

03.12.2021

POL-2021-150587

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

VIITE: Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö 24.11.2021

Poliisihallituksen asiantuntijalausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeksi**1 Lausuntopyyntö**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta asiantuntijaa kuultavaksi sekä kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 220/2021 vp).

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki. Ehdotetussa laissa säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuudesta tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä, ilmaluoksessa sekä kappaletavaran kuljetuksessa Suomen vesialueilla ja Suomen vesialueiden ulkopuolella.

Lain tarkoitus olisi ehkäistä ja torjua vahinkoja ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki sisältäisi säännökset eri kuljetusosapuolten vastuista sekä viranomais-ten tehtävistä ja toimivaltuuksista.

2 Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto**2.1 Yleistä**

Hallituksen esityksessä on säädetty eri valvontaviranomaisten toimivaltuuksista. Säännöskokonaisuus mahdollistaa aiempaa suunnitelmallisemman, tehokkaamman ja vaikuttavamman valvonnan.

Edellä mainittujen valvontaa tehostavien tekijöiden vastapainoksi esitys edellyttää poliisin vaarallisten aineiden kuljetuksien valvontaan liittyvän koulutuksen (osaamisen varmistaminen) lisäämistä, valvontatoiminnan suunnittelun tehostamista niin pitkällä aikavälillä kuin yksittäisten valvontatapahtumienkin osalta, poliisin sisäisen valvontaohjeistuksen laadintaa ja päivittämistä, sekä mahdollisesti myös poliisille asetettavien aiempaa suurempien tarkastusmäärätavoitteiden asettamista ja niiden saavuttamista ja sitä kautta lisääntyvää työmäärää. Esimerkiksi lisääntyvän koulutustarpeen osalta siirtyy osa valvonnan työtunneista tien päältä työpaikkakoulutuksen työtunneiksi.

Määritelmät ovat suurimmalta osin selkeitä, mutta jo aiemmissa lausunnoissa kiinnitimme huomiota *kuljetuksen suorittajan* määritelmään, jota voi-

daan pitää tulkinnanvaraisena. Hallituksen esityksen luonnosvaiheessa lausimme, että valvonnan kannalta olisi ollut selkeämpää, jos kuljettajalle ja kuljetuksen suorittajalle olisi laadittu omat säännöksensä, mutta tätä ei jatkovalmistelussa otettu huomioon, koska nyt esitetyssä muodossaan sääntely vastasi kansainvälisen ADR-sopimuksen määräyksiä.

Rangaistusjärjestelmän mittavan uudistamisen osalta voidaan yleisesti todeta, että sääntely nyt esitetyssä muodossaan vaikuttaa valvonnan näkökulmasta arvioituna onnistuneelta. Sääntelyn logiikkaa voidaan yleisesti ottaen pitää selkeänä. Vaarallisten aineiden kuljettamisen taustalla olevien oikeushyvien suojelussa on perustellumpaa tukeutua rikosoikeudellisten rangaistusten käyttöön ja varata liikennevirhemaksu selvästi moitittavuudeltaan vähäisten tekojen seuraamukseksi.

Lakiesityksen 23 lukuun on keskitetty kaikki rangaistuksia ja sanktioita koskevat säännökset. Varsinkin rangaistussäännökset on muotoiltu siten, että rangaistussäännöksen sekä säännöksessä säädetävän rikoksen nimi vastaavat sitä lukua, jota rangaistus koskee.

Rangaistussääntelyn perusratkaisun selkeydestä huolimatta säännösten subjekti – rikoksen tekijä – ei ole täysin yksiselitteisesti ilmaistu, vaan tämä tulee pystyä selvittämään paitsi rangaistussäännöksestä myös rangaistussäännökseen liittyvästä kieltonormista. Esimerkiksi esityksen 148 §:ssä, 152 §:n 2 momentissa, 153 §:n 4 momentissa ja 154 §:ssä on selvästi määritelty se, joka voi syyllistyä säännöksessä määritellyyn rikokseen (esimerkiksi lähettäjä, kuljetuksen suorittaja, työnantaja jne.).

