

07.02.2019

POL-2018-57312

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö LVM/1557/03/2018

Poliisihallituksen lausunto vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistuksen arviomuistiolounnoksesta**1 Lausuntopyyntö**

Liikenne- ja viestintäministeriön säädöshankepäättöksen (19.9.2018; LVM/1557/03/2018) mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994, myöhemmin *VAK-laki*) ja sen nojalla annettu lainsäädäntö on tarpeen uudistaa, koska lain voimaan tulon jälkeen vaarallisten aineiden kuljetusten toimintaympäristö ja olosuhteet ovat muuttuneet.

Säädöshankepäättöksessä todetaan myös, että uuden lainsäädännön tueksi valmistellaan hankkeen alkuvaiheessa arviomuistio, joka lähetetään laajalti viranomaisille ja toimijoille arvioitavaksi ja lausuttavaksi. Tässä merkityksessä Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitusta toimittamaan lausuntonsa arviomuistiolounnoksesta liikenne- ja viestintäministeriölle 8.2.2019 mennessä.

2 Poliisihallituksen lausunto

3

2.2. Digitalisaatio.— Rahtikirjojen käytöstä sähköisessä muodossa Poliisihallitus on lausunut viimeksi liikenteen palveluista annetun lain III-vaiheen käsittelyn yhteydessä todeten tuolloin, että Poliisihallitus kannattaa esitystä myös liikenneturvallisuustyön ja liikenneturvallisuuden valvonnan näkökulmasta katsottuna. Valvontatapahtumassa asiakirjat tulisivat todennäköisesti olemaan paremmin käytettävissä, ja niiden sisältämää tietoa voitaisiin lähtökohtaisesti pitää aikaisempaa luotettavampana. Poliisihallitus on jo todennut, että riippuen siitä millainen pääsy viranomaisille VAK -kuljetuksen sähköisiin rahtikirjatietoihin annettaisiin, ja mitä tietoa siten voitaisiin valvonnan suuntaamisessa käyttää, voitaisiin tietoaaineistoa hyödyntää muun muassa vaarallisten aineiden maantiekuljetusten valvonnassa kohdentamalla valvontaa esimerkiksi ajoneuvoihin, joissa ennakoon saadun sähköisen rahtikirjatiedon mukaan kuljetetaan vaarallisia aineita, mutta kuljetusta ei ole säännösten edellyttämällä tavalla sellaiseksi merkitty.

Liikenneonnettomuustilanteissa kuormasta sähköisesti saatava ennakkotieto parantaisi sekä liikenneturvallisuutta (mukaan lukien ohikulkijoiden mahdolliset riskit), että toimintaan osallistuvien pelastajien, liikenteen ohjaajien ja tutkijoiden työturvallisuutta.

Lisäksi valvontaa voitaisiin saadun tiedon perusteella kohdentaa tietojohdoisesti sellaisille tieosuuksille joissa vaarallisia aineita eniten tieverkolla kuljetetaan. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksista olisi hyvä saada sijaintitieto ja reittitieto ainakin vaarallisimpien aineiden osalta onnettomuuksien ja mahdollisen rikollisen toiminnan varalta.

Toisaalta tulisi myös varmistaa tiedon saanti esimerkiksi onnettomuuspaikoilla silloin, kun auton virrat eivät toimi eikä kuljettaja pysty avustamaan onnettomuustutkintaa suorittavaa poliisia. Pitäisikö tuolloin olla tulostusmahdollisuus siten, että se ei olisi riippunainen auton virtajärjestelmistä? Tämä on ensisijaisesti työturvallisuuskysymys.

VAK -lakiin ja sen nojalla annettuihin asetuksiin sisältyy toimijoille (esim. lähettäjälle tai kuljetuksen suorittajalle) yleinen onnettomuus- ja vaaratilanteista ilmoittamisvelvollisuus sekä selvitysten tekeminen toimivaltaisille viranomaisille. Tämä ei käytännössä toimi riittävällä tasolla. Muun muassa Pelastuslaitoksen kautta pitäisi tieto saada kulkemaan aiempaa paremmin ja mahdolliset esteet tiedon siirtämiselle tulisi poistaa.

3.2. Soveltamisala ja tarkoitus.— VAK -lakiin kirjatut ja asetuksella tarkennetut vastuut ja velvollisuudet ovat nykyisessä lainsäädännössä pääosin hyvät ja toimivat. Samoin voidaan todeta myös valvontaviranomaisten toimivaltuuksista. Myös lainsäädännön soveltamisalaa voidaan pitää lähtökohtaisesti hyvänä.

5.2. Seuraamukset.— Nykyiset seuraamukset kohdistuvat kohtuullisen hyvin oikeisiin kohderyhmiin. Kuljetuksen suorittajan vastuuta voisi lainsäädännöllisesti tuoda vieläkin vahvemmin esille.

Seuraamusjärjestelmän jakamisessa hallinto-oikeudelliseen seuraamusjärjestelmään ja rikosoikeudelliseen rangaistusjärjestelmään, tulisi huomioida niihin liittyvät arvovalinnat. Hallintosanktioita olisi mahdollista käyttää sellaisten rikkomusten seuraamuksena, jotka ovat moraalisesti värittömiä sekä moitittavuudeltaan vähäisiä, ja rikosoikeudellisia rangaistuksia sellaisten tekojen rangaistuksina, joihin yhteiskunta haluaa kohdistaa rikokseen kuuluvan moitteen. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa yhtenä tärkeänä seikkana on erottaa sellaiset teot, jotka välittömästi liittyvät henkilökohtaisiin ja yhteisöllisiin oikeushyviin. Jälkimmäisistä suojelun kohteena olisi liikenneturvallisuus sekä ympäristö.

