

04.08.2022

POL-2022-75079

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö VN/6606/2022, 16.6.2022

Poliisihallituksen lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen muuttamiseksi

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallituksen lausuntoa luonnokseen hallituksen esitykseksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä.

Täydennettävä hallituksen esitys koskee pääosin alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 23 luvun (Seuraamukset) säännöksiä ja niiden perusteluita. Esitys korvaa alkuperäisen hallituksen esityksen 141 – 167 §:t perusteluineen, ja se vaikuttaa alkuperäisen hallituksen esityksen 23-25 lukujen pykälien numerointiin.

Esityksessä ehdotetaan uudistettavaksi vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain seuraamusjärjestelmä kokonaisuudessaan sanktioimalla lain rikkominen hallinnollisesti.

Lisäksi ehdotetaan muutoksia joihinkin alkuperäisen hallituksen esityksen säännöksiin, joissa on ilmennyt korjaamisen tai täydentämisen tarve eduskuntakäsittelyn aikana.

Täydentävän hallituksen esityksen tavoitteena on pääosin uudistaa alkuperäisen hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen seuraamuksia koskeva 23 luku. Alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettavan kuljetettavien painelaitteiden valmistusta, markkinoille saattamista ja käyttöä koskevien säännösten rikkomisesta määrättävän seuraamusmaksun lisäksi ehdotetaan otettavaksi kaikissa liikennemuodoissa käyttöön liikennevirhemaksu järjestelmineen

Sekä alkuperäisessä että täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotettavat lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 alusta.

2 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallitus on aiemmassa VAK-lain alkuperäistä hallituksen esitystä koskevassa lausunnossaan 6.8.2021 todennut, että ehdotettavaan VAK-lakiin oltiin toteuttamassa mittavaa rangaistus- ja sanktiosäännösten uudistusta. Laissa piti säilyä mittava rikosoikeudellisten rangaistusten kokonaisuus (vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus), liikennevirhemaksun piiriin kuuluvat asiakirjarikkomukset, sekä uusi seuraamusmaksu ja määräaikainen kielto osallistua ADR -ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen. Sääntely oli tuolloin toteutettu siten, että erilaiset rangaistukset ja seuraamukset oli lajiteltu teemoittain, mikä oli tehnyt sääntelystä selkeän kokonaisuuden.

Pidimme aiempaa lakiehdotusta poliisin liikennevalvontatyötä selkeyttävänä, yksinkertaistava ja tehokkuutta parantavana.

2.1 Lausunnon laadinta

Tämä täydennysesitystä koskeva Poliisihallituksen lausunto on laadittu poliisiyksiköiden, Poliisihallituksen LIIKE -hankkeen, Poliisihallituksen informaatioteknologiakeskuksen, sekä eri poliisihallinnon tietojärjestelmäasian-tuntijoiden yhteistyönä.

2.2 Lausunnon rakenne ja sisältö

Lausunnossa käsitellään aluksi hallituksen esityksen luonnosta yleisellä tasolla keskeisten ehdotusten pohjalta (asiakohta 2.3), sen jälkeen tarvittavilta osin pykäläkohtaisesti esitystä arvioiden (asiakohta 3.) ja lopuksi poliisin määrittämien liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmän (Liike) tilanteen sekä poliisin järjestelmäkehittämisen näkökulmasta (asiakohta 4.)

2.3 Yleistä

2.3.1 Keskeiset ehdotukset, ja niiden arviointi

1. Keskeiset ehdotukset:

Rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen tunnusmerkistö jäisi rikoslaisissa ennalleen. Samoin ympäristön turmelemisesta vaarallisia aineita kuljetettaessa olisi edelleen kriminalisoitu rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

Arvio:

Pidämme kannatettavana sitä, että vaarallisten aineiden kuljetusrikos säilytetään nykyisellään, vanhan tunnusmerkistönsä mukaisena.

2. Keskeiset ehdotukset (jatkuu):

Liikennevirhemaksu olisi kiinteämääräinen maksu. Sen määrä vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan. Maksun määräisi poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos ja sen saisi valtio. Maksun määrä vaihtelisi siten, että kaikkein vähäisimmistä rikkomuksista eli asiakirjojen mukana pitämistä koskevista laiminlyönneistä maksun määrä olisi aina 40 euroa. Muista rikkomuksista voisi määrätä luonnolliselle henkilölle enintään 500 euron ja oikeushenkilölle enintään 1000 euron virhemaksun.

Arvio:

Keskeisiin ehdotuksiin on liikennevirhemaksun kiinteämääräisiksi summiksi kirjattu luonnolliselle henkilölle enintään 500 euroa (eli 1- 500) ja oikeushenkilölle enintään 1000 (eli 1-1000) euroa. Samansuuruiset maksujen määrät on kirjattu myös kohtaan lakiehdotukset ja rinnakkaistekstit, mutta ehdotuksen sivulla 32 pykälän 3. momentin asiakohdassa on kirjattu liikennevirhemaksun suuruudeksi luonnollisen henkilön osalta enintään 300 euroa.

Muilta osin viittaamme lausuntomme asiakohtaan 4.

3. Keskeiset ehdotukset (jatkuu):

Poliisi voisi määrittellä rikkomuksille kiinteämääräiset maksuseuraamukset sakkokäsikirjassaan.

Jos samalla kertaa määrättäisiin kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta seuraamusmaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu.

Korotus olisi kertaluonteinen eikä siihen vaikuttaisi todettujen rikkomusten lukumäärä.

Arvio/esitys:

Esitämme, että kiinteämääräiset maksuseuraamukset määriteltäisiin jo lain-säädäntötyön yhteydessä eduskunnan toimesta, eikä määrittelytehtävää jätettäisi näin laajassa ja vaativassa mittakaavassa valvontaviranomaisen tehtäväksi.

Lisäksi pyydämme huomioimaan asiakohtaan 4. tehdyt kirjaukset.

4. Keskeiset ehdotukset (jatkuu):

Sanktiojärjestelmän uudistus ei vaikuttaisi olennaisesti poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintaan, koska viranomaisilla on jo kokemusta liikennevirhemaksujen käsittelystä. Viranomaiset ovat käsitelleet tieliikennelain liikennerikkomuksia, vesiliikennelain vesiliikenneriikkomuksia ja muissa la-

eissa säädettyjä hallinnollisia rikkomuksia liikennevirhemaksulla. Liikennevirhemaksun ottaminen käyttöön vaarallisten aineiden kuljetusten valvonnassa toisi uusia liikennevirhemaksuasioita poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käsiteltäväksi.

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on jo kokemusta liikennevirhemaksun käsittelystä ja käytössään tietojärjestelmä liikennevirhemaksuasioden hallinnoimista varten. Poliisi on kehittänyt omaa ja muiden liikenteenvalvojen käyttöön liikennevirhemaksuasioden käsittelyjärjestelmän, jolla ne ovat käsitelleet liikennevirhemaksuasioita 1.6.2020 lähtien. Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotettavat sanktiojärjestelmän muutokset edellyttäisivät uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämistä järjestelmään, jotta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia rikkomuksia voidaan käsitellä. Myös alkuperäisen hallituksen esityksen seuraamusjärjestelmä olisi edellyttänyt uusien asiaryhmien ja rikkomuskohtien lisäämisen järjestelmään.

Arvio:

Liikennevirhemaksuasioden käsittelyjärjestelmää ja muun muassa niiden hallinnointia koskeva asiakokonaisuus on käsitelty lausunrossamme asiakohdassa 4.

5. Keskeiset ehdotukset (jatkuu):

Viranomaisten toiminnassa olisi uutta se, että poliisi voisi saada todetusta rikkomuksesta tiedon Liikenne- ja viestintävirastolta liikennevirhemaksun määräämistä varten. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto toteaisi suorittamassaan valvonnassa liikennevirhemaksun alaan kuuluvia rikkomuksia ja ilmoittaisi niistä poliisille, joka arvioisi erikseen aiheuttaako ilmoitus toimenpiteitä. Jos poliisi ryhtyy asiassa toimenpiteisiin, poliisi selvittäisi Liikenne- ja viestintäviraston ilmoittamat rikkomukset ja määräisi asianosaiselle liikennevirhemaksun, jos sille on olemassa perusteet.

Arvio:

Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisista ilmoitusmääristä ei liene olemassa minkäänlaista arviota. Poliisin pitäisi arvioida omalta osaltaan vastaanotettavien ilmoitusten määrän selvittämiseen tarvittava mahdollinen lisäresurssi sekä lisärahoitus. Samalla tullee kehitettäväksi viranomaisten välisen tiedonsiirron mahdollistama tietojärjestelmä, mahdollisine rajapintaratkaisuneen, joka myös aiheuttaisi lisäkustannuksia.

2.3.2 Ajokorttilaki ja ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Vuoden 2021 syksyllä lausunolla olleessa alkuperäisessä hallituksen esityksessä, sen luonnoksen sivulla 106 kohdassa 7.2. oli ehdotus ajokorttilain muuttamisesta. Kirjaus oli seuraava:

7.2 Laki ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta

65 §. Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella. Pykälän 1 momentin 6 kohtaan tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain säädösnumero muutettaisiin vastaamaan 1. lakiehdotuksen säädösnumeroa.

Vireilletuloasiakirjassa HE 2202/2021 oli ajokorttilain 65 §:n muuttaminen esitetty seuraavanlaisessa muodossa:

65 § Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 141 §:ssä tarkoitettuun luokitusta, merkitsemistä ja kuljetustietoja koskevien säännösten rikkomiseen, 142 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimuksia koskevien säännösten rikkomiseen, 143 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevien säännösten rikkomiseen, 144 §:ssä tarkoitettuun matkustajakuljetusta koskevien säännösten rikkomiseen, 148 §:ssä tarkoitettuun ADR -ajolupaa koskevien säännösten rikkomiseen, 150 §:ssä tarkoitettuun turvatoimia koskevien säännösten rikkomiseen, 151 §:ssä tarkoitettuun kuljetuskieltoja ja –rajoituksia koskevien säännösten rikkomiseen tai 153 §:ssä tarkoitettuun kuljetuksen osapuolten velvollisuuksia koskevien säännösten rikkomiseen

Esitys:

Koska täydennysesityksessä ei ole mainintaa ajokorttilain 65 §:n muuttamisesta esitämme, että jatkovalmistelussa tulee uudelleen vielä selvittää miten ajokorttilain 65 pykälän sisältöä tulisi muuttaa siten, että myös vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset, ainakin selkeästi tieliikenteen turvallisuuden vaikuttavilta osiltaan, tulisivat tämän säännöksen piiriin.

2.3.3 Kansainväliset kuljetukset ja sanktiojärjestelmän uudistaminen

Hallituksen alkuperäisessä esityksessä oli seuraava pykälä:

131 §

Valvontaviranomaisen oikeus kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi

Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla Rajavartiolaitoksella ja Säteilyturvakeskuksella on oikeus tehtäväalueellaan kieltää vaarallisen aineen kuljetus, jos se ei täytä tämän lain vaatimuksia, sekä määrätä vaarallinen aine ensimmäisessä sopivassa paikassa ja tilaisuudessa purettavaksi, jollei kuljetusta voida saattaa määräysten mukaiseksi.

Eesitys:

Kuljetus voidaan siis kieltää ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi, mutta tämän lisäksi valvonnan vaikuttavuuden ja seuraamusmenettelyn toimivuuden, luotettavuuden, ja tasapuolisuudenkin vuoksi tulisi olla käytössä ylikuormamaksulain mahdollistamalla tavalla mahdollisuus estää maasta poistuminen (maastavientikielto).

Laki ylikuormamaksusta

10 §

Ulkomaisen ajoneuvon maastavientikielto

Ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa, jossa todetusta ylikuormasta on määrättävä ylikuormamaksu, ei saa viedä maasta ennen ylikuormamaksun maksamista. Maksun määrääjä voi kuitenkin sallia ajoneuvon maastavientin, milloin ylikuormamaksun maksamisesta on asetettu hyväksyttävä vaakuus.

Kun liikenteen valvoja on todennut 1 momentissa tarkoitetussa ajoneuvossa ylikuorman, ajoneuvo on hänen valvonnassaan siirrettävä lähimmälle poliisin tai tulliviranomaisen valvomalle paikalle, kunnes ylikuormamaksu on maksettu. Jos kuljettaja kieltäytyy siirtämästä ajoneuvoa, on valvojan huolehdittava siirtämisestä. Tarvittaessa saa poliisi- tai tulliviranomainen ottaa sellaisen ajoneuvon tunnusmerkit haltuunsa

Eesitys:

Poistumisen estämisen tehostamiseksi esitämme, että valvontaviranomaisille annettaisiin oikeus esimerkiksi rengaslukolla estää ajoneuvon siirtäminen siihen saakka, kunnes liikennevirhemaksu on suoritettu. Rengaslukon käyttö pitäisi saada mahdolliseksi myös muissa valvontatilanteissa, joissa ajoneuvon käyttäminen pitää kokonaan estää jonkin toimenpiteen tai velvoitteen suorittamiseksi, mutta valvontaviranomainen ei pysty ajon keskeyttämistä käytännössä konkreettisesti valvomaan, esimerkiksi pidempiaikaisesti pysäytyspaikalle jäämällä.

3 Pykäläkohtainen arviointi

23 luku

Seuraamukset

3.1 141 § Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta
1) rikkoo 8 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuljetusta, luokitusta tai luovuttamista koskevaa velvollisuutta,
2) jättää tekemättä 9 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaaratiedon merkitsemisen,

- 3) jättää pitämättä 10 tai 15 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mukana mainitussa pykälässä tarkoitetut tiedot taikka riittävästi sammuttimia tai muita varusteita,
 - 4) luovuttaa kuljetettavaksi tai kuljettaa vaarallista ainetta 12 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti,
 - 5) rikkoo 13 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen kuormaamista, lastaamista, ahtamista, purkamista, erottelua, huolehtimista tai varmistamista koskevaa velvollisuutta, tai tupakoi tai tekee avotulen kuorman käsittelyn yhteydessä,
 - 6) jättää valvomatta tai pysäköi 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa vaarallista ainetta ilman lupaa tai ilmoitusta,
 - 7) kuljettaa 16 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallista ainetta kuljetusvälineessä tilassa, joka ei ole soveltuva kyseisen aineen kuljetukseen käytettävällä kuljetustavalla,
 - 8) käyttää kuljetukseen 17 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvoa ilman VAK-ADR-hyväksyntää tai VAK-ADR-katsastusta,
 - 9) rikkoo 29, 30, 31, 32, 34-36 tai 52 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti tilapäisen säilytyksen edellytystä tai paikkaa, sijoittelua tai varautumista koskevaa velvollisuutta,
 - 10) rikkoo 37, 38 §:n tai 39 §:n tai niiden nojalla annetun määräyksen vastaisesti matkatavaran tai lentopostin kuljettamista koskevaa velvollisuutta,
 - 11) jättää hankkimatta 41 §:n tai 42 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tehtävän edellyttämän koulutuksen tai pätevyyden,
 - 12) kouluttaa 49 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ilman koulutuslupaa,
 - 13) laiminlyö 51 §:n tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti velvollisuuden varautua turvauhkiin,
 - 14) luovuttaa tie- tai rautatiekuljetettavaksi 52 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti vaarallisen aineen muulle kuin asianmukaisesti tunnistetulle kuljetuksen suorittajalle,
 - 15) laiminlyö tie- tai rautatiekuljetuksessa 53 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varustaa kuljetusväline asianmukaisilla laitteilla tai muilla järjestelyillä,
 - 16) rikkoo 54 §:ssä säädetyn kuljetusvälineen, pakkauksen, säiliön tai kontin käyttökieltoa,
 - 17) jättää noudattamatta 61 §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattaa valvontaviranomaisen antamia määräyksiä,
 - 18) laiminlyö 58 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden antaa viipymättä selvitys, tai
 - 19) laiminlyö 90 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti velvollisuuden varmistaa, että sen palveluksessa olevalla vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tehtäviä suorittavalla työntekijällä on tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään, taikka laiminlyö säilyttää sen palveluksessa olevan työntekijän vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua koulutusta koskevat tiedot.
- Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös tie- tai rautatiekuljetuksessa
- 1) lähettäjälle ja kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää säilyttämättä 11 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti kuljetustietoja sisältävät asiakirjat tai vastaavat sähköiset tiedot,
 - 2) kuljetuksen suorittajalle, jos hän laiminlyö 17 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää VAK-ADR-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä,

