



Turvallisuusjohtaminen ja raskasta ammattiliikennettä ohjaava lainsäädäntö

Tarja Ojala

Trafin julkaisuja
Trafis publikationer
Trafi Publications

21/2013



Turvallisuusjohtaminen ja raskasta ammattiliikennettä ohjaava lainsäädäntö

Tarja Ojala, Safety Futures Ky

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2013

ISBN 978-952-5893-86-1
ISSN 1799-0157 (netti)

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta ja edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä.

Liikennejärjestelmän useissa liikennemuodoissa toiminnan turvallisuutta ja ympäristövaikutuksia hallitaan kuljetusorganisaatioiden toimesta johtamisjärjestelmien kautta. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miltä osin tieliikennesektorilla ammattiliikennettä koskeva sääntely kohdistuu organisaation sellaisiin toimintoihin, jotka sisältyvät perinteisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän elementteihin. Tarkastelu kattaa tavaraliikennettä ja linja-autoliikennettä koskevan keskeisen lainsäädännön ja standardit. Lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä on tarkasteltu omana kokonaisuutenaan.

Tutkimuksen on tehnyt tutkija, DI, KM Tarja Ojala Safety Futures Ky:stä. Tutkimusta ohjasivat Liikenteen turvallisuusvirasto Trafissa johtava asiantuntija Sanna Ström ja asiantuntija Marke Lahtinen. Lisäksi kommentteja antoi johtava asiantuntija Ari Herrala.

Helsingissä, 26. heinäkuuta 2013

Sanna Ström
Johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi ansvarar för trafiksystemets reglerings- och tillsynsuppgifter, utvecklar aktivt trafiksystemets säkerhet och främjar trafikens miljövänlighet.

I flera trafikformer hanteras verksamhetens säkerhet och miljökonsekvenser av transportorganisationerna via deras ledningssystem. Syftet med denna studie är att reda ut till vilka delar regleringen av yrkestrafiken inom vägtrafiksektorn hänför sig till sådana funktioner i organisationen som ingår i traditionella element i säkerhetsledningssystemet. Granskningen omfattar relevant lagstiftning och standarder avseende varutransporter och busstrafik. Dessutom har lagstiftningen om transporter av farliga ämnen granskats separat.

Studien är gjord av forskare, DI, EM Tarja Ojala från Safety Futures Ky. Vid Trafiksäkerhetsverket handledes studien av ledande sakkunnig Sanna Ström och sakkunnig Marke Lahtinen. Dessutom kommenterades den av ledande sakkunnig Ari Herrala.

Helsingfors, de 26 juli 2013

Sanna Ström
Ledande sakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

The Finnish Transport Safety Agency Trafi is responsible for the regulation and supervision of the transport system, actively improving the system's safety and promoting environmentally friendly traffic.

Covering various modes of transport within the Finnish transport system, management of safety and environmental impacts is performed through the management systems of transport organisations. The purpose of the study is to investigate the extent to which regulations related to commercial transport in the road transport sector apply to organisational activities covered by the components of a conventional safety management system. The study covers the key regulations and standards for freight and bus traffic. In addition, a separate study has been performed of legislation on the transport of dangerous goods.

The study was conducted by Researcher Tarja Ojala, M.Sc, M.Ed., of Safety Futures Ky. The representatives of Trafi overseeing the study were Chief Adviser Sanna Ström and Adviser Marke Lahtinen. In addition, comments were provided by Chief Adviser Ari Herrala.

Helsinki, 26 July 2013

Sanna Ström
Chief Adviser
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen tavoite	1
2	Tutkimuksen tausta	1
3	Tarkastelun rajausta, aineistot ja menetelmät	3
4	Turvallisuusjohtamista ohjaava lainsäädäntö	4
4.1	Tieliikennelaki	4
4.2	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja valvontalaitteet	5
4.3	Työturvallisuuslainsäädäntö	6
4.4	Osaamisen johtaminen, kuljettaja, ajo-oikeus ja ajokyky	8
4.5	Infrastruktuuri ja vastuu ajoneuvoturvallisuudesta	9
4.6	Kuljetukset	10
4.6.1	Tavarankuljetukset	10
4.6.2	Henkilökuljetukset	11
4.6.3	Vaarallisten aineiden kuljetukset	12
4.7	Muu turvallisuuteen ja yhteistyöhön ohjaava lainsäädäntö	14
5	Standardit	15
6	Lainsäädäntö turvallisuusjohtamisjärjestelmän osa-alueittain	16
6.1	Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	17
6.2	Operatiiviset toimenpiteet	25
6.3	Implementointi	27
7	Pohdinta ja toimenpidesuosituksia	33
	Lähdeluettelo	35

TIIVISTELMÄ

Perinteisenä tieliikenteen turvallisuuden näkökulmana on ollut yksilönäkökulma: kuljettajan ja hänen toimintansa ohjaaminen. Perinteisen mallin rinnalla tieliikenteen turvallisuutta on tarkasteltu myös järjestelmänäkökulmasta. Järjestelmänäkökulmasta tarkasteltuna ammattiliikenteessä turvallisuus syntyy paitsi yksilölähtöisesti yksilön / kuljettajan toiminnan tuotoksena myös liikennejärjestelmän turvallisuusjohtamisen tuotoksena.

Raskaassa ammattiliikenteessä on kyse ammatillisesta toiminnasta, jossa turvallisuusjohtamisen työkaluna käytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Järjestelmänäkökulmasta tieliikenteen turvallisuutta voidaan siten ohjata myös yritysten turvallisuusjohtamisen ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla lainsäädännön kautta.

Tutkimuksen tavoitteena oli koota raskasta ammattiliikennettä koskeva lainsäädäntö ja laatia siitä yhteenveto turvallisuusjohtamisjärjestelmän näkökulmasta. Pää tavoitteena oli selvittää, mitä turvallisuusjohtamisen osa-alueita jo säännellään lainsäädännöllä ja miten. Tarkastelu kattaa raskaan ammattiliikenteen, tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen keskeisen lainsäädännön ja standardit. Tutkimus on tehty turvallisuusjohtamisen näkökulmasta, se kuvaa käytettävissä olevia vaihtoehtoja ja lainsäädännön kehittämishaasteita, eikä se ota kantaa rikosoikeudelliseen vastuuseen.

Raportissa on johdannon jälkeen referoitu lyhyesti tieliikennettä ohjaava lainsäädäntö ja sen taustalla olevia Euroopan unionin direktiivejä sekä standardeja ja kuvattu niiden kautta käytettävissä olevat turvallisuusjohtamisen keskeiset mahdollisuudet. Referaattien jälkeen on taulukko, jossa tarkasteltujen säädösten yksittäisiä kohtia on sijoitettu raideliikenteessä käytettyyn SMS Wheel -turvallisuusjohtamisjärjestelmämalliin. Lopuksi on arvioitu olemassa olevan lainsäädännön vahvuuksia ja kehityskohteita.

Kirjallisuushaun perusteella voidaan todeta, että turvallisuusjohtaminen tunnistetaan kaikissa muissa liikennemuodoissa: raideliikenteessä, ilmailussa ja merenkulussa, mukaan lukien satamat, samoin kuin standardeissa. Tieliikennettä ohjaavassa lainsäädännössä turvallisuusjohtaminen on käsitteenä vielä tällä hetkellä vieras, se on mainittu ainoastaan vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevassa lainsäädännössä.

Aineiston perusteella turvallisuusjohtamisen näkökulmasta on parhaiten säännelty vaarallisten aineiden kuljetuksia. Välillisesti turvallisuusjohtamista ohjaavaa lainsäädäntöä löytyy myös muusta tieliikennettä ohjaavasta lainsäädännöstä, mutta selkeitä kehittämishaasteita-kin on. Kehityshaasteisiin pystytään vastaamaan työturvallisuuslainsäädännön kautta, mutta ammattiliikenne ja sen toimintojen työperäisyys tulisi jatkossa sisällyttää aiempaa paremmin myös tieliikennelainsäädäntöön. Haaste on erittäin ajankohtainen mm. alkamassa olevan tieliikennelain uudistuksen vuoksi.

SAMMANFATTNING

Säkerheten inom vägtrafiken har traditionellt granskats ur ett individperspektiv genom att fokus har lagts på föraren och förarens agerande. Därtill har man också granskat trafiksäkerheten ur ett systemperspektiv. Sett ur detta perspektiv är säkerheten inom yrkestrafiken inte bara en produkt av individens/förarens agerande utan också en produkt av trafiksystemets säkerhetsledning.

Tung yrkestrafik är yrkesmässig verksamhet, där man använder sig av säkerhetsledningssystem som verktyg för att skapa en säkerhetsorganisation. Ur ett systemperspektiv kan säkerheten i vägtrafiken därmed också styras med hjälp av den säkerhetsorganisation företagen har och lagstiftning om företagets säkerhetsledningssystem.

Målet med undersökningen var att samla den lagstiftning som berör den tunga yrkestrafiken samt göra en sammanfattning av den ur säkerhetsledningsperspektiv. Huvudsyftet var att utreda vilka delar av säkerhetsledningen som redan regleras av lagstiftningen och på vilket sätt detta sker.

Studien omfattar lagstiftningen och standarderna om den tunga trafiken, godstransporterna och busstrafiken. Studien är gjord ur säkerhetsledningsperspektiv och belyser befintliga alternativ och de krav som ställs på lagstiftningens utveckling, men tar inte ställning till det straffrättsliga ansvaret.

Efter inledningen refereras den lagstiftning som reglerar vägtrafiken samt de EU-direktiv och standarder som ligger till grund för den, samt de möjligheter de överlag ger för säkerhetsledning. Efter detta finns en tabell i vilken de i detalj granskade bestämmelserna har införts i SMS Wheel-modellen, en modell för säkerhetsstyrningssystemet inom järnvägstrafiken. Slutligen följer en bedömning av vad som är bra i den gällande lagstiftningen och vad som behöver utvecklas.

En litteratursökning ger vid handen att betydelsen av säkerhetsledning erkänns såväl i standarderna som inom alla andra trafikslag dvs. järnvägstrafiken, luftfarten och sjöfarten, hamnarna inbegripna. I vägtrafiklagstiftningen är begreppet säkerhetsledning alltså okänt. Det nämns endast i den del av lagstiftningen som gäller transport av farligt gods.

En genomgång av materialet visar att säkerhetsledningen beaktats bäst i lagstiftningen om transport av farligt gods. I den övriga vägtrafiklagstiftningen ingår bestämmelser som indirekt reglerar säkerhetsledningen men det finns rum för förbättring. Detta kan bäst ske via arbetarskyddslagstiftningen, men yrkestrafiken, i synnerhet dess karaktär av yrkesmässig verksamhet, bör i fortsättningen reflekteras bättre även i vägtrafiklagstiftningen. Utmaningen är ytterst aktuell bland annat på grund av den begynnande revideringen av vägtrafiklagen.

ABSTRACT

Traditionally the perspective on road safety has been individual, focusing on drivers and their performance. Alongside this traditional approach, road safety can also be seen from a systems perspective. Seen from the systems perspective, safety in commercial transport is brought about not only by the individuals' performance but also by safety management of transport operating systems. Heavy vehicle and passenger transport are considered as commercial operations in which safety management systems are used as management tools. The systems perspective can be used as a legislative steering guide to road safety through corporate and systems safety management.

The aim of this study was to collect the legislation on commercial heavy vehicle and passenger transport and to compile a comparative survey of it from a safety management systems perspective. The main objective was to examine which dimensions of safety management are regulated by law and how. The study covers the essential legislation and standards on commercial heavy vehicle and public transport. The study has been made from a safety management perspective and it portrays the available safety management options as well as the challenges of the legislative process. This study does not take a stance on criminal liability issues.

After the introduction, the report contains a short summarization of the transport legislation, the EU directives behind the legislation and standards and the focal safety management options derived. The summary is followed by a chart containing the provisions that have been discussed in greater detail placed in a Safety Management Systems (SMS) Wheel used in rail transport. The strengths and weaknesses of current legislation and the development needs are assessed in the conclusion.

A literature search reveals that safety management is recognized both in standards and in all other modes of transport, i.e. rail transport, aviation and shipping, including port functions. In the legislation regulating road transport, safety management is yet to be recognized except for the parts concerning ADR.

According to the data available, the transport sector that is regulated the most from a safety management point of view is ADR transportation. Although there are implications of safety management guidance in the other road transport legislation as well, the need for improvement is evident. While some of the challenges can be met by developing the occupational health and safety regulations, commercial transport, in particular transport seen as a professional activity, should be reflected in road transport legislation to a greater extent. The challenge is topical because of the road transport legislation reform at hand.

1 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena oli koota raskasta ammattiliikennettä koskeva lainsäädäntö ja laatia siitä yhteenvedo turvallisuusjohtamisjärjestelmän näkökulmasta. Pää tavoitteena oli selvittää, mitä turvallisuusjohtamisen osa-alueita jo säädellään lainsäädännöllä ja miten. Tarkastelun pohjana on raideliikenteessä käytetty SMS Wheel -turvallisuusjohtamisjärjestelmämalli (ERA 2010, 2012a ja b). Tarkastelu kattaa raskasta ammattiliikennettä, tavaraliikennettä ja linja-autoliikennettä koskevan keskeisen lainsäädännön ja standardit. Tarkastelun ulkopuolelle on rajattu taksiliikenne ja jätelain (646/2011) mukainen jätteen kuljetus.

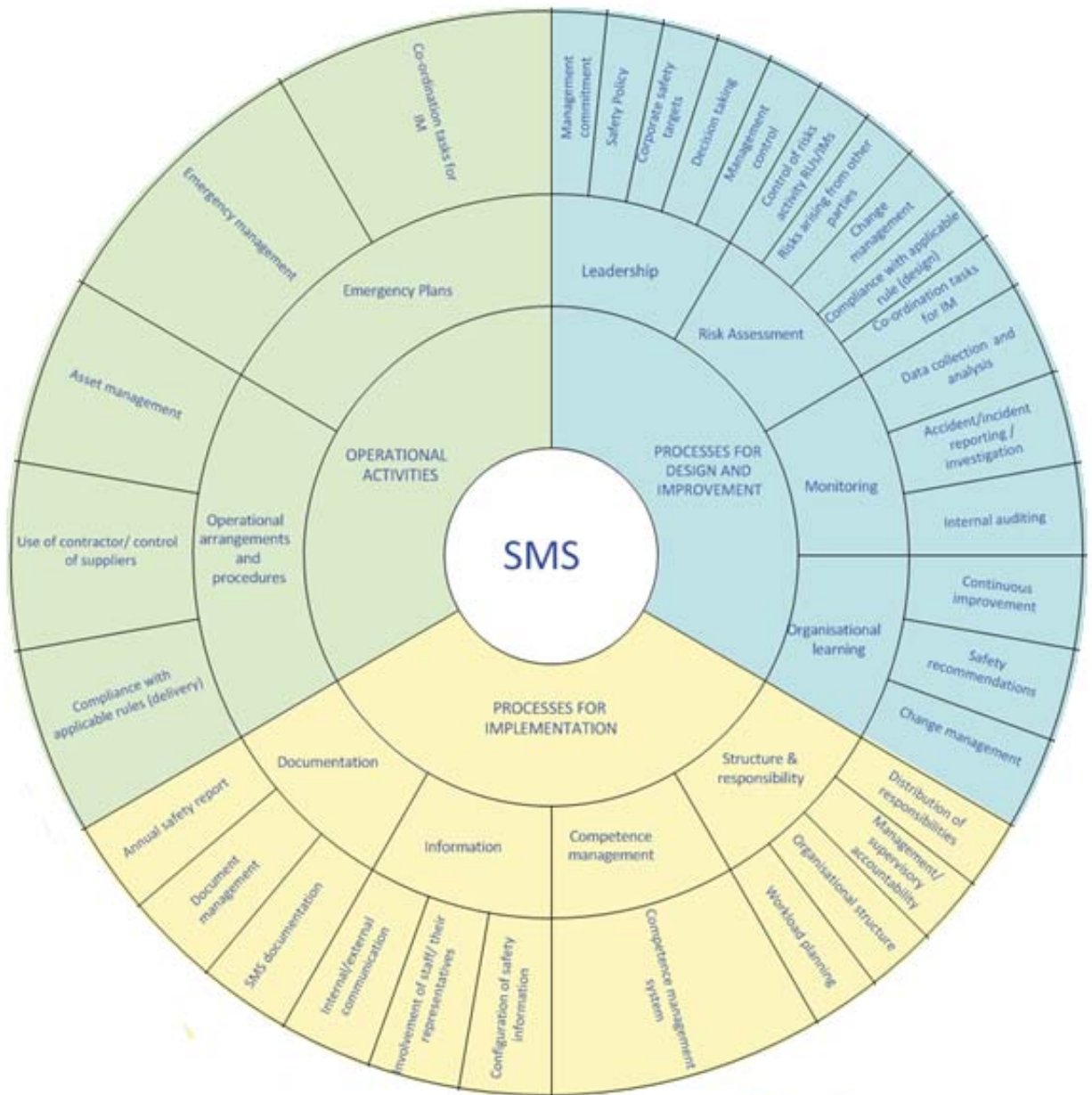
2 Tutkimuksen tausta

Tieliikenteen turvallisuuden varmistamisessa on klassisena näkökulmana ollut kuljettajan toiminta. Tästä lähtökohdasta ovat tarkastelun kohteena olleet kuljettajien tekemät virheet, rikkomukset ja mm. piittaamattomuus. Turvallisuuden varmistamiseksi on käytetty kuljettajakoulutusta, kuljettajien valvontaa, ohjeista poikkeamisen sanktioita ja tarvittaessa ajo-oikeuden rajaamista. Keskeisenä ohjaavana lainsäädännön kohtana on ollut tieliikennelain (267/1981 § 3) vaatimus, jonka mukaan kuljettajan on noudatettava huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

Kuljettajalähtöisen tarkastelunäkökulman rinnalla on jo pitkään käytetty järjestelmänäkökulmaa. Perinteisessä järjestelmänäkökulmassa on arvioitu kuljettajan ohella ajoneuvon, tien / liikenneympäristön ja lainsäädännön eri osien vaikutusta turvallisuuteen. Tämän järjestelmänäkemyksen rinnalle on tuotu järjestelmänäkökulma, jossa perinteistä mallia on täydennetty kuljetusketjulla ja sen toiminnalla. Täydennys on perusteltu, koska ammattiliikenteessä kuljetustoiminta ei perustu pelkästään kuljettajien omiin valintoihin, vaan ammattiliikenne on osa logistiikkaketjun toimintaa. Ammattiliikenne on suunnitelmallista, järjestelmällistä ja sitä säätelevät normaalit työelämän lainalaisuudet. Tästä näkökulmasta tarkasteltuna liikenneturvallisuuteen pyritään vaikuttamaan paitsi kuljettajan, myös yritysten turvallisuusjohtamisen ja turvallisuusjohtamisjärjestelmien kautta. Käytännössä tämä tarkoittaa paitsi tieliikennelainsäädännön, myös mm. työturvallisuuslain huomioon ottamista ja soveltamista.

Turvallisuusjohtamisen näkökulma on ollut jo pitkään luonnollinen osa muuta liikennettä, ilmailua, alus- ja raideliikennettä. Vastaavalla tavalla turvallisuusjohtaminen on luonnollinen osa tieliikenteessä tapahtuvia kuljetuksia – osa logistiikkaketjun yritysten toimintaa.

Työssä arvioidaan raskaan liikenteen turvallisuusjohtamista ohjaavaa lainsäädäntöä. Tarkastelun pohjana ovat EU:n alueella rautateillä käytössä oleva turvallisuusjohtamisjärjestelmämalli SMS Wheel (ERA 2012b) ja sen osa-alueet (kuva 1).



Kuva 1. Rautateiden turvallisuusjohtamisjärjestelmän osa-alueet (ERA 2012b)

3 Tarkastelun rajausta, aineistot ja menetelmät

Raportti on tehty turvallisuusjohtamisen näkökulmasta. Raportissa tarkastellaan maassamme voimassa olevaa lainsäädäntöä ja arvioidaan mitä kuvassa 1 esitetyn mallin mukaisia turvallisuusjohtamisjärjestelmän osia tieliikennettä koskeva lainsäädäntö jo tunnistaa ja minkälaisia kehityshaasteita osa-alueiden kattamisessa tällä hetkellä on. Tavoitteena on selvittää mitkä mahdolliset lainsäädännön kohdat ovat, tai voisivat jo nyt olla hyödynnettävissä raskaan liikenteen onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi. Raportti ei ota kantaa rikosoikeudelliseen vastuuseen.

Raportissa on tarkasteltu kansallisen lainsäädännön; työturvallisuuslain, tieliikennelainsäädännön, kuljetuslainsäädännön ja tilaajanvastuulain sisältöä raskaan ammattiliikenteen turvallisuuden näkökulmasta. Näiden lisäksi on viitattu kansallisen lainsäädännön taustalla oleviin EU-direktiiveihin, muun muassa tietieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön ja ajokorttidirektiiviin.

Tekstissä on käyty läpi lainsäädännössä olevia turvallisuusjohtamista sivuavia kohtia. Sen jälkeen kohdat on viety taulukkoon, jossa on kirjattu kohta kohdalta rautateillä käytetyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukainen osa-alue ja sitä vastaava tieliikenteen turvallisuutta ohjaava lainsäädäntö - tai sen mahdollinen puute.

Turvallisuusjohtamista käsittelevää lainsäädäntöä haettiin ensin turvallisuusjohtamisen nimikkeellä. Turvallisuusjohtaminen tai turvallisuusjohtamisjärjestelmä tuotti hakusanana lainsäädännöstä rautateitä, merenkulkua, satamia ja ilmailua koskevia lakeja sekä kaivosteollisuutta koskevia lakeja. Tiekuljetuksia sivuavassa asiayhteydessä turvallisuusjohtamisjärjestelmä on mainittu vaarallisia aineita koskevassa lainsäädännössä:

- Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta(390/2005)
- Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella (251/2005)
- Valtioneuvoston asetus vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin valvonnasta (855/2012)

Mikään edellä mainituista laeista ei kuitenkaan koske suoranaisesti vaarallisten aineiden tiekuljetuksia.

Lainsäädännön ohella turvallisuusjohtamista tarkastellaan raskasta ammattiliikennettä, kuljetusalaa ja turvallisuutta sivuavien standardien sisältämien mahdollisuuksien kautta. Standardeja haettiin turvallisuus, laatu, kuljetus ja riskienhallinta -käsitteillä. Tarkastelussa on kytketty turvallisuuteen laatu ja riskienhallintakäsitteet, koska ne liittyvät tiiviisti toisiinsa: Turvallisuuspoikkeama on myös laatu-poikkeama. Laatu-poikkeama on myös turvallisuuspoikkeama.

Kansallisen lainsäädännön lähteenä on käytetty oikeusministeriön omistamaa sähköistä Finlex -palvelua (<http://www.finlex.fi/>). Viitteissä on käytetty kunkin lain ajantasaista säädöstä, mutta viite on merkitty alkuperäisen lain mukaan. Lainsäädännön muutoksia on seurattu 30.4.2013 (SDK 320/2013) saakka. Direktiivien lähteenä on käytetty EUR-Lex -sähköistä palvelua (<http://eur-lex.europa.eu/>).

4 Turvallisuusjohtamista ohjaava lainsäädäntö

Tähän lukuun on koottu turvallisuusjohtamisjärjestelmää kuvaavaan malliin soveltuva lainsäädäntö ja sen keskeiset turvallisuusjohtamista ohjaavat kohdat. Tarkastelun alussa on tiivistetty kolme raskaan ammattiliikenteen turvallisuutta ohjaavaa lainsäädännön näkökulmaa; tieliikennelaki, tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja työturvallisuuslainsäädäntö. Näiden jälkeen lainsäädäntöä on tarkasteltu neljästä näkökulmasta:

- osaamisen johtamien, kuljettaja, ajo-oikeus ja ajokyky
- kuljetukset: henkilö- ja tavaraliikenne, vaarallisten aineiden kuljetus
- infrastruktuuri ja ajoneuvo, sekä
- muu turvallisuuteen ja yhteistyöhön ohjaava lainsäädäntö.

Lainsäädännön esittämisjärjestyksessä on käytetty läheisyysperiaatetta. Tekstissä on käyty ensin läpi kansallinen lainsäädäntö, sen jälkeen vastaavat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset ja direktiivit.

4.1 Tieliikennelaki

Tieliikennelaki (267/1981) koskee kaikkea tieliikennettä ja se määrittelee mm. tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet (mt. 3 §), liikennesäännöt (mt. 6 – 48 §), antaa ohjeita liikenteen ohjauksesta (mt. 49 – 56 §) ja liikenneonnettomuuksien varalle (mt. 57 – 62 §). Lisäksi se sisältää ajoneuvon kuljettajaa ja ajo-oikeutta koskevat rajaukset (mt. 63 – 82 §). Luku 6 käsittelee ajoneuvon käyttöä ja luku 6a tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä. Lisäksi laissa on valvontaa ja liikennetrikoksia koskevat luvut (luku 7 ja 8), sekä uutena tieliikenteen älykkäiden järjestelmien käyttöönottoon sovellettavat periaatteet (mt. luku 1 a, 5a ja b§), josta tarkemmin infrastruktuuria koskevassa luvussa. Tieliikennelaki ei säädi kokonaisvaltaisesti ammattiliikenteen turvallisuudesta, vaan ohjaus koskee yksittäisiä osa-alueita.

Tieliikennelain lähtökohtana on tienkäyttäjän yleinen vastuu turvallisuudesta. Tienkäyttäjältä edellytetään huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi (mt. 3 §). Laki sisältää kuljettajalle asetetut vaatimukset (mt. 63 §), mutta ammattiliikenteen näkökulmasta siinä on myös työntajaa välillisesti ilman erillistä mainintaa velvoittavia kohtia, kuten maininta ajoneuvon luovuttamisesta: Ajoneuvoa ei saa luovuttaa henkilölle, jolla ei ole edellytyksiä sen kuljettamiseen (mt. 65 §).

Laki sisältää maininnan vastuusta ajoneuvon kunnosta (mt. 85 §) ja kuormauksesta. Ajoneuvon kunnosta on viittaus ajoneuvolakiin (1090/2002), josta tarkemmin luvussa 4.5. Ajoneuvon kuormauksesta on Konginkankaan onnettomuuden jälkeen lisätty erillinen kohta ajoneuvon kuormaamiseen liittyvästä vastuusta kaupallisissa kuljetuksissa (mt. 87 a §). Kohta käsittelee sekä kuljettajan, kuljetuksen suorittajan että lastaajan vastuuta kuormauksen turvallisuudesta ja sitä kautta liikenneturvallisuudesta. Kohta viittaa myös osaamisen varmistamiseen. Sen mukaan kuormauksen ja kuljetuksen suorittajan on huolehdittava siitä, että niiden palveluksessa oleva kuormaukseen ja kuljetukseen osallistuva henkilö tuntee työtehtäviensä koskevat kuormaus- ja sääntelevät säännökset ja määräykset.

Tieliikennelain 6a luku viittaa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja tieliikenteen valvontalaitteita koskevaan asetukseen EY 561/2006. Tieliikennelaki asettaa vaatimuksia paitsi kuljettajalle, myös työnantajalle ja yritykselle (mt. 92 f, g, h §).

Lisäksi tieliikennelain 106 § edellyttää, että liikenne rikoksia koskevista päätöksistä, mm. ajokiellosta pitää ilmoittaa ajoneuvoliikennerekisteriin. Ajoneuvoliikennerekisterin säädöksiä on tarkasteltu luvussa 4.7.

4.2 Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja valvontalaitteet

Tieliikennelain luku 6 a viittaa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen EY 561/2006. Asetus kumosi aiemmin käytössä olleen tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskeneen neuvoston asetuksen (ETY N:o 3820/85) ja muutti aiempaa tieliikenteen valvontalaitteista annettua ns. ajopiirturiasetusta (ETY) N:o 3821/85 ja näitä molempia muuttanutta neuvoston asetusta (ETY) N:o 2135/98. Sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta, valvonnasta ja yritysten riskinotosta on lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY. Luvussa käydään läpi näiden neljän asetuksen turvallisuusjohtamista koskevat keskeiset kohdat.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetulla neuvoston asetuksella EY 561/2006 vahvistetaan tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi tieliikenteessä. Asetuksen tavoitteena on valvontakäytäntöjen ja tieliikenteen työskentelytapojen parantaminen ja työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen (mt. artikla 1). Asetusta sovelletaan sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Asetuksen ulkopuolelle on rajattu mm. henkilöliikenteen paikallisliikenne, jossa reitin pituus on korkeintaan 50 kilometriä.

Asetuksella ohjataan paitsi kuljettajien, kuljetusyrityksen myös valvovien viranomaisten toimintaa. Kuteen edellä todettiin, asetus rajaa kuljettajien ajoaikoja (artikla 6) ja lepoaikoja (artikla 7), lisäksi se määrittelee kuljetusyrityksen vastuun. Asetus edellyttää että kuljetusyritys järjestää kuljettajien työn siten, että ko. asetusta pystytään noudattamaan. Yritys velvoitetaan myös ohjeistamaan ja valvomaan kuljettajia. Lisäksi kolmannen luvun 10 artikla kieltää käyttämästä turvallisuuden vaarantavia kuljettajien palkitsemisjärjestelmiä. Yritys vastaa kuljettajien toiminnasta, mutta asetus ottaa huomioon myös vastuun kohtuullisuuden (artikla 10, 3).

Asetus määrää yrityksen laatimaan kuljettajille työvuorolistan ja liikenteelle aikataulun (mt. artikla 16). Aikataulujen osalta asetuksessa on laajennettu vastuuta koko kuljetusketjulle: *Kuljetusyritysten, lähettäjiä, huolitsijoiden, matkanjärjestäjien, hankkijoiden, alihankkijoiden ja kuljettajia välittävien toimistojen on varmistettava, että sopimusperusteiset liikenteen aikataulut ovat tämän asetuksen mukaiset.* (mt. artikla 10, 4)

Sosiaalilainsäädännön mukaan yrityksen tulee tallentaa kuljettajakortin / ajopiirturin tiedot ja säilyttää ne määrääjän. Lisäksi yritykset on velvoitettu toimittamaan tiedot valvovalle viranomaiselle, mikäli tietoja pyydetään (mt. 10 artikla 5). Asetus edellyttää myös kuljetusyrityksen toimiluvan tai kuljettajan ajo-oikeuden peruuttamista mikäli asetuksen säännöksiä ei muuten noudateta (mt. artikla 21).

Sama asetus muutti myös valvontalaitteita koskevaa **ajopiirturiasetusta** (ETY 3821/85). Asetus säätää valvontalaitteen asentamisesta ja velvoittaa käyttämään ajopiirturia. Samalla se puolestaan velvoittaa kuljettajan pyydettäessä luovuttamaan piirturitiedot valvovalle viranomaiselle. **Neuvoston asetus 2135/98** velvoittaa sekä kuljettajan että yrityksen huolehtimaan valvontalaitteen toiminnasta ja sen käytöstä. Samalla se ohjaa kuljettajakortin myöntämistä ja käyttöä.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ohjaa voimakkaasti kuljettajan ja kuljetusyritysten toimintaa ajo- ja lepoaikojen, niiden seurannan, tietojen keruun ja tiedon säilyttämisen sekä ajovuorojen asianmukaisen suunnittelun ja toiminnan valvonnan osalta. Asetus sisältää lisäksi maininnan koko kuljetusketjun vastuusta liikenteen aikataulujen suunnittelun osalta. Turvallisuusvaikutusta haetaan lainsäädännön huomioon ottavan aikataulujen suunnittelun kautta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22 ohjaa sosiaalilainsäädännön toimeenpanoa. Direktiivi velvoittaa jäsenmaita järjestämään sekä tienvarsi, että yrityksen tiloissa tapahtuvia tarkastuksia, sekä kahden tai useamman jäsenmaan yhteisiä tarkastuksia. Direktiiviin sisältyy myös määräys, jonka mukaan yrityksistä on tehtävä riskiluokitus. Jos yrityksen toiminnassa todetaan paljon sosiaalilainsäädännön vastaisia tekoja, yritykseen kohdistetaan voimakkaampi valvonta kuin yrityksiin, joissa sosiaalilainsäädännöstä on poikettu harvoin (mt. 9 artikla).

Ajopiirturiasetus tarjoaa välineen sosiaalilainsäädännön toteutumisen valvontaan ja tarvittaessa yritykseen kohdistuviin sanktioon. Artiklan 21 perusteella yrityksen toimilupa voidaan peruuttaa tai sitä voidaan rajoittaa. Tämän vuoksi ajopiirturiasetus tarjoaa viranomaisille selkeän mahdollisuuden yritysten turvallisuusjohtamisen ohjaamiseen. Direktiivin 2006/22 sisältämä yritysten riskiluokitus on omiaan ohjaamaan kuljetusyritysten turvallisuusjohtamista jo ennen mahdollista toimiluvan peruuttamista.

4.3 Työturvallisuuslainsäädäntö

Työturvallisuusnäkökulmasta raskaan liikenteen turvallisuutta ohjaa työturvallisuuslaki (738/2002) ja neuvoston direktiivi (89/391/ETY). Lisäksi työturvallisuutta tukee työterveyshuoltolaki (1383/2001). Työsuojelua koskevan lainsäädännön noudattamista valvotaan. Valvontaa ohjaa laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan yhteistoiminnasta (44/2006). Lisäksi työturvallisuutta tukee työaikalaki (605/1996) ja maantieliikenteen tehtävissä sovellettava työaikadirektiivi (2002/15/EY).

Työturvallisuuslain (738/2002) tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennaltaehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitauteja ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden terveyshaittoja (mt. 1 §). Laki koskee lähes kaikkia toimialoja, myös kuljetusalaa.

Työturvallisuuslaki asettaa velvollisuuksia sekä työnantajalle (luku 2) että työntekijälle (luku 4). Laki säätelee myös yhteisiä työpaikkoja (mt. 49 – 54 §) ja vuokratyötä (mt. 3 §). Kuljetusalan osalta laissa on erillismaininta lähettäjän ja kuormaajan vastuusta (mt., 60 §).

Laki määrittelee työnantajalle yleisen huolehtimisvelvollisuuden (8 §) ja velvollisuuden työpaikan vaarojen selvittämiseen ja arviointiin. Työnantajan turvallisuusvelvoite lähtee työn ja työympäristön suunnittelusta (13 ja 12 §) ja kattaa myös työntekijän turvallisuuskoulutuksen (mt. 14 §) ja tarvittavien suojainten varaamisen (mt. 15 §). Laki velvoittaa yhteistyöhön ja määrittelee työntekijän velvollisuudet (17 ja 18 – 23 §). Lain 57 § mukaan suunnittelijan on työympäristön rakennetta, työtilaa, työ- tai tuotantomenetelmää, konetta, työvälinettä tai muuta laitetta koskevan suunnitelman osalta huolehdittava siitä, että suunnitelmassa on otettu huomioon työturvallisuuslain säännökset (mt. 57 §).

Kansallisen lain taustalla työturvallisuutta on **työturvallisuudirektiivi** (89/391/EY). Direktiivi kattaa tuotannollisen toiminnan ja velvoittaa työnantajan järjestämään työ turvalliseksi toimialasta, työntekijästä tai tekniikan kehityksestä riippumatta. Direktiivi koskee myös vuokratyötä ja usean toimijan työpaikkoja. Työnantajan velvoite on voimassa työntekijän kokemuksesta riippumatta.

Direktiivin mukaan työnantajan velvollisuutena on huolehtia työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä kaikissa työhön liittyvissä tilanteissa (mt. 5 artikla 1). Lisäksi työnantajan velvollisuus on järjestää työsuojelutoiminta. Direktiivi edellyttää työnantajalta vaarojen arviointia ja tapaturmien luettelointia (mt. artikla 10). Direktiivi velvoittaa työnantajaa kuulemaan työntekijöitä (artikla 11) ja järjestämään näille turvallisuuskoulutusta (artikla 12).

Direktiivi edellyttää työntekijältä turvallisuusohjeiden noudattamista toiminnassaan. Työntekijöillä on mm. ilmoitusvelvollisuus havaituista turvallisuuspuutteista (mt. 13 artikla). Lisäksi direktiivi ohjaa terveystarkastuksia.

Työturvallisuuslakia ja direktiiviä täydentää **työterveyshuoltolaki** (1383/2001), jonka tavoitteena on ennaltaehkäistä sairauksia ja tapaturmia, ja edistää terveyttä, turvallisuutta ja työpaikan yhteistoimintaa. Laki tarkentaa työturvallisuuslain työnantajan velvollisuuksia ja tukee turvallisuuden edistämistä. Laki sisältää sekä työnantajan velvollisuuden järjestää työterveyshuolto, yhteistoimintavelvoitteen että työntekijän velvollisuuden osallistua sen toimenpiteisiin (mt. 4, 8 ja 13 §). Lain mukaisesti toteutettuun työterveyshuoltoon kuuluu myös työterveyshuollon toimintasuunnitelma ja päihdeohjelma (mt. 11 §).

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta (44/2006) antaa tarkastajille valtuudet tarkastaa työpaikkoja (mt. 3 §). Jos tarkastuksessa huomataan puutteita, voivat tarkastajat antaa ohjeita tai vakavien puutteiden osalta kirjallinen kehotuksen korjata asiantila (mt. 13 §). Ohjeita ja kehotuksia voidaan antaa mm. työntekijän turvallisuuteen ja terveyteen vaikuttavien puutteiden korjaamiseksi (mt. 13 §). Työsuojeluviranomainen voi antaa myös päätöksen, jolla työnantaja velvoitetaan korjaamaan säännösten vastainen tila. Päätöstä voidaan tehostaa uhkasakolla tai työn keskeyttämisuhalla (mt. 15 §). Tarkastajilla on oikeus saada valvontaa varten tarvitsemansa asiakirjat.

Työnantajalla on velvollisuus ilmoittaa työtapaturmista, lääkäriellä mahdollisista ammattitaudeista (mt. 46 §). Valvonnan ohella tarkastajat osallistuvat työtapaturmien tutkintaan (mt. 6 §).

Työturvallisuusnäkökulmaa täydentää **työaikalaki** (605/1996), joka ohjaa mm. työvuorojen suunnittelua (mt. 7, 18, 20 ja 27 - 29 §). Kansallista työaikalakia täydentää **työaikadirektiivi**, joka koski aluksi vain työsuhteisten kuljettajien työaika. Direktiivi on vuonna 2010 hyväksytty koskemaan myös itsenäisiä yrittäjäkuljettajia. Kansalliseen lainsäädäntöön kuljetusyrittäjien työaikalaki hyväksyttiin huhtikuussa 2013.

Työturvallisuutta ohjaava lainsäädäntö koskee sekä tavara- että henkilöliikennettä ja se ohjaa voimakkaasti yritysten toimintaa. Ohjaus tapahtuu työturvallisuuden käsitteillä ja työturvallisuustavoitteen kautta, mutta ohjaa myös turvallisuustoimia työturvallisuutta laaja-alaisemmin.

4.4 Osaamisen johtaminen, kuljettaja, ajo-oikeus ja ajokyky

Osaamisen johtamisessa lainsäädäntö ohjaa ensisijaisesti kuljettajan osaamista. Kuljettajan ohella lainsäädäntö ohjaa kuljetusyrityksien osaamista, josta tarkemmin tavaraj- ja henkilökuljetuksia koskevassa luvussa. Seuraavassa on kooste kuljettajaa koskevan lainsäädännön sisällöstä.

Kuljettajalle asetetuista osaamisvaatimuksista on kansallisesti säädetty ajokorttilailla 386/2011. Ajokorttilakia täydentää valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011. Ajokorttilain ja asetuksen perustana on ajokorttidirektiivi 2006/126/EY ja sitä koskevat muutokset. Nämä määrittelevät ajokorttivaatimukset yleisellä tasolla. Raskaan ajoneuvon kuljettajien osaamisesta on säädetty laissa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) ja sitä täydentävässä valtioneuvoston asetuksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (640/2007). Ammattipätevyyslainsäädännön taustalla on ammattipätevyyttä ja koulutusta ohjaava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY. Näiden lisäksi ajokykyyn ja ajo-oikeuteen liittyvistä asioista on säädetty laissa ajoneuvoliikennerekisteristä 541/2003. Raskaan ajoneuvon kuljettajaa yleisesti koskevien säädösten ohella lainsäädännössä on ADR-kuljetuksia koskevaa asetus vaarallisten aineiden kuljettajan ajoluvusta (401/2011).

Ajokorttilaki (386/2011, 1 §) asettaa kuljettajakoulutukselle turvallisuustavoitteen. Laissa on muun muassa ajokorttiluokkiin, kuljettajan ikävaatimuksiin, ajoterveydentilaan ja ajokuntoon, ajokortin myöntämiseen ja mahdolliseen peruuttamiseen liittyviä säännöksiä. Laki ohjaa kuljettajaopetusta (mt. luku 4) ja kuljettajantutkintoa (mt. luku 5) ja määrittelee muun muassa ajokiellon perusteet ja keston (mt. luku 7).

Lain 33 § kieltää luovuttamasta ajoneuvo sellaiselle henkilölle, jolla ei ole lain mukaista ajokorttia tai ajo-oikeus ei ole voimassa. Ajoneuvon luovuttajalla on velvollisuus tarkistaa kuljettajan ajo-oikeus. Säädös on yleinen, se on ilmaistu passiivissa, mutta ohjaa selkeästi myös ammattiliikennettä.

Valtioneuvoston asetus ajokorteista (423/2011) tarkentaa ajokorttilain asettamia vaatimuksia. Asetukseen on kirjattu mm. kuljettajaopetuksen (mt. 11 §) ja ajoopetuksen (mt. 12 §) minimiäärät. Lisäksi se ohjaa opetuksen käytännön toteuttamista ja kuljettajantutkintoa.

Ajokorttilain taustalla on **ajokorttidirektiivi 2006/126/EY** ja sitä koskevat muutokset 2008/65/EY, 2009/113/EY, 2011/94/EU ja 2012/36/EU. Direktiivin liitteessä on määritelty ajokokeen, ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavan osaamisen ja kuljettajan fyysisen ja henkisen suorituskyvyn vähimmäisvaatimukset. Direktiivi perustelee ajokorttien myöntämisen vähimmäisvaatimuksia liikenneturvallisuudella.

Laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (L273/2007) määrittelee kuljettajille ammattipätevyys- ja -koulutusvaatimukset, sekä täydennyskoulutusvaatimuksen (mt. 5 – 7 §). Lain tarkoituksena on kuljettajien ammatillisia valmiuksia lisäämällä parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävänsä hoitamiseen (mt. 1 §). Lakia täydentävässä **ammattipätevyysasetuksessa** (640/2007) puolestaan ohjataan ammattipätevyyskoulutuksen sisältöä ja toteutusta. Asetuksessa on määräykset sekä perus- että jatkokoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

Ammattipätevyysdirektiivi (2003/59/EY) edellyttää kuljettajilta ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutuksen suorittamista. Direktiivi määrittelee ammattipätevyyden, osaamisen ja -koulutuksen vähimmäisvaatimukset (mt. liite 1).

Ajokykyyn ja ajo-oikeuteen liittyy myös **laki ajoneuvoliikennerekisteristä** 541/2003. Rekisteriä pidetään mm. liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Se sisältää tiedot kuljettajista, ajokorteista, ajo-oikeudesta ja henkilöistä, joilla on kuormatai linja-auton ammattipätevyys tai ADR-ajolupa (mt. 3§). Lisäksi rekisteri sisältää tiedot kuljettajien mahdollisista rikoksista, joilla on vaikutusta ajo-oikeuteen. Laki sisältää rekisterinpitäjän tiedonsaantioikeuden, mutta tietoja ei voi tämän hetken lainsäädännöllä hyödyntää kuljetusyrityksissä resurssien johtamiseen, eikä ajo-oikeuden valvontaan, koska lain 6 § ns. arkaluonteiset asiat (kuljettajan terveydentila, liikennerekokset, mahdollinen ajokielto mm.) ovat salassa pidettäviä (mt. 17 §).

Kuljettajan osaamista ohjaava lainsäädäntö määrittelee kuljettajakoulutuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen laajuuden. Lisäksi turvallisuusjohtamisen näkökulmasta se edellyttää, että kuljettajalla pitää olla asianmukainen ajo-oikeus ja ajokunto.

ADR-kuljetuksissa toimivien kuljettajien osalta osaamisen lisävaatimukset on määriteltty **valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten aineiden kuljettajien ajoluvasta** (401/2011). Asetus määrittelee ADR-ajolupavaatimukset ja koulutuksen, sekä ajoluvan myöntämisen ja raukeamisen edellytykset. ADR-koulutuksen tarkoituksena on antaa kuljettajalle tiedot vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvistä riskeistä, tietoa onnettomuustilanteiden välttämiseksi sekä tietoa onnettomuustilanteissa tarvittavista toimenpiteistä. Koulutuksella on selkeä turvallisuustavoite.

4.5 Infrastrukturi ja vastuu ajoneuvoturvallisuudesta

Infrastruktuuria ohjaavat maantielaki (503/2005) ja tieturvallisuusedirektiivi (2008/96/EY). Näiden lisäksi infraa sivutaan myös tieliikennelaissa (267/1981). Tieliikennelaikiin on aiempien säädösten ohelle otettu kohta tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta (mt. § 5a ja b). Ajoneuvolakiin (1090/2002) on sisällytetty vastuunjako ajoneuvojen kunnosta ja sitä kautta turvallisuudesta.

Maantielain (503/2005) tarkoituksena on *ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuudet tieratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa*. Laissa säädetään maanteistä, maantienpidosta sekä tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta. Lain mukaan maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen ottamalla huomioon mm. eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. (mt. 1-3 §.)

Maantielain mukaan tien rakentamisessa on otettava huomioon liikenneturvallisuus, tien toimivuus ja ympäristöasiat (mt. 13 §). Maantielaki edellyttää vuorovaikutusta ja ympäristövaikutusten arviointia teiden suunnittelussa. Lain 27 § mukaan *yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa*.

Käytännössä edellä mainittu lainkohta voi tarkoittaa myös kuljetusyrityksiä tai kuljetuksia tarvitsevia yrityksiä. Laki siis edellyttää, että turvallisuus otetaan huomioon tien suunnittelussa ja rakentamisessa, mutta myös kunnossapidossa (mt. 33 §).

Maantielaissa on lisäksi säädetty tieliikenteen turvallisuudesta Euroopan laajuisen tieverkon teillä (mt. luku 3). Laki edellyttää, että em. teillä tiehankkeista tehdään turvallisuusarviointi sekä yleissuunnitelmaa että tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen tien avaamista liikenteelle ja käytön alkuvaiheessa. Käytössä olevilla Euroopan tieverkon teillä pitää tehdä määräjain tieturvallisuustarkastuksia ja seurattava onnettomuuksien aiheuttamia kustannuksia. Tienparannuksessa edellytetään toimenpiteiden kohdistamista sellaisiin osiin, joissa hyöty-kustannussuhde on paras.

Maantielain luvun kolme taustalla liikenneverkon kehittämistä ohjaava **tieturvallisuusdirektiivi** (2008/96/EY). Direktiivi edellyttää, että jäsenvaltiot panevat täytäntöön direktiivin edellyttämät turvallisuustoimenpiteet, turvallisuusvaikutusten arvioinnit, auditoinnit, teiden turvallisuustarkastukset ja turvallisuusluokituksen. Direktiivi ottaa huomioon sekä uudet tiehankkeet että käytössä olevien teiden turvallisuuden arvioinnin. Direktiivi koskee vain Euroopan laajuisia teitä, mutta sitä voidaan soveltaa kaikille teille.

Direktiivi edellyttää teiden turvallisuuden ja onnettomuuskustannusten arviointia. Tienkäyttäjille pitää tiedottaa tieosuuksista, joilla sattuu poikkeuksellisen paljon onnettomuuksia (mt. artikla 5.5) ja varoittaa teiden kunnossapitotöistä (mt. artikla 5.4). Lisäksi tienpidon resurssit pitää kohdistaa sitä kipeimmin kaipaaviin kohteisiin. Resurssien mitoittamiseen direktiivi ei puutu.

Liikenteen ohjauslaitteiden osalta infraa säädellään **tieliikennelailla** (267/1981, 3 luku). Kuljetuskaluston osalta tieliikennelaki (mt. 85 §) viittaa **ajoneuvolakiin** (1090/2002), jossa on säädetty ajoneuvojen kunnan ja katsastuksen vastuista. Vastuu ajoneuvon kunnosta on jaettu: Ajoneuvon omistaja tai haltija, mutta myös ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa ajoneuvon liikennekelpoisuudesta. Työnantajan on huolehdittava ajoneuvon liikennekelpoisuudesta ja huolloista. Kuljettajan on puolestaan ilmoitettava työnantajalle ajoneuvon mahdollisista puutteista (mt. 9 §).

4.6 Kuljetukset

4.6.1 Tavarankuljetukset

Tavaraliikenteen kuljetusyritysten toimintaa ohjaa kansallinen laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006) ja asetus luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä (924/1999), valtioneuvoston asetus em. asetuksen muuttamisesta (394/2002) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston ns. liikenteenharjoittaja-asetus (1071/2009/EY).

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006) ohjaa liikennöitsijän / kuljetusyrityksen toimintaa liikennelupajärjestelmän kautta ja asettaa yrittäjälle koulutus- ja ammattitaitovaatimuksen (mt. 8 ja 10 §). Laki edellyttää liikenneluvan hakijalta / haltijalta hyvämaineisuutta (mt. 20 §). Hyvämaineisuuden mittari on määritelty mm. rangaistusten kautta. Liikenneluvan hakija ei täytä hyvämaineisuuden vaatimuksia, mikäli hänet on tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muiden ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta. Rikkomukset vaikuttavat liikennelupaan, jos osoittau-

tuu, että edellä mainitut teot osoittavat luvanhaltijan olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä. (mt. 9 §.)

Yrityksen liikennelupa voidaan peruuttaa, mikäli luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisperusteita (mt. 20 §). Käytännössä luvan peruuttaminen ja sitä kautta lain vaikuttavuus on aiemmin ollut lähinnä teoreettinen ohjauskeino. Aiemmassa tutkimuksessa (Ojala 2007) on todettu, että raskaan ammattiliikenteen turvallisuutta vaarantavat rikkomukset eivät linkity järjestelmällisesti liikennelupatietoihin. Liikennelupia ei myöskään peruta, vaikka yritykselle olisi kirjattu toistuvasti tekoja. Lisäksi mahdollisella yksittäisen liikenneluvan peruttamisella ei ollut merkitystä: Luvanhaltijalla oli mahdollisuus hakea välittömästi uutta liikennelupaa, eikä yksittäisen luvan peruuttaminen ollut este uuden luvan myöntämiselle. Lisäksi yksittäisen luvan peruttamisella ei ole käytännön vaikutusta kuljetusyrityksen toimintaan, koska yrityksellä voi olla ylimääräisiä liikennelupia. (mt.)

Lakia on uudistettu vuonna 2011 siten, että toistuvasti rikkomuksista tuomitut yrittäjät / yritykset on nimetty riskiyrityksiksi. Laki edellyttää kohdistamaan riskiyrityksiin tiheämpää valvontaa kuin muihin yrityksiin. (693/2006, 21 c ja d §.) Lisäksi lakiin on kirjattu maininta, jonka mukaan luvanhaltijalle ei saa myöntää uusia liikennelupia aikana, jona häneltä on peruttu liikennelupa (mt. 21 §).

Asetus luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä (924/1999) täydentää vastaava lakia. Se määrittelee liikenneluvan myöntämisen perusteet, liikenneyrittäjäkoulutuksen, kokeen, yrittäjäksi haluavan henkilön työkokemuksen minimimäärän. Lisäksi asetus tarkentaa liikenneluvan hakemisen ja myöntämisen käytäntöä, määrittelee luvanvaraisessa liikenteessä liikenteestä vastaavalle henkilölle asetetut vaatimukset ja ohjaa mm. tavaraliikenteen valvontaa. Asetusta on muutettu liikenneyrittäjäkurssin ja näytötkokeen osalta **asetuksella 394/2002**.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 1071/2009/EY maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ohjaa kansallisen lainsäädännön ohella liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä ja ammatin harjoittamista. Asetus edellyttää liikenteenharjoittajalta mm. hyvämaineisuutta ja ammatillista pätevyyttä (mt. artikla 3). Asetus määrittelee ammatillisen pätevyyden vaatimukset (mt. artikla 8) ja hyvämaineisuuden menetykseen vaikuttavat rikkomukset (mt. liite IV). Jos liikenteestä vastaava henkilö menettää hyvämaineisuutensa, hänet voidaan todeta ammattiin soveltumattomaksi (artikla 14).

4.6.2 Henkilökuljetukset

Henkilökuljetuksia säädellään joukkoliikennelailla (869/2009) ja sitä täydentävällä asetuksella luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (666/1994), mutta myös julkisista hankinnoista annetulla lailla (348/2007). Lisäksi henkilökuljetuksia ohjataan myös liikenteenharjoittaja-asetuksella 1071/2009/EY, joka koskee paitsi tavaramyös henkilöliikennettä.

Joukkoliikennelakia (869/2009) sovelletaan joukkoliikenteenä harjoitettavaan ammattimaiseen henkilöiden tiekuljetuksiin linja-autolla. Lain tavoitteena on joukkoliikenteen kehittäminen siten, että ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Laki ohjaa myös joukkoliikenteen turvallisuutta.

Myös joukkoliikennelaki edellyttää luvanvaraisessa liikenteessä toimivan yrityksen nimeävän liikenteestä vastaavan henkilön, jonka tulee olla hyvämaineinen. Hyvä-

maineisuuden mittarina käytetään mm. saatujen yritystoimintaan, ajoneuvo-, liikenne- ja ympäristön turvallisuuteen liittyvien sanktioiden määrää (mt. 20 § ja 20 a §). Liikenteestä vastaavalla henkilöllä ei saa olla liikenteen harjoittajana vakavia tekoja. Sopimattomuutta osoittavat mm. ammattiliikenteessä tehtyjen tekojen määrä, vakuus, suunnitelmallisuus tai muu piittaamattomuus. Laki on siis samansisältöinen **liikenteenharjoittaja-asetuksen** (1071/2009/EY) vaatimusten kanssa.

Joukkoliikennelaki edellyttää viranomaisten valvovan vuosittain, täyttyvätkö joukkoliikenneluvan edellytykset. Jos yritykselle on kertynyt lupaa kuormittavia sanktioita, voidaan yritys nimetä riskiyritykseksi (mt. 30 b §), riskiyrityksiin kohdistetaan tehostettu valvonta kuten tavaraliikenteessä. Luvanhaltijalle voidaan antaa varoitus (mt. 35 §). Lupa tulee perua, mikäli liikenteenharjoittaja ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä (mt. 31 §). Myös joukkoliikennelakia on tarkennettu vuonna 2011 siten, että joukkoliikenneluvan haltijalle ei anneta uusia joukkoliikenneluvan jäljennöksiä, mikäli lupajäljennös tai jäljennöksiä on peruutettuna (mt. 34 §). (Linja-autoissa on alkuperäisen liikenneluvan sijasta oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta (Asetus 666/1994, 15 §)).

Sekä joukkoliikennelain että **luvanvaraisesta henkilöliikenteestä annetun asetuksen** mukaan joukkoliikenneluvan hakijalla tai liikenteestä vastaavalla henkilöllä tulee olla suoritettuna linja-autoliikenteen yrittäjäkurssi (A 666/1994, 3 §; L 869/2009, 21 §). Muuta ennakkopätevyyttä tai turvallisuusjohtamisosaamista laki ei edellytä.

Joukkoliikennelaki ottaa selkeästi kantaa vastuunjakoon. Se määrittelee vastuurajaukset suunnittelun osalta liikenteenharjoittajille ja viranomaisille (mt. 5 §) ja toiminnan rikkeettömyyden osalta luvanhaltijalle ja kuljettajalle (34a §). Laki ja asetus mahdollistavat, että luvanvaraista liikennettä voidaan ulkoistaa, mutta vastuu alihankinnasta jää liikenneluvan haltijalle (A 666/1994, 16 §; L 869/2009, 49 §).

Joukkoliikennelaki mahdollistaa tilaajan ohjausvaikutuksen turvallisuuteen. Lain 38 § mukainen tarjouspyyntö edellyttää, että tilaaja määrittelee hankinnan laatua koskevat vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksilla voidaan ohjata myös turvallisuutta. Lisäksi palvelun tuottajan tulee tehdä laatulupaus: Lain 48 § mukaiseen luetteloon sisältyy mm. tarjottavat palvelut, niistä ja mahdollisista muutoksista tiedottaminen, lippujen hinnat, kalusto, asiakastyytyväisyyden mittaaminen ja valitusten käsittely, sekä liikuntarajoitteisten palvelut. Luettelossa ei ole mainintaa turvallisuudesta.

Laki **julkisista hankinnoista** (348/2007) tukee joukkoliikennelakia. Se mahdollistaa mm. tuotteen turvallisuuteen liittyvät tekniset erittelyt ja määrittelee ne teot, joihin syyllistynyt liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois kilpailusta (mt. 53 §).

4.6.3 Vaarallisten aineiden kuljetukset

Kemikaalien ja muiden vaarallisten aineiden kuljetuksia ohjaa laki vaarallisten aineiden kuljetuksista (719/1994) ja valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (194/2002). Lisäksi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta ohjataan valtioneuvoston asetuksella vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta (274/2002). Kansallisen lainsäädännön taustalla on direktiivi vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (2008/68/EY) muutoksineen. Kuljetuksia ohjaavan lainsäädännön ohella vaarallisten aineiden käsittelyä ohjaavat mm. kemikaalilaki (744/1989) ja laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (390/2005). Näillä on epäilemättä vaikutusta logistiikkaketjun turvallisuuteen.

teen etenkin tuotannon ja kuljetusten rajapinnassa, vaikka varsinainen kuljetus on rajattu kummankin lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994 sovelletaan kaikissa kuljetusmuodoissa, satamissa ja terminaaleissa. Sen tarkoituksena on ennaltaehkäistä vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki asettaa turvallisuusvastuun kaikille vaarallisten aineiden kanssa toimiville tahoille. Lain 7 §:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen turvallisuuteen vaikuttavien, kuten pakkaajan, lähettäjän, laivaajan, lastinantajan, kuormaajan, kuljetuksen suorittajan, kuljettajan ja vastaanottajan, on kunkin omalta osaltaan huolehdittava siitä, että onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niistä aiheutuvien vahingollisten seurausten vähentämiseksi tarvittavat toimenpiteet tulevat tehdyiksi. Lisäksi laki määrittelee vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävälle ajoneuvolle asetetut vaatimukset (mt. 7 a §). Laki yksilöi lähettäjän (mt. 8 §), kuljetuksen suorittajan (mt. 9 §) ja kuljettajan (mt. 10 §) velvollisuudet. Lisäksi laki edellyttää turvallisuusneuvonantajan nimeämistä (10b §). Turvallisuusneuvonantajan tehtävänä on seurata ja ohjata toimintaa ja selvittää keinoja, joiden avulla kuljetukseen liittyvät tehtävät voidaan suorittaa mahdollisimman turvallisesti.

Lain mukaan työnantajan tulee varmistaa kuljetukseen ja siihen liittyviin toimiin osallistuvien henkilöiden pätevyys (mt. 11 §). Lisäksi kuljettajilta edellytetään ajo-oikeuden ohella erillistä ADR-ajolupaa (mt. 11b §), josta on säädetty asetuksella 401/2011.

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta asettaa vaatimuksia kuljetuskalustolle (mt. 7a §), asiakirjoille (mt. 11 c §) ja turvatoimille (mt. 11 d §). Lisäksi se antaa mahdollisuuden rajoittaa kuljetusreittejä. Kuljetuksille tulee laatia turvasuunnitelma varkauksien ja tahallisen väärinkäytön varalta (mt. 11 d §). Käytännössä laki siis ohjaa voimakkaasti vaarallisten aineiden kanssa toimivien yritysten turvallisuusjohtamista useista eri näkökulmista.

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (194/2002) täydentää em. lakia. Asetus täsmentää mm. turvasuunnitelman sisältöä edellyttämällä yksityiskohtaista turvatoimien vastuunjakoa ammattitaitoisille ja päteville henkilöille, vaarojen arviointia ja erilaisiin kuljetustilanteisiin varautumista (mt. 6 §).

Vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta tukee myös **asetus vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta** (274/2002) ja siihen tehdyt muutokset: asetus 295/2005, 537/2007 ja 264/2009. Asetuksen 274/2002 tavoitteena on tukea vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta ja ehkäistä haittoja (mt. 1 §). Asetuksen (264/2009) mukaan toimijan on nimettävä turvallisuusneuvonantaja (mt. 3 §). Turvallisuusneuvonantajalle on säädetty pätevyysvaatimus ja tutkinto (mt. 10 §), sekä tehtävät (274/2002, 5 §). Tehtäviin kuuluu mm. lainsäädännön seuraaminen, turvallisuutta koskevien neuvojen antaminen, raportointi ja onnettomuusselostuksen teko vaaraa aiheuttaneesta tapahtumasta (mt. liite 1). Turvallisuusneuvonantajan toiminnan tavoite on mahdollisimman turvallinen kuljetus.

Kansallisen lainsäädännön taustalla on **vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksia koskeva direktiivi** (2008/68/EY). Direktiivi antaa jäsenmaille mahdollisuuden turvallisuuden varmistamiseksi soveltaa tiukempia säännöksiä (mt. artikla 5). Vastavasti jäsenmaat velvoitetaan ilmoittamaan, mikäli onnettomuus- tai vaaratilanteessa todetaan, että sovellettavat turvallisuussäännökset eivät ole riittäneet rajoittamaan kuljetukseen liittyviä vaaroja.

Kemikaalilain (744/1989) tavoitteena on ehkäistä ja torjua kemikaalien aiheuttamia terveys- ja ympäristöhaittoja sekä palo- ja räjähdysvaaroja. Laki koskee hyvin laajalaisesti kemikaalien valmistusta ja käsittelyä, mutta sen ulkopuolelle on rajattu kemikaalien kuljettaminen.

Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (390/2005) täydentää edellä mainittua lainsäädäntöä. Lain tarkoituksena on ennaltaehkäistä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden valmistuksesta, käytöstä, siirrosta, varastoinnista, säilytyksestä ja muusta käsittelystä aiheutuvia henkilö-, ympäristö- ja omaisuusvahinkoja. Lain tarkoituksena on lisäksi edistää yleistä turvallisuutta. Laki kattaa vaarallisten aineiden siirron (putkistot), mutta kuljetukset on rajattu lain ulkopuolelle.

Vaikka kumpikaan em. laki ei koske kuljetuksia, lakien ohjaava vaikutus, yleiset turvallisuusperiaatteet ja toiminnan järjestämisvaatimukset, kuten organisaatiota ja henkilöstöä koskevat vaatimukset ulottuvat tuotantolaitosten ja kuljetusten rajapintaan ja sitä kautta välillisesti myös kuljetuksiin. Em. lait siis tukevat lakia vaarallisten aineiden kuljetuksista.

4.7 Muu turvallisuuteen ja yhteistyöhön ohjaava lainsäädäntö

Edellä mainittujen säädösten ohella raskaan ammattiliikenteen turvallisuutta ohjataan useilla eri säädöksillä. Näistä esimerkkinä ovat laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta (44/2006), työehtosopimuslaki (436/1946), tilaajavastuulaki (1233/2006) ja pelastuslaki (379/2011).

Yhteistyötä ja yhteisiä arvoja ohjaa **laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta** (44/2006). Lain tavoitteena on varmistaa työsuojelua koskevien säännösten noudattaminen ja parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työsuojelun viranomaisvalvonnan sekä työnantajan ja työntekijöiden yhteistoiminnan avulla. Laki koskee työnantajan ja eri henkilöstöryhmien yhteistyötä ja ohjaa sitä kautta turvallisuusjohtamista ja sitä sovelletaan myös kuljetusalan toimintaan. Laissa säädetään paitsi työsuojeluviranomaisen suorittamasta valvonnasta, myös työnantajan ja työntekijöiden välisestä työsuojelun yhteistoiminnasta työpaikalla.

Välillinen turvallisuutta ohjaava vaikutus voi olla myös **työehtosopimuslailla** (436/1946). Laki edellyttää työehtosopimukseen sidottujen osapuolten noudattavan työehtosopimusta (mt. 7 §). Sen perusteella yrityksissä tulee noudattaa kuljetusalan työehtosopimukseen mahdollisesti liitettyjä turvallisuusvelvoitteita.

Tilaajavastuulain (1233/2006) tavoitteena on *edistää yritysten välistä tasavertaista kilpailua ja työehtojen noudattamista sekä luoda yrityksille ja julkisoikeudellisille yhteisöille edellytyksiä varmistaa, että niiden kanssa vuokratyöstä tai alihankinnoista sopimuksia tekevät yritykset täyttävät sopimuspuolina ja työnantajina lakisääteiset velvoitteensa.* (mt. § 1)

Lakia sovelletaan vuokratyöhön ja alihankintaan, myös kuljetuksiin. Lain mukaan tilaajan tulee tarkistaa että yritys on merkitty kaupparekisteriin, työnantajarekisteriin, ennakonperintärekisteriin ja arvonnalisäverorekisteriin. Tilaajan on tarkistettava, ettei yrityksellä ole verovelkaa, eläkevakuutukset on otettu eikä maksuja ole rästissä. Lisäksi pitää selvittää työhön sovellettavat työehdot tai työehtosopimus. (mt. § 5.)

Tilaajanvastuulla voitaisiin vaikuttaa turvallisuusjohtamiseen, mutta sen sisältö painottuu harmaan talouden torjuntaan. Lisäksi lain heikkoutena on soveltamisen eu-

romääräinen (7500 euroa) ja työn kestoon (10 päivää) liittyvä rajausta (mt. § 4), jotka molemmat voivat alittuvat kuljetustyössä. Laissa on otettu huomioon töiden ketjutamisen mahdollisuus, peräkkäisiin keskeytymättömiin tai lyhyen keskeytyksen jatkuviin sopimuksiin, mutta kuljetukset voivat olla yksittäisiä, eikä ”lyhyttä keskeytystä” ole määritelty.

Kaikkien edellä mainittujen lakien, asetusten ja direktiivien ohella turvallisuutta ohjataan **pelastuslailla** (379/2011). Lain tavoitteena on yleinen turvallisuuden parantaminen ja onnettomuuksien vähentäminen. Lain 4 § asettaa yleisen turvallisuusvelvollisuuden, jota voidaan soveltaa myös kuljetuksissa: *Jokaisen on mahdollisuuksien mukaan valvottava, että hänen määräysvaltansa piirissä noudatetaan tulipalon ja muun onnettomuuden ehkäisemiseksi ja henkilöturvallisuuden varmistamiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä.* Laki on yhdessä työturvallisuuslain kanssa laaja-alainen ja ohjaa turvalliseen toimintaan, toimialasta riippumatta.

5 Standardit

Turvallisuutta ja turvallisuusjohtamista voidaan ohjata myös standardeilla. ISO - EN 9001 on laatustandardi, mutta se ohjaa myös turvallisuutta, koska turvallisuuspoikkeamaa voidaan epäilemättä pitää myös laatu-poikkeamana. Myös laatu-poikkeama voidaan nähdä turvallisuuspoikkeamana, jos se vaarantaa fyysisen, psyykkisen, ympäristön tai esimerkiksi yrityksen talouden turvallisuuden.

Standardi ISO - EN 9001 edellyttää toiminnan lainsäädännön mukaisuutta ja tukee samalla turvallisuutta ohjaavan lainsäädännön noudattamista. ISO 14001 on ympäristöstandardi, mutta sen voidaan arvioida tukevan turvallisuutta samalla tavoin kuin ISO 9001. Näiden ohella turvallisuusjohtamisessa voidaan käyttää OHSAS 18001 ja OHSAS 18002 työterveys ja turvallisuusjohtamisjärjestelmää ohjaavaa standardia ja ohjeita sen soveltamiseksi. Lisäksi ISO 31000 ohjaa riskienhallintaa, joka on luonnollinen osa turvallisuusjohtamista. Täytyy kuitenkin huomata, että OHSAS 18001 -standardiin on kirjattu maininta, että standardin noudattaminen ei takaa lakisääteisten velvoitteiden noudattamista.

Yleisten standardien ohella on erillinen kuljetuspalveluita koskeva standardi SFS-EN 12507: 2006, joka sisältää ohjeita laatustandardin ISO 9001:2000 soveltamiseksi kuljetusaloilla, maantiekuljetus-, varastointi- sekä jakelu- ja rautatieyrityksissä. Samoin standardi SFS-EN 12798 on em. kuljetusmuotojen laadunhallintajärjestelmästandardi, joka täydentää standardin EN ISO 9001 laadunhallintajärjestelmävaatimuksia vaarallisten aineiden kuljetusten osalta. ISO 28000 -standardi kuvaa toimitusketjun turvallisuuden hallintajärjestelmää ja sitä voidaan soveltaa yritys-koosta riippumatta koko kuljetusketjuun.

Henkilöliikenteen puolella on käytettävissä joukkoliikenteen palveluiden määrittäjä, tavoitteita ja mittaamista käsittelevä standardi SFS-EN 13816. Standardi sisältää julkisten joukkoliikennepalvelujen laatumääritelmän, päämäärän ja arviointitavat ja opastaa asiaan liittyvien arviointimenetelmien valinnassa. Standardi on tarkoitettu palvelun tarjoajien käyttöön helpottamaan palvelujen esittämistä ja valvomista, mutta sitä voidaan käyttää myös tarjouspyyntöjen valmistelun apuvälineenä. Standardi koskee palvelua, ei palvelun tarjoajaa. Standardia voidaan soveltaa myös muihin kuljetuspalveluihin kuten tilausajoihin.

Lisäksi kuljetusketjua välittömästi koskeva standardi on SFS-EN 13011, Kuljetuspalvelut, tavarankuljetusketjut - Toimintaolosuhteiden ilmoitusjärjestelmä. Tämä eu-

rooppalainen standardi määrittelee tavarakuljetuspalvelujen toiminnan laatuun liittyvien ilmoitusten vaatimukset. Tarkoituksena on luoda menettely, jolla palvelun tuottajat voivat antaa tarjoamiensa palveluiden toimintaolosuhteisiin liittyviä yksilöityjä tietoja, joiden avulla lähettäjät (laivaajat) / pakkaajat voivat riittävästi suunnitella vaatimuksiaan ja täyttää pakkauksia ja pakkausjätteitä koskevan direktiivin velvoitteet.

Kaikkia edellä mainittuja standardeja voidaan käyttää myös kuljetusketjun turvallisuusjohtamisessa.

6 Lainsäädäntö turvallisuusjohtamisjärjestelmän osa-alueittain

Seuraavassa on tarkasteltu lainsäädäntöä turvallisuusjohtamisjärjestelmän osien kautta. Taulukossa on nimetty turvallisuusjohtamisjärjestelmän osa-alue, sitä ras-kaassa ammatiliikenteessä sivuava lainsäädäntö ja sen keskeinen sisältö ja mahdolliset kommentit. Sulkuihin on kirjattu ne keskeiset standardit, joilla vastaavaa asiaa voidaan myös ohjata. Standardien kirjaamisessa keskeisenä ajatuksena on, että tieliikenteessä ei tulisi pääsääntöisesti hyväksyä vakavia henkilö-, aineellisia eikä ympäristövahinkoja. Näin turvallisuuspoikkeama on aina myös laatupoikkeama (tai päinvastoin). Vastaavasti poikkeama ympäristötavoitteissa on samalla myös ympäristön turvallisuuteen liittyvä poikkeama.

Taulukossa on edellä mainittujen tietojen lisäksi merkintä (x) siitä, koskeeko kyseinen kohta tavaraliikennettä (TAV), henkilöliikennettä (HLÖ) tai vain vaarallisten aineiden kuljetusta (ADR).

TURVALLISUUS- JOHTAMIS- JÄRJESTELMÄN OSATOIMINTO	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
6.1 Suunnittelu ja kehitys- toimenpiteet					
Johtaminen	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	8 § Liikenneluvan myöntämisen edellytykset 20 § Luvan peruuttaminen	x		x
	Joukkoliikennelaki 869/2009	Liikenneluvan myöntämisperusteet ja luvan peruuttamisen mahdollisuus		x	
	Tilaajanvastuulaki 1233/2006	Ohjaa yleiseen lainsäädännön mukaisuuteen, ei turvallisuusvaatimuksia			
	Laki julkisista hankinnoista 348/2007	Liikenteenharjoittajan mahdollinen poissulkeminen kilpailusta	x	x	x
	Pelastuslaki 379/2011	4 § Yleinen huolehtimisvelvollisuus	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	Useita kohtia, mm. 8 §: työnantajan yleinen huolehtimisvelvollisuus, työn ja työympäristön suunnittelu (13 ja 12 §), työntekijöille annettava opetus ja ohjaus (14 §)	x	x	x
	Työturvallisuusdirektiivi 89/391/EY	Laaja yleisvelvoite työn turvallisuudesta toimialasta riippumatta	x	x	x
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	Ohjaa yritysten toimintaa ja johtamista laaja-alaisesti			x
Turvallisuuspolitiikka	Työturvallisuuslaki 738/2002	9 § Työsuojelun toimintaohjelma	x	x	x
	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	Työterveyshuollon toimintasuunnitelma ja päihdeohjelma	x	x	x

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Turvallisuuspolitiikka	(OHSAS 18001: 2007, ISO 28000, myös ISO 9001 ja 14001 ja SFS-EN 12798, 13011 ja 13816)	Työterveys ja turvallisuuspolitiikka, laatu- ja ympäristöpolitiikka (ei voi olettaa olevan merkittävässä ristiriidassa turvallisuuden kanssa)			
Johdon sitoutuminen	Työturvallisuuslaki 738/2002	8 § Työntekijän yleinen huolehtimisvelvollisuus. Kattaa työympäristön työyhteisön tilan ja työtavat.	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	9 § Työsuojelun toimintaohjelma	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	Työturvallisuuslaki kohdistuu vain omaan henkilöstöön, eikä edellytä turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Heikkoutena lisäksi maininta ”ennalta arvaamattomat olosuhteet”.			
	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	Yleinen turvallisuuden varmistaminen	x	x	x
	(Standardit)	Johdon sitoutuminen			
Organisaation yhteiset turvallisuustavoitteet (suojeltavat arvot)	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006	1 ja 22 §: Lain tavoitteena on varmistaa työturvallisuutta koskevan lainsäädännön toteutuminen, työnantajan ja työntekijöiden välinen yhteistyö ja työntekijöiden vaikutusmahdollisuus työpaikan turvallisuutta ja terveellisyttä koskevissa asioissa	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	17 § Yhteistoiminta, arvojen osalta ei selkeää vaatimusta			
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	7 § Yleiset velvollisuudet: onnettomuuksien ennaltaehkäisy ja seurausten minimointi			x

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Päätösten teko	Työturvallisuuslaki 738/2002	Yleisesti	x	x	x
	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	Yleisesti	x	x	x
Johdon ohjaus	Tieliikennelaki 267/1981	Sisältää tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet Yksittäisiä kohtia, kuten ajoneuvon luovuttamista, lastausta ja tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevia osia Tulisi kehittää nykyisestä: ammattiliikenteen huomioon ottaminen			
	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö EY 561/2006	Ohjaa toimintoja kuljetusten suunnittelun ja kuljettajan valvonnan osalta	x	x	x
	Direktiivi 22/2006	Artikla 9, yritysten riskiluokitus	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	Yleisesti	x	x	x
	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006	13 §, työsuojelutarkastukset, ohjeet ja kehotukset, 15 § uhkasakko, keskeytysuhka	x x	x x	x x
	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan yhteistoiminnasta 44/2006	Varmistaa työsuojelua koskevien ohjeiden noudattaminen ja parantaa työolosuhteita ja – ympäristöä: ohjeet, kehotukset ja sanktiouhka	x	x	x
	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	11 § Toimintasuunnitelma ja päihdeohjelma	x	x	x
	Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006	5 § Tilaajan selvitysvelvollisuus	x	x	x

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Johdon ohjaus	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	Liikenneluvan myöntämisen edellytykset, toiminnan valvonta ja luvan peruuttamisen mahdollisuus	x		x
	Asetus luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 924/1999	Tavaraliikenteen valvonta	x		x
	Joukkoliikennelaki 869/2009	Luvan myöntämisen edellytykset, toiminnan valvonta ja peruuttamisen mahdollisuus, ohjaus hankinnoissa ja laatuvaikutuksessa		x	
	Asetus 1071/2009/EY	Artikla 14, liikenteenharjoittajan hyvä maine / hyvämaineisuuden menetys	x	x	x
Riskienhallinta	Työturvallisuuslaki 738/2002	10 § Työpaikan vaarojen arviointi, työtapaturmien ja muiden vaarojen arviointi	x	x	x
		12 ja 13 § Työympäristön ja työn suunnittelu	x	x	x
Riskien arviointi	Työturvallisuusdirektiivi 89/391/EY	Artikla 10, vaarojen arviointivelvollisuus	x	x	x
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	11d § Turvasuunnitelma			x
	VnA vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	6 § Turvasuunnitelma			x
	VnA vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta 274/2002	1 § Turvallisuustavoite			x
	(ISO9001, ISO 14001:2004, OHSAS 18001)	OHSAS 18001: Vaaran tunnistaminen, riskien arviointi ja hallinta 4.3.1. ISO 14001 ympäristönäkökulma.			

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Ulkopuolisten kumppaneiden aiheuttamien riskien arviointi	Laki tilaajan selvitysvastuusta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006	Alihankkijan lainsäädännön velvoitteiden noudattaminen	x	x	x
	(Standardit)				
Muutoksen hallinta	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	15 § Työnantajan velvollisuus antaa tietoja työpaikan olosuhteista ja niiden muutokset	x	x	x
	Laki yhteistoiminnasta yrityksissä 334/2007	1 § yhteistoiminta muutosten yhteydessä	x	x	x
Asianmukaisten sääntöjen noudattaminen	Tieliikennelaki 267/1981	6a luku, sosiaalilainsäädäntö	x	x	x
	Työturvallisuusdirektiivi 89/391/EY	Turvallisuusohjeiden noudattaminen	x	x	x
	Laki työsuojelun valvonnasta 44/2006	Viranomaisten oikeus saada tietoja, antaa ohjeita (§ 13), tarvittaessa sanktiot	x	x	x
	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	9 ja 21 § Liikenneluvan haltijan ohjaus hyvämaineisuuden vaatimuksen ja valvonnan kautta	x		x
	Joukkoliikennelaki 869/2009	31 ja 34 § Liikenneluvan peruuttamismahdollisuus		x	
	Tilaajanvastuulaki 1233/2006	5 § Tilaajan selvitysvastuu	x	x	x
	Työehtosopimuslaki 436/1946	Alan työehtosopimuksen noudattaminen. Työehtosopimukseen liittyvien turvallisuuteen liittyvien sopimusten noudattaminen	x	x	x
	Ajopiirturiasetus (ETY) N:o 3821/85	Ajo- ja lepoaikojen valvonta / piirturin asennus ja käyttö	x	x	x

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
	Asetus (EY) N:o 2135/98	Valvontalaitteet ja kuljetajakortti, huolehtimisvelvollisuus	x	x	x
	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö (EY) N:o 561/2006	Yrityksen vastuu kuljetajan toimista, kuljetusketjun vastuu asetuksen noudattamisesta aikataulujen osalta	x	x	x
	(Standardit; ISO 9001, ISO 14001: 2004)	Lainsäädännön noudattaminen			
Yhteistyö infran / liikenneympäristöstä vastaavien kanssa (riskienhallinnan näkökulma)	Maantielaki 503/2005	Ei anna juurikaan liikenneyrittäjille tai kuljetusalan yritysten turvallisuusjohtamiselle toimintamahdollisuuksia. Aloitemahdollisuus on, samoin lähi-vaikutusmahdollisuus itse tekemällä, mutta julkinen talous ohjaa			
	Tieturvallisuusdirektiivi N:o 1692/96/EY	Koskee Euroopan laajuista tieverkkoa. Edellyttää turvallisuusarviointia uusien kohteiden suunnittelussa ja käyttöön otossa ja -tarkastuksia vanhoissa kohteissa. Tienpitäjällä tiedotusvelvollisuus vaarallisista tieosuuksista, toteutuminen? Yrityksillä mahdollisuus ilmoittaa heikkouksista, ei suoranaista vaikutusmahdollisuutta.			
Liikenteenohjaus	Tieliikennelaki 267/1981	Luku 3 määrittelee liikenteen ohjauksen ja mm. ohjauslaitteiden asettamisesta. Ei mainintaa yhteistyöstä. Liikenneyritysten vaikutusmahdollisuus?			

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Seuranta / valvonta					
Tiedonkeruu ja analysointi	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	20 § Liikenneluvan peruuttaminen	x		x
	Joukkoliikennelaki 869/2009	Viranomaisvalvonta, riskiyriytysten erityisvalvonta, tietojen säilyttäminen ja luovuttamisvelvollisuus		x	
	Ajopiirturiasetus (EY) N:o 3821/85, asetus (EY) N:o 2535/98 ja sosiaalilainsäädäntö (EY) 561/2006	Piirturi / valvontatietojen säilytysvelvollisuus	x	*	x
	(Standardit)	Mittaus, analysointi, arviointi, tiedonkeruu, dokumentointi ja asiakirjojen hallinta			
Onnettomuus / tapaturmien raportointi ja arviointi	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	10a § Sairauspoissaoloista ilmoittaminen	x	x	x
		15 § Työnantajan tiedonantovelvollisuus mm. työtapaturmista, ammattitauudeista	x	x	x
	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan yhteistoiminnasta 44/2006	4, 6 ja 46 §, Tarkastajien oikeus saada tietoa; osallistuminen tapaturmien tutkintaan	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	Ilmoitettava viranomaisille vakavista tapaturmista	x	x	x
	Työturvallisuusdirektiivi 89/391/EY	Artikla 10, tapaturmien luettelointi	x	x	x
	Tieliikennelaki 267/1981	59 § Kuljettajan ilmoitusvelvollisuus liikenneonnettomuudesta.	x	x	x
	VnA vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	34 § Onnettomuuksista tehtävä ilmoitus			x

Suunnittelu ja kehitystoimenpiteet	Lainsäädäntö (tai standardi)	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Onnettomuus / tapaturmien raportointi ja arviointi	VnA vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta 274/2002	5 ja 6 §, onnettomuusselostus ja vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisy			x
Sisäinen auditointi	(Standardit)				
Organisaation oppiminen					
Jatkuva parantaminen	(Standardit)	Yleinen periaate laatu- ja turvallisuusjärjestelmissä			
	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	15 § Työntäjän velvollisuus antaa tietoja 16 § Työntekijän velvollisuus antaa tietoja – terveyden tai turvallisuuden vaarantavista teki- jöistä	x	x	x
	VnA vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta 274/2002	6 § Onnettomuusselostus ja vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisy			x
Turvallisuusohjeet ja suositukset	Työturvallisuuslaki 738/2002	14 § Työntekijälle annettava opetus ja ohjeistus	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	15 § Henkilönsuojainten ym. varaaminen käyttöön	x	x	x
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	11c § Kuljetukseen liittyvät asiakirjat			x
	VnA vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	8 ja 26 § Turvallisuusohjeet kuljettajalle			x
Muutoksen hallinta	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	12 § muutostilanteet	x	x	x
	Vaarallisten aineiden sisämaakuljetuksia koskeva direktiivi 2008/68/EY	Kansallinen poikkeamismahdollisuus, ilmoitusvelvollisuus, mikäli toimenpiteet eivät ole riittäviä			x

6.2 Operatiiviset toimenpiteet	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Hätä- / onnettomuus-tilanteisiin varautuminen	Työturvallisuuslaki 738/2002	44 § onnettomuusvaara ja vaaralliset aineet, opetus ja harjoitukset 45 § Hälytys-, turvallisuus- ja pelastusvälineet ja ohjeet 46, 47 § Ensiapua ja henkilöstö, käytännön soveltuvuus kuljetusalalla kuljetusten aikana heikko	x x x	x x x	x x x
	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistyöstä 44/2006	Yleisesti	x	x	x
	Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	6, 8 ja 15 § Varautuminen			x
	(ISO 14001: 2004, OHSAS 18002)	Valmius ja toiminta hätätilanteissa			
Yhteistyö infran / liikenneympäristön ylläpitäjän kanssa (onnettomuus)	Ei lainsäädäntöä?	Tienkäyttäjän linja ja muut vapaaehtoiset toimenpiteet			
	Tieturvallisuusdirektiivi 2008/96/EY	Tiedonsaantioikeus tieosuuksista, joissa poikkeuksellisen paljon onnettomuuksia. Käytäntö? Ilmoitusmahdollisuus, jos turvallisuustoimet eivät ole riittävät. Käytäntö?			
Johtaminen hätätilanteissa	Työterveyshuoltolaki 1383/2001	12 § Osallistuminen ensiavun järjestämiseen	x	x	x
Operatiiviset järjestelyt: toimintaohjeet ja toimintatavat	Työturvallisuusdirektiivi 89/391/EY	Työnantajan yleiset turvallisuustoimenpiteet	x	x	x
	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö (EY) N:o 561/2006	Ohjaa voimakkaasti suunnittelusta alkaen	x	x	x

Operatiiviset toimenpiteet	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Operatiiviset järjestelyt: toimintaohjeet ja toimintatavat	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	Valvonnan ohjaus, riskiyritykset ja toimenpiteet	x		x
	Joukkoliikennelaki 869/2009	- Liikenneluvan myöntämisen edellytykset, luku 4 - Toiminnan valvonta 30 § - Luvan peruuttamismahdollisuus 31 ja 34 § - Tarjouspyyntö 38 § (voidaan sisällyttää) - Laatulupaus 48 § (voidaan sisällyttää)		x x x	
Resurssien johtaminen	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	9 ja 21 § Liikenneluvan haltijan ohjaus hyvämaineisuuden vaatimuksen ja valvonnan kautta ohjaa turvallisempiin toimintatapoihin	x		x
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 719/1994	Kokonaisvaltainen vahinkojen ennaltaehkäisy ja vähentäminen			x
	Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	Asetukselle hyvin keskeinen näkökulma			x
Urakoitsijoiden / alihankkijoiden käyttö / toimittajien kontrolli	Tilaajanvastuulaki 1233/2006	Lainsäädännön velvoitteiden noudattaminen, harmaan talouden ennaltaehkäisy, työehtosopimuksen nimeäminen (kehittämismahdollisuus: konkreettinen työehtosopimusten noudattamisen seuranta)	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	49 § Yhteiset työpaikat, huolehtimisvelvoite 51 § Työnantajan velvollisuudet yleinen turvallisuus ja terveys 54 § Yhteistoimintavelvoite	x x x	x x x	x x x

Operatiiviset toimenpiteet	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Urakoitsijoiden / alihankkijoiden käyttö / toimittajien kontrolli	Laki yhteistoiminnasta yrityksissä 334/2007	13 § Selvitys yrityksen ulkopuolisen työvoiman käytön periaatteista	x	x	x
Asianmukaisten sääntöjen noudattaminen (toimitukset, alihankinta)	Joukkoliikennelaki 869/2009	49 § Alihankinta, vastuu on liikenneluvan haltijalla		x	
	Asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 666/1994	16 § vastuu alihankinnasta on liikenneluvan haltijalla		x	
	Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	7 § Kolmas osapuoli			x
	(ISO9001, ISO 14001: 2004, OHSAS 18001)	Lainsäädännön noudattaminen			

6.3 Implementointi	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Dokumentointi					
Turvallisuuden vuosiraportit	Tilaajanvastuulaki 2006/1233				
Dokumenttien hallinnointi	(Standardit)	Asiakirjojen hallinta			
	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö 561/2006/EY	Ajopiirturitietojen säilytys	x	x	x
	Laki ajoneuvoliikenne-rekisteristä 541/2003	Rekisteri sisältää tiedot kuljettajista, ajokorteista ja mm. ajokiellosta. Muutos-tieto (esim. ajokielto) ei tule työntajalle			
Turvallisuusjohtamisjärjestelmän dokumentointi	(Standardit)				

Implementointi	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Tiedottaminen					
Sisäiset / ulkoiset yhteydet	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006	46 § Työantajan velvollisuus ilmoittaa viipymättä työtapaturmasta ja ammatitautista	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	54 § Yhteistoiminta ja tiedottamisvelvoite	x	x	x
	Laki yhteistoiminnasta yrityksissä 334/2007	8 § Myös turvallisuus	x	x	x
	Asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 666/1994	11 § Liikenteestä vastaavan henkilön vaihtaminen / jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä vaatimuksia.		x	
Henkilöstön edustus ja mukanaolo	Työturvallisuuslaki 738/2002	17 § Yhteistoiminta	x	x	x
	Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006	Luku 5 yhteistoiminta	x	x	x
	Työehtosopimuslaki 436/1946	Työehtosopimuksen noudattaminen	x	x	x
	Laki yhteistoiminnasta yrityksissä 334/2007	1 § Lain tavoite	x	x	x
Turvallisuustiedon soveltaminen (konfigurointi)	Laki työsuojelun valvonnasta... 44/2006	Onnettomuustapauksissa luvut § 6, § 46 ilmoittamisvelvollisuus	x	x	x
Osaamisen (kyvykkyyden) johtaminen ja varmistaminen	Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006	Liikenneyrittäjäkoulutus	x		x
	Asetus luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 924/1999	Liikenneyrittäjäkoulutus	x		x
	Asetus 1071/2009/EY	Liikenneyrittäjän ammatillinen pätevyys	x	x	x

Implementointi	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Osaamisen (kyvykkyyden) johtaminen ja varmistaminen	Joukkoliikennelaki 869/2009	21 § Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssi		x	
	Asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 666/1994	3 § Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssi		x	
	Työturvallisuuslaki 738/2002	14 § Työntekijälle annettava opetus ja ohjaus 53 § Itsenäisen toimijan velvollisuus huolehtia työntekijän pätevyydestä ja noudatettava turvallisuusohjeita	x x	x x	x x
	Tieliikennelaki 267/1981	63 § Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset 65 § Ajoneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljetettavaksi, jolta puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. 87a § osaamisen varmistaminen	x x x	x x x	x x x
	Ajokorttilaki 386/2011	Kuljettajille asetetut yleiset ajokorttivaatimukset	x	x	x
	Vna ajokorteista 423/2011	11 ja 12 § kuljettaja- ja ajo-opetuksen minimimäärä	x	x	x
	Ajokorttidirektiivi 2006/126/EY (muutoksineen)	Kuljettajan osaamisen ja suorituskyvyn vähimmäisvaatimukset	x	x	x
	Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 273/2007	Kuljettajien ammattipätevyysvaatimukset ja ammattipätevyyskoulutus	x	x	x
	VnA kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 640/2007	Koulutuksen sisältö ja määrä	x	x	x

Implementointi	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Osaamisen (kyvykkyyden) johtaminen ja varmistaminen	Ammattipätevyysdirektiivi 2003/59/EY	Kuljettajien ammattipätevyyskoulutus ja jatkokoulutus, osaamisen vähimmäisvaatimukset	x	x	x
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	10b § Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuus 11 § Henkilöstön yleinen pätevyys 11b § ADR-ajolupa 9 § Kuljetuksen suorittajan velvollisuus varmistaa ajoneuvon <i>asianmukainen</i> miehitys			x x x x
	Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	6 ja 15 § Koulutus			x
	Vna vaarallisten aineiden kuljettajien ajoluvasta 401/2011	Koulutus ja pätevyysvaatimus			x
	VnA vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta 274/2002	4 § Kelpoisuus			x
	Laki ajoneuvoliikenne-rekisteristä 541/2003	Yritys ei saa tietoa esim. ajo-oikeuden rajoituksista, ajokiellosta tms.	-	-	-
	(Standardit: ISO9001 ja 14001, OHSAS 18001; SFS-EN 12507 ja 12798)	Pätevyys, koulutus, tietoisuus			
	Työturvallisuuslaki 738/2002	8, 9, 12, 13, 51 ja 57 §: suunnittelu.	x	x	x
Vastuiden jako	Tiekuljetussopimuslaki 345/1979	Rahdinkuljettajan vastuu, keskittyy voimakkaasti lastinäkökulmaan / lastiturvallisuuteen, ei muuhun turvallisuuteen	x		x

Implementointi	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Organisointi ja vastuullisuus	Joukkoliikennelaki 869/2009	5, 34a, 42, 49 § Viranomaisten, kuljettajan ja liikenteenharjoittajan vastuu		x	
	Työturvallisuuslaki 738/2002	Työntajan, työntekijän, suunnittelijan ja pääasiallista määräysvaltaa käyttävän työnantajan velvollisuudet.	x	x	x
	Asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 666/1994	16 § Vastuu alihankinnasta liikenneluvan haltijalla		x	
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	Useita mainintoja eri osapuolista ja vastuunjaosta; viranomaiset, lähettäjä, kuljetuksen suorittaja, kuljettaja, turvallisuusneuvonantaja ja heidän velvollisuutensa			x
	Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002	Eri osapuolten velvollisuuksien määrittely			x
	Tieliikennelaki 267/1981	87a § Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa	x	x	
	Tieliikennelaki 267/1981	88d § Vastuu turvavyön käyttövelvollisuuden ilmoittamisesta		x	
	Tieliikennelaki 267/1981	92 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö: Kuljettajan ja työnantajan / yrityksen vastuu ajopiirturin käytöstä	x	x	x
	Ajoneuvolaki 1090/2002	9 § Vastuu ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä ja katsastuksesta, Jaettu vastuu: työnantajan huolehtimisvelvollisuus ja kuljettajan ilmoitusvelvollisuus	x	x	x

Implementointi	Lainsäädäntö tai standardi	Sisältö tai huomautus	T A V	H L Ö	A D R
Organisointi ja vastuullisuus	Tieliikennelaki 267/1981	85 § Viittaus ajoneuvola- kiin ja ajoneuvon kuntoon, työnantajan ja kuljettajan velvollisuus huolehtia	x	x	x
Johtamisen / työnjohdon vastuu	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994	7 § Yleiset velvollisuudet			x
Organisaatiojärjestelmä / Organisational structure					
Työn / vuorojen suunnittelu	Työaikalaki 605/1996	35 § Työaika, lepoaika, työvuorojen suunnittelu / työvuoroluettelo	x	x	x
	Työaikadirektiivi 2002/15/EY		x	x	x
	Tieliikenteen sosiaali- lainsäädäntö 561/2006/EY	Artikla 16, työvuorolistat ja aikataulut	x	x	x
	Työturvallisuuslaki 738/2002	13 §, työn suunnittelu 35 § lastauspaikat haaste! 57 § suunnittelijan velvol- lisuudet, lähettäjän suunnitteluvastuu?	x	x	x

7 Pohdinta ja toimenpidesuosituks

Työssä käytiin läpi tieliikenteen turvallisuutta ohjaava keskeinen lainsäädäntö. Lainsäädännöstä poimittiin turvallisuusjohtamista sivuavat osat ja ne sijoitettiin MSM-Wheel -turvallisuusjohtamisjärjestelmämalliin. Läpi käydystä lainsäädännöstä löytyy useita malliin soveltuvia kohtia. Lainkohtien sijoittaminen malliin oli kuitenkin haasteellista, osa sopisi useampaan mallin alakohtaan, osaan kohdistaa ei näyttäisi olevan säädöksiä. Lisäksi ongelmana on kielen erilaisuus. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja standardien käsitteet ovat yhtenevät, mutta tieliikennelainsäädännössä ei käytetä turvallisuusjohtamisen käsitteitä.

Lainsäädännössä raskaan liikenteen turvallisuusjohtamista ohjataan liikennelupakäytännön ja valvonnan kautta. Jos yrityksen toiminnassa havaitaan puutteita, se voi joutua erityisvalvonnan kohteeksi. Sekä työturvallisuuslaki että työturvallisuusdirektiivi asettavat yrityksille erittäin laajat velvollisuudet. Näiden perusteella turvallisuusjohtamisessa joudutaan ottamaan huomioon paitsi oman henkilöstön turvallisuus, myös mahdollisuus aiheuttaa vahinkoa muille. Riskien hallinta tulee selkeästi esiin työturvallisuuslainsäädännön vaarojen arvioinnin kautta. Tietojen keräämisessä painopiste on ajo- ja lepoaikavalvontatietojen tallentamisessa. Näiden säilyttäminen tapahtuu viranomaisvalvontaa varten. Käytettävissä oleva tieto mahdollistaa myös omavalvonnan ja kehittämisen, mutta tietojen käyttö turvallisuuden jatkuvaan parantamiseen riippuu yritysten turvallisuuskulttuurista, lainsäädäntö ei sitä edellytä.

Operatiivisessa toiminnassa toimintaohjeiden ja toimintatapojen oikeellisuuteen ohjaa sekä työturvallisuuslaki että tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö. Onnettomuuksiin ja vaaroihin varautuminen on luonnollinen osa työturvallisuuslain ohjaamaa toimintaa. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa asiaan on kiinnitetty eniten huomiota. Alihankkijoiden toimintaan voidaan vaikuttaa sekä yhteistoimintamenettelyn että josain määrin tilaajan vastuun kautta. Henkilöliikenteessä vastuu säilyy päätoimijalla, tavaraliikenteessä ei vastaavaa mainintaa alihankinnasta ole. Vastuu ajoneuvon kunnosta ja lastiturvallisuudesta on lainsäädännöllä määritelty ja jaettu. Sen sijaan lainsäädäntö ei anna yritysten turvallisuusjohtamisesta vastaaville juurikaan keinoja jollakapäiväisen liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi.

Implementoinnin osa-alueista tiedottamista on vaatimus työturvallisuuslain ja yhteistoimintamenettelyn kautta. Tarkimmin lainsäädännöllä ohjattu osa-alue näyttäisi olevan osaamisen johtaminen ja siinä kuljettajan toiminnan ja osaamisen ohjaaminen. Lainsäädäntö kattaa lisäksi kuljetusyrittäjien liikenneyrittäjäkoulutuksen ja vaarallisten aineiden turvallisuusneuvonantajakoulutuksen. Muiden kuljetusketjun toimijoiden osalta on yksittäisiä mainintoja vastuusta tai osaamisesta, erityisesti ADR-kuljetuksissa, mutta muille toimijoille ei ole selkeitä osaamisvaatimuksia.

Läpikäydyistä lainsäädännössä voidaan todeta useita turvallisuusjohtamista ohjaavia kohtia, mutta myös lainsäädännön ongelmia. Kuljetusalan ja raskaan liikenteen turvallisuutta ohjataan suurella määrällä säädöksiä, joissa turvallisuus on hyvin pieninä osa-alueina. Säädösten pirstaloituminen on selkeä ongelma. Tosin se ei ole liikenteen turvallisuutta koskeva erityisilmiö, vaan hyvin tyypillistä muullekin lainsäädännölle. Ammattiliikenteen työperäisyyttä ei lainsäädännössä aina tunnisteta. Asioita ohjataan kuljettajan kautta, vaikka toiminta on osa isompaa kokonaisuutta.

Tästä esimerkkinä on kuljettajan terveyteen ja ajo-oikeuteen kohdistuvien tietojen yksityisyys. Tieliikennelaki edellyttää ilmoitusta liikenneurakoksista ajoneuvoliikennerekisteriin ja laki ajoneuvoliikennerekisteristä ohjaa ajo-oikeutta koskevan tiedon

keräämistä. Kumpikaan laki ei velvoita viranomaisia ilmoittamaan työnantajalle / kuljetusliikkeelle ammatiliikenteessä ajavan kuljettajan ajokielloista. Tietosuojan ja tiedon tarpeen ristiriita on ilmiselvä. Nykyinen tilanne mahdollistaa tievalvonnassa ja onnettomuuksien yhteydessä todetut tapaukset, joissa ammattikuljettaja jatkaa työssä, vaikka hän olisi ajokiellossa.

Toinen reaktiivisen turvallisuuden parantamisen ongelma on infran ohjaus. Maantielain mukainen kuljetustarpeiden huomioon ottaminen ja vuorovaikutusvaatimus antavat kuljetusketjulle ja kuljetusyriyksille mahdollisuuden vaikuttaa uusien väylien rakentamiseen. Olemassa olevilla liikenneväylillä vaikutusmahdollisuus on niukka. Vuorovaikutuksen mahdollisuus on olemassa Tienkäyttäjän linjan kautta. Lisäksi Liikenneviraston tai ELY-keskusten ja logistiikkaketjun välinen vapaaehtoinen yhteistyö on mahdollista ja sitä on toteutettu. Maantielaki ei kuitenkaan aseta suoranaista vaatimuksia tien elinkaaren aikaiselle yhteistyölle. Tienkäyttäjä ei myöskään saa tietoa yksittäisen tienosan turvallisuudesta. Vaaralliseksi tunnistettujen ongelmakoh- tienkin korjaaminen on vaikeaa taloudellisten resurssien niukkuuden vuoksi.

Kolmantena esimerkkinä kehityskohteista on tilaajavastuulaki: Lain tavoitteena on edistää työehtojen noudattamista ja varmistaa, että vuokratyöstä tai alihankinnoista sopimuksia tekevät yritykset täyttävät sopimuspuolina ja työnantajina lakisääteiset velvoitteensa. Yksi työnantajan selkeästi lakisääteinen velvollisuus on turvallisuuden varmistaminen. Tilaajavastuulain näkökulmana on kuitenkin ensisijaisesti har- maan talouden vähentäminen. Lain vaikutus liikenne-, työ- tai lastiturvallisuuteen voi nykyisessä muodossa pitää vielä niukkana. Pienten sopimusten poisrajaus on myös merkittävä heikkous. Lakia kehittämällä voitaisiin laajentaa tilaajan vastuuta turvallisuuteen liittyvistä asioista ja lyhytkestoisista kuljetuksista, kuten yksittäiset kilpailutettavat tavarankuljetukset tai tilausajot.

Lainsäädännössä on ongelmia paitsi reaktiivisen, myös proaktiivisen turvallisuusjoh- tamisen suhteen. Johtamisen osa-alueella esitettyjä lainkohtia voidaan hyödyntää turvallisuusjohtamisessa, riskien tunnistamisessa ja onnettomuuksien ennaltaeh- käisyssä. Jotta lainkohdat saataisiin konkreettisesti ohjaamaan koko kuljetusketjun turvallisuustoimenpiteitä, ammatiliikenne ja turvallisuusjohtaminen tulisi saada nä- kyväksi lainsäädännössä. Kuten edellä todettiin, tällä hetkellä painopiste on kuljetta- jassa. Kuljetusketjun vaikutusmahdollisuus nähdään aikataulujen tai kuormaamisti- lanteissa kuormaajan tai lähettäjän vastuun kautta. Kaikilta toimijoilta osaamista edellytetään vain ADR-kuljetuksissa.

Edellä esitetyn aineiston ja yksittäisten tapausesimerkkien perusteella lainsäädäntöä tulisi edelleen kehittää. Lainsäädännön kehittämisessä tulee ottaa huomioon ammat- tiliikenteen työperäisyys. Muutos voidaan hoitaa joko yhdellä turvallisuusjohtamista ohjaavalla lailla, joka velvoittaa koko kuljetusketjun yhteiseen turvallisuusvastuu- seen, tai lisäämällä ristiviitteitä sosiaali- ja tieliikennelainsäädännöstä työturvalli- suutta ja muuta turvallisuutta säätelevään lainsäädäntöön ja päinvastoin.

Tieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä päivitetään jatkuvasti. Kehittämisessä pitää muistaa kuljetusten työperäisyys. Turvallisuusjohtamisen vaatimus tulee saada nä- kyväksi koko tieliikennettä koskevassa lainsäädännössä. Muutostarve pitää ottaa huomioon myös tieliikennelain alkamassa olevan uudistuksen yhteydessä.

Lähdeluettelo

Ajokorttilaki 386/2011.

Ajoneuvolaki 1090/2002.

Asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 666/1994.

Asetus luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 924/1999.

ERA 2010. A System Approach. Application guide for the design and implementation of a Railway Safety Management System. European Railway Agency, Safety Uni 01-2011. Ver. 1.

ERA 2012a. Safety Management Systems (SMS) Wheel - Leaflet.
<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Welcome-to-the-European-Railway-Agency-Safety-Management-Systems-Wheel.aspx>. Luettu 8.3.2013.

ERA 2012b. Safety Management Systems (SMS) website.
<http://www.era.europa.eu/tools/sms/Pages/default.aspx>. Luettu 8.3.2013.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista (uudelleenlaadittu teksti)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta.

ISO 14001: 2004. Ympäristöjärjestelmät. Vaatimukset ja opastusta niiden soveltamisesta.

ISO 2800: 2007. Specification for security management systems for the supply chain.

ISO 9001: 2008 Quality management systems – Requirements.

Joukkoliikennelaki 869/2009.

Jätelaki 646/2011.

Kemikaalilaki 744/1989.

Komission direktiivi 2000/56/EY yhteisön ajokortista annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta.

Komission direktiivi 2008/65/EY yhteisön ajokortista annetun direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta.

Komission direktiivi 2009/113/EY ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta.

Komission direktiivi 2011/94/EU, annettu 28 päivänä marraskuuta 2011 ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta.

Komission direktiivi 2012/36/EU ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta.

Laki ajoneuvoliikennerekisteristä 541/2003.

Laki julkisista hankinnoista 348/2007.

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006.

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 273/2007.

Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006.

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006.

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994.

Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta 390/2005.

Maantielaki 503/2005.

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta. (Kumottu)

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85 tieliikenteen valvontalaitteista.

Neuvoston asetus (EY) N:o 2135/98 tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen (ETY) N:o 3821/85 sekä asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanosta annetun direktiivin 88/599/ETY muuttamisesta.

Neuvoston direktiivi 89/391/ETY toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä.

OHSAS 18001. Työterveys- ja työturvallisuusjohtamisjärjestelmät. Vaatimukset..

OHSAS 18002. Työterveys- ja työturvallisuusjohtamisjärjestelmät. Ohjeita OHSAS 18001:n soveltamiseksi.

Ojala T. (2007): Liikenne- ja viestintäministeriön vaikutus liikennelupiin raskaassa liikenteessä. Lintu-julkaisu. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. URL: <http://lintu.info/VALLULINKKI.pdf>

Pelastuslaki 379/2011.

SFS – EN ISO 9001. Laadunhallintajärjestelmät. Vaatimukset.

SFS - ISO 28000. Toimitusketjun turvallisuuden hallintajärjestelmät.

SFS - ISO 31000. Riskienhallinta.

SFS-EN 12507: 2006. Kuljetuspalvelut. Ohjeita standardin EN ISO 9001:2000 soveltamiseksi maantiekuljetus-, varastointi- sekä jakelu- ja rautatieyhteyksissä.

SFS-EN 12798. Kuljetusten laadunhallintajärjestelmä. Maantie-, rautatie- ja sisävesikuljetukset. Standardia EN ISO 9001 täydentävät laadunhallintajärjestelmävaatimukset vaarallisten aineiden kuljetuksissa turvallisuus mukaan luettuna.

SFS-EN 13011, Kuljetuspalvelut. Tavarankuljetusketjut. Toimintaolosuhteiden ilmoitusjärjestelmä.

SFS-EN 13816. Kuljetus. Logistiikka ja palvelut. Joukkoliikenne. Palvelun laadun määrittäminen, tavoite ja mittaaminen.

Tieliikennelaki 267/1981.

Työaikalaki 605/1996.

Työehtosopimuslaki 436/1946.

Työterveyshuoltolaki 1383/2001.

Työturvallisuuslaki 738/2002.

Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011.

Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 640/2007.

Valtioneuvoston asetus luvanvaraisesta tavaraliikenteestä annetun asetuksen muuttamisesta 394/2002.

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljettajien ajoluovasta 401/2011.

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella (251/2005)

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002.

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta 274/2002.

Valtioneuvoston asetus vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin valvonasta (855/2012)

Vehmas, A., Ojala, T. & Seimelä, K. (2009). Raskaan liikenteen onnettomuudet tutkijalautakunta-aineistoissa - Riskit ja turvallisuusehdotukset. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. URL: <http://www.lintu.info/RASLON.pdf>

Kansallisen lainsäädännön lähde: <http://www.finlex.fi/>, ajantasainen lainsäädäntö. Lainsäädännön muutoksia on seurattu 30.4.2013 (Finlex SDK 320/2013) saakka.

Direktiivien lähde: <http://eur-lex.europa.eu/> (luettu 30.4.2013).