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa on mahdollista tunnistaa rikkomuksia, jotka voidaan siirtää rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän puolelta hallinnolliseen seuraamusjärjestelmään. Tällaisia rikkomuksia (VAK-lain 19 §:n 3 momentin *vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus*) olisi esimerkiksi vähäiset varustepuutteet, merkintöjä koskevat puutteet ja asiakirjoja koskevat puutteet. Vastaavasti rikosoikeudellisten rangaistusten piiriin jäisivät teot, joilla on välitön yhteys rangaistuksilla suojattaviin oikeushyviin. Teot, jotka välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuutta ja ympäristöä, tulisi edelleen pitää rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän piirissä.

Kuten arviomuistiolounnoksessa on todettu, vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus on blankorangaistussäännös, jonka kohteena on koko VAK -laki ja sen nojalla annetut muut säännökset. Perustuslakivaliokunta on määritellyt hyväksyttävälle blankorangaistussääntelylle edellytykset, joiden mukaan 1) säännösten edellyttämät valtuutusketjut ovat täsmällisiä, 2) rangaistavuuden edellytykset ilmaisevat aineelliset säännökset on kirjoitettu rikossäännöksiltä vaaditulla tarkkuudella, 3) säännökset käsittävästä normistosta käy ilmi myös niiden rikkomisen rangaistavuus ja 4) normistosta käy ilmi myös kriminalisoitavaksi tarkoitetusta teosta sen asiallinen luonnehdinta (PeVM 25/1994 vp, s. 8/I). VAK -lain 19 §:n 3 momentin sääntelyn kehittämistarpeena on pystyä selkeästi määrittelemään se, mikä on kiellettyä ja mitä kiellon rikkomisesta seuraa. Tällöin sääntely olisi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaista ja rangaistussääntelystä tulee entistä laadukkaampaan.

Rangaistusjärjestelmän kokonaisuudistuksessa tulee myös huomioida siihen liittyvät kriminaalipoliittiset syyt. Rangaistusjärjestelmällä on oltava riittävä pelotusvaikutus, jotta järjestelmä olisi yleisestävä. Rangaistusten tulee olla riittävän ankaria, jotta potentiaaliset tekijät välttävätkä lainvastaista toimintaa, mutta samaan aikaan järjestelmän tulee olla oikeudenmukainen. Yksinkertaistaen sanottuna: vähäisistä teoista annettaisiin vähäisiä hallintosanktioita ja vakavista ankaria (rikosoikeudellisia) rangaistuksia.

Rangaistusjärjestelmää uudistettaessa tulisi lisäksi pohtia liikenteenvalvojen käytössä olevia hallinnollisia turvaamistoimia. Tällaisia olisivat ajoneuvolain (1090/2002) ajokielto sekä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) kuljetuksen keskeyttäminen. Lisäksi tulisi pohtia mahdollisuuksia konkreettisia keinoja ajoneuvojen käytön estämiselle. Tällaisia ovat rengaslukot ja hallinnolliset takavarikot.

Oikeusministeriö on julkaissut 5.2.2019 rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittämistä koskevan työryhmän mietinnön (OMML 52/2018), jossa on määritelty hallinnollisten sanktioiden sääntelyperiaatteet.

7.1 Tilapäinen säilytys.— Esitetyt ongelmat ovat edelleen ajankohtaisia muun muassa tilapäisen säilytyksen, varastoinnin, ja pysäköinnin osalta. Määritelmät vaativat ehdottomasti täsmentämistä.

7.3 Henkilöturvallisuus selvitys.— Voita isiinko henkilöturvallisuus selvitys ottaa mukaan 1 ja 7 luokkiin. Toisaalta selvityksen tarpeellisuutta arvioitaessa lienee syytä ottaa huomioon myös raskailla ajoneuvoilla tehdyt terroristiset teot, ja se miten suurta lisätuhoa vaarallisen aineen kuljetuksella saataisiin tällaista tekoa tehtäessä.

7.4 Turvallisuusneuvonantajarekisteri.— Poliisihallitus pitää rekisterin tarpeellisuutta edelleen ajankohtaisena. Raskaan liikenteen valvojilta on tullut kommentteja myös siitä, voitaisiinko samalla turvallisuusneuvonantajan vastuuta entisestään selkeyttää.

7.5 Pakkausten ja säiliöiden rekisteröintivelvoitteen laajentaminen. —

Rekisteröintivelvoitteen laajentaminen voisi helpottaa valvontaa.

Velvollisuus tulisi huomioida myös seuraamusten määräämisessä. Kentän palautteen mukaan nyt ei saisi tulla tilannetta kuten "farmisäiliöiden" kanssa tapahtui, jolloin ainakin kentällä valvonnassa tilanne oli hyvin sekava. Erityisesti kuljetussäiliöt ja varastosäiliöt tulisi erottaa toisistaan.

Poliisiylitarkastajan sijainen
Poliisitarkastaja

Timo Ajaste

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 07.02.2019 klo 10:32. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue