa ja taajaman ulkopuolella ilmoitus poliisille. Esitettyä muutosta pidettiin erittäin merkittävänä niin lähettäjien, kuljetusyritysten kuin ilmoituksia käsittelevän poliisin näkökulmasta.

Useat tahot totesivat, ettei säännöksen sanamuoto vastaa perusteluista ilmenevää tarkoitusta, koska säännös laajenisi kaikkiin kuljetettaviin vaarallisiin aineisiin eikä vain erittäin vaarallisiin aineisiin. Säännöksen yleistä sanamuotoa vaarallisiin aineisiin pidettiin liian laajana.

Muutoksen katsottiin aiheuttavan yrityksille tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Lausunnonantajien mukaan pykälän soveltamisalan laajentaminen aiheuttaisi myös sen, että poliisi ei välttämättä ennättäisi käsitellä lupia ja ilmoituksia riittävän nopeasti ennen vaadittavia kuljetuksia. Lausunnoissa korostettiin, että muutos voisi johtaa lupien käsittelyaikojen pidentymiseen, yritysten toiminnan vaikeutumiseen ja kuljetusten hidastumiseen, jos lupia jouduttaisiin odottamaan. Useat toimijat arvioivat, että käytännössä lupia käsittelevien viranomaisten resurssit eivät riittäisi tehtyjen ilmoitusten ja lupien käsittelyyn suhteessa reaaliajassa tehtäviin kuormaus- ja purkutapahtumiin. Kemianteollisuus ry:n mielestä lupien käsittelyn tulisi perustua riskinarvioon.

Sisäministeriö piti turvallisuuden näkökulmasta perusteltuna esitystä, jonka tarkoituksena on, että myös muita ADR-sopimuksen määräyksessä tarkoitettuja aineita kuin räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua.

Lausuttiin, että vaaralliset aineet tulisi rajata räjähteisiin tai riskin vaarallisiin aineisiin taikka erittäin vaarallisiin aineisiin. Katsottiin, että tarkempi viittaus tai rajausta vaarallisiin aineisiin olisi välttämätöntä. Muun muassa Elinkeinoelämän keskusliitto EK ja Kemianteollisuus ry huomauttivat, että lain epätarkkuus saattaisi johtaa viranomaisten tulkintoihin ja yritysten epätasaveroiseen kohteluun. Toivottiin, että pykälän perusteluita täydennettäisiin esimerkiksi mihin laajennustarve perustuu, millaisia aineita ja niiden määriä lupa- tai ilmoitusvelvollisuus koskisi.

Muutosta pidettiin merkittävänä, koska laajennuksen myötä säännöksen piiriin kuuluisi kaikki aineet. Lausunnoissa tuotiin esiin, että yleisillä paikoilla vaarallisia aineita lastataan ja puretaan päivittäin, myös virka-aikojen ulkopuolella. Logistiikkayritysten Liitto ry:n mukaan kappaletavara- ja pakettiliikenteessä lupa- ja ilmoitusmenettelyn laajentaminen tarkoittaisi Suomessa vuositasona miljoonissa laskettavia lähetyksiä. Posti Oy toi esiin lausunnossaan, että se suorittaa vuosittain kotimaan rahdissa kappaletavarana vaarallisten aineiden kuljetuksia yli 200 000 tilausta ja paketteina rajoitetun määrän mukaan pakattuja VAK-kuljetuksia yli puoli miljoonaa tilausta.

Posti Oy kiinnitti huomiota siihen, ettei esitysluonnoksessa ole arvioitu ehdotetun laajennetun lupa- ja ilmoitusmenettelyn vaikutuksia yritysten tai poliisin kannalta, esimerkiksi lisääntyvän työmäärän tai tarvittavien

tietojärjestelmämuutosten kustannuksia taikka mahdollista toteutusaikataulua. Poliisihallitus totesi, että poliisille tehtävät ilmoitukset vaarallisten aineiden kuormaamisesta ja purkamisesta yleisellä paikalla aiheuttaisivat poliisin prosessien ja tietojärjestelmien kehittämistarpeita sekä lisäresurssitarpeita. Poliisihallituksen mukaan ilmoitukset edellyttävät lisäresurssia erityisesti silloin, kun kyse on virka-ajan ulkopuolisesta toiminnasta. Lausunnossa mainittiin, että liikennevirhemaksuprosessien vaatimien tietojärjestelmämuutosten kustannukset sekä poliisin toteutusaikataulukyvykyys riippuvat lakimuutoksen lopullisesta sisällöstä ja lain voimaantulon ajankohdasta.

Neot Oy tiedusteli, miten muutoksen jälkeen hoidettaisiin kriittisen toimijan hätätilaus sekä millainen vaikutus muutoksella olisi tehokkaisiin toimitusaikoihin ja tarvittaviin siirtokuormauksiin. Taho totesi, että lupakäsittelyn prosessit on saatava sujuviksi, jotta yhteiskunnan kannalta tärkeiden toimintojen ja niihin liittyvien toimitusten jatkuvuus pystytään varmistamaan.

Kemianteollisuus ry asettasi keskeiseksi periaatteeksi riskiperustaisen lähestyminen yleisillä paikoilla tapahtuvissa kuorman käsittelyissä. Asia tulisi tarkastella valvonnan, korkean riskien aiheuttavien tilanteiden sekä kemikaalien ja käsittelypaikkojen näkökulmasta. Muun muassa Elinkeinoelämän keskusliitto katsoi, että yhteensopivuus ADR-määräysten tulisi varmistaa riittävällä tasolla Elinkeinoelämän keskusliitto toivoi, että yhteistyössä yritysten ja liittojen asiantuntijoiden kanssa löytyisi käytännönläheinen ja yksiselitteinen ilmaisu asian ratkaisemiseksi.

Esitysluonnoksen 14 §:n 2 momentissa esitetään säädettäväksi, että lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi ja ennen kuljetusta. Lassila & Tikanoja Oyj:n mukaan lähettäjälle osoitettu velvoite olisi haasteellinen. Logistiikkayritysten Liitto ry:n ja Posti Oy:n mielestä velvollisuus luvan hakemiseen ja ilmoituksen tekemiseen tulisi säätää yksiselitteisesti lähettäjän velvollisuudeksi, koska lähettäjä vastaa lähetyksen sisällöstä ja määrittelee kuormaus- ja purkupaikat.

Määräyksenantovaltuus (14 §:n 4 momentti)

Pykälän 4 momentissa olevasta rajaukseen liittyvästä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta lausuttiin. Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoi yrityksiä velvoittavan lupa- ja ilmoitusmenettelyn rajauksen olevan niin merkittävä kysymys, että siitä olisi säädettävä yksiselitteisesti lain tasolla. Myös Logistiikkayritysten Liitto ry:n, Posti Oy:n ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n mielestä Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettua määräyksenantovaltuutta ei voida pitää riittävän täsmällisenä ja tarkkarajaisena. Katsottiin, että yritysten kannalta asia sisältää huomattavaa harkintavallan käyttöä ja näin ollen aineiden rajausta ei voisi pitää vähäisenä yksityiskohtana tai teknisluonteisena. Pirkanmaan Liikenneopisto Oy toivoi, että Liikenne- ja viestintävirastolle jäisi määräyksenantovaltuus.

Käytännön kysymyksiä kuorman pysäköinnistä, kuormauksesta ja purkamisesta sekä lupien myöntämisestä

Myös ilmoitus- ja lupamenettelyihin liittyvät käytännön toimet mietityttivät. Olisivatko luvat kertaluonteisia vai vuosilupia. Onko lupa sähköinen ja miten luvasta tiedotetaan sekä mistä kaikki osapuolet saavat tiedon, jos lupaa ei

myönnetä? Tiedusteltiin, mitä tarkoitetaan pidempiaikaisella pysäköinnillä ja mitä tarpeettomalla käsittelyllä.

Neot Oy:n mukaan lupatiedot olisi määriteltävä yksityiskohtaisesti, erityisesti asiakkaan henkilötietojen suojaamiseksi. Posti Oy lausui, että luvan hakemiseen ja ilmoitusten tekemiseen on luotava helppo ja yksinkertainen menettely. Lupakäsittelyn tulisi olla nopeaa ja sujuvaa sekä tiedot myönnetystä luvasta pitää olla kuljetusyritykselle helposti saatavilla. Myös Neot Oy lausui lupien käsittelyprosessin sujuvuudesta.