Sen sijaan – ja tässäkin vain yhtenä esimerkkinä – 141 §:ssä ei ole erikseen määritelty tekijää, vaan tekijä voi olla kuka tahansa, jolla esityksen 8 §:n mukaan on vastuu vaarallisen aineen luokittelusta. Säännös on hyvä esimerkki siitä, että rangaistussäännöksessä ei ole erikseen määritelty tekijää, eikä tekijää ole selvästi määritelty myöskään kieltonormissa. Lakiesityksen sisäisen systematiikan mukaan tekijä määräytyisi esityksen 2 luvun periaatesäännösten mukaan, jonka perusteella rikosoikeudellisen arvioinnin kohteeksi tulisi esityksen 5 §:n mukaan koko kuljetusketju.

2.2 Pykäläkohtaisia havaintoja

133 §. Virka-apu

Säännöksen 1 momentti on kirjattu poikkeuksellisesti muotoon "poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus antaa virka-apua valvontaviranomaiselle". Selkeämpää olisi, jos säännöksessä olisi säädetty valvontaviranomaisen oikeudesta saada tarpeellista virka-apua poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta.

Virka-apu on toimintaa, jossa virka-avun antaja tukee, mahdollistaa tai auttaa virka-apua pyytävää viranomaista tämän virkatehtävällä. Virka-aputoimi on avustava hallintotoimi, joka on tarpeellinen virka-avun pyytäjälle säännöksessä erikseen säädetyn tarpeen vuoksi. Tästä syystä ei voi olla niin, että säännöksessä säädetäisiin virka-avun antamisen oikeudesta, kun säännöksessä pitäisi säätää oikeudesta saada virka-apua. Lisäksi virka-avun saaminen tulisi sitoa virka-avun tarpeellisuuteen.

Ehdotus uudeksi 133 §:n 1 momentiksi

Valvontaviranomaisella on oikeus saada pyynnöstä poliisilta, Tullilta ja Rajavartiolaitokselta tarpeellista virka-apua: ~~Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus antaa virka-apua valvontaviranomaiselle.~~

1) 130 §:ssä säädetyn tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeuden toteuttamiseksi;

2) 131 §:ssä säädetyn kuljetusta koskevan kiellon ja vaarallisen aineen purkamista koskevan määräyksen toteuttamiseksi.

157 §. Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksua koskevan säännösehdotuksen 5 momentin mukaan liikennevirhemaksun määräämiseen sekä sitä koskevan päätöksen sisältöön, tiedoksiantoon, maksuaikaan ja täytäntöönpanoon sovellettaisiin tieliikennelain 6 lukua. Säännöksessä ei ole erikseen mainittu sitä, että myös liikennevirhemaksun muutoksenhakuun sovelletaan sitä, mitä tieliikennelain 6 luvussa säädetään.

Liikennevirhemaksun muutoksenhaussa ensimmäisenä vaiheena on oikaisuvaatimusmenettely. Vasta oikaisuvaatimus päätökseen saa vaatia valittamalla muutosta. Olisi selkeyden vuoksi perusteltua, että liikennevirhemaksusäännöksessä säädettäisiin myös siitä, että liikennevirhemaksun muutoksenhakuun sovelletaan sitä, mitä tieliikennelain 6 luvussa säädetään. Tällöin olisi selvästi osoitettu, että liikennevirhemaksumenettelystä säädetään tieliikennelaissa. Tämä olisi olennainen täydennys siitäkin huolimatta, vaikka 1. lakiehdotuksen 162 §:n 1 momentissa on sinällään samanlainen sääntely eli lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua.

Ehdotus uudeksi 157 §:n 5 momentiksi

Liikennevirhemaksun määräämiseen sekä sitä koskevan päätöksen sisältöön, tiedoksiantoon, **muutoksenhakuun**, maksuaikaan ja täytäntöönpanoon sovelletaan tieliikennelain 6 lukua.

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 03.12.2021 klo 11:25. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Jakelu

Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta, LiV@eduskunta.fi