Tilapäinen säilytys

Suomalaisia vahinkovakuutusyhtiöitä edustanut Finanssiala ry tuki esitystä tilapäisen säilytyksen määritelmän uusimista. Lisäksi Finanssiala ry katsoi, että satamassa tapahtuvan tilapäisen säilytyksen vaatimusten laajentaminen osittain myös muihin tilapäisen säilytyksen paikkoihin ja tilapäiseen säilytykseen liittyvän sisäisen pelastussuunnitelman tekemisen velvollisuuden laajentaminen koskemaan useita muita tilapäisen säilytyksen paikkoja, on kannatettava muutos.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos totesi, että täydennetyt esityksen uskotaan entisestään auttavan VAK-lain keskeisten muutosten, kuten tilapäisen säilytyksen, valvonnassa. Pelastuslaitos katsoi selkeän seuraamussäätelyn kannustavan VAK-toiminnanharjoittajia vaatimusten mukaiseen toimintaan ja edesauttavan viranomaistoiminnan yhdenmukaistamista.

Tilapäisen säilytyksen paikka (30 §)

VR Group Oy totesi, että nykyisinkin vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys tapahtuu vain tilapäiseen säilytykseen hyväksytyillä VAK-ratapihoilla. VR Group Oy nosti esiin poikkeustilanteet. Poikkeustilanteessa, kuten kaluston rikkoutumisessa, voidaan vaarallisia aineita joutua hetkellisesti säilyttämään muualla. VR Group Oy totesi, että poikkeuksellisesta menettelystä laaditaan aina erikseen ilmoitus viranomaisille. Yritys katsoo, että pakottavia tilanteita koskeva menettelytapa tulisi olla mahdollista myös jatkossa.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy mielestä tilapäisen säilytyksen paikkaan liittyvä ehdotus on periaatteellisesti hyvä. Lassila & Tikanoja Oyj katsoi, että täydennysehdotus selkiytti tilapäisen säilytyksen määritystä ja tulkintaa alkuperäiseen lakiesitykseen nähden. Lassila & Tikanoja Oyj ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ehdottivat täydennystä, joka kuului ”Kuljetusketjussa vaarallista ainetta ei käsitellä eikä sitä pureta tilapäisen säilytyksen aikana” ja jolla pyrittäisiin selkeyttämään edelleen tilapäisen säilytyksen käsitettä.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n lausui, että eri asia, onko kyseessä paikka, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma vai erityinen tilapäisen säilytyksen paikka, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma.

Kuljetusehdot tartuntavaaralliselle materiaalille

Ruokavirasto esitti muutostarpeen alkuperäisen hallituksen 1. lakiesityksen (HE 220/2021 vp) 124 §:n 2 momenttiin. Ruokavirasto toivoi, että momentin säännös kattaisi eläinten pitopaikasta tulevat eläinperäiset ja muut materiaalit, kuten pehku ja lanta ja virastolla sillä olisi oltava mahdollisuus antaa VAK-

kuljetukseen liittyviä ehtoja nestemäisten (eläinperäisten) materiaalien, kuten maidon ja virtsan osalta.

Poikkeustarve GOST-normien mukaisille säiliövaunuille

Yara Suomi Oy toivoi poikkeusmuutosta, joka mahdollistaisi määräaikaisesti kansallisessa rautatieliikenteessä ammoniakkin kuljetukseen GOST-normien mukaisilla säiliövaunuilla, joka on aiheutunut muuttuneesta maailmantilanteesta.

Huomioita liitelaesta

Sisäministeriö, Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausuiivat ajokorttilain 65 §:n päivitystarpeesta. Koneyrittäjien mukaan ajokorttilain 65 § tulisi kuitenkin rajata koskemaan vain vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 154 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen. Poliisihallitus toivoi, että selvitettäisiin miten ajokorttilain 65 §:n sisältöä tulisi muuttaa, jotta myös vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset, ainakin selkeästi tieliikenteen turvallisuuteen vaikuttavilta osiltaan, tulisivat säännöksen piiriin. Sisäministeriö piti tärkeänä, että myös jatkossa vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista vakavimmat tulisi voida huomioida ajokieltoa määriteltäessä.