- 3) ajoneuvon kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa 45 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti tiellä vaarallisia aineita ilman ADR-ajolupaa tai laiminlyö 45 §:n 1 momentissa säädetyn ADR-ajoluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden,
- 4) ADR-ajolupakoulutuksen antajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 50 §:ssä säädetyn velvollisuuden säilyttää asiakirjoja tai hävittää henkilötiedot,
- 5) ajoneuvon miehistön jäsenelle, jos hän laiminlyö 52 §:ssä säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden,
- 6) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus, tai rikkoo 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luokitteluun, kuljetusmuotoon, pakkaukseen, lähetystapaan, tietojen antoon, lähetysrajoituksiin taikka säiliön, ajoneuvon tai kontin merkintään tai sulkemiseen liittyvän velvollisuuden,
- 7) kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 57 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti jättää ilmoittamatta radioaktiivisten aineiden kuljetuksen yhteydessä säteilyn annosnopeuden ja radioaktiivisen saasteen raja-arvon ylityksestä,
- 8) lähettäjälle, kuljetuksen suorittajalle ja vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta säteilyraja-arvojen ylityttyä laiminlyö 63 §:ssä säädetyn velvollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin, tutkia raja-arvon ylitys, korjata olosuhteet tai ilmoittaa syyt ja korjaavat toimenpiteet Säteilyturvakeskukselle,
- 9) kuljetuksen suorittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 65 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävään ajoneuvoon ja vaunuun, kuljetusmuotoon, tietojen saamiseen, asiakirjojen mukana pitämiseen ja saatavilla olemiseen, ajoneuvon ja vaunun kuormaamiseen, merkinnän kiinnittämiseen, ohjeiden antamiseen ja mukana pitämiseen, henkilön suojaamisen ja varusteiden mukana pitämiseen, lastinkuljetusyksikön ja kuorman tarkastamiseen tai tietojen ilmoittamisen liittyvän velvollisuuden,
- 10) vastaanottajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 66 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen vastaanottamiseen, vaatimusten täyttämiseen tai vaunun ja kontin käyttöönottamiseen liittyvän velvollisuuden,
- 11) kuormaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 67 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen luovuttamiseen, tarkastamiseen, kuormaamiseen ja käsittelymiseen tai merkintään liittyvän velvollisuuden,
- 12) pakkaajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 68 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen pakkaamiseen tai valmisteleminen liittyvän velvollisuuden,
- 13) täyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 69 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen, täyttämiseen tai valmisteleminen liittyvän velvollisuuden,
- 14) säiliökontin haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 70 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen tai tarkastamiseen liittyvän velvollisuuden,
- 15) säiliövaunun haltijalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 71 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältämiä vaarallisen aineen varmistamiseen, tarkastamiseen, tulosten kirjaamiseen tai tietojen antamiseen liittyvän velvollisuuden,

16) kuorman purkajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 72 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen sisältyvän vaarallisen aineen kuorman varmistamiseen, tarkastamiseen, purkamiseen ja käsittelemiseen, tai puhdistamiseen ja vaaratekijöiden poistamiseen liittyvän velvollisuuden,

17) kunnossapidosta vastaavalle yksikölle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 74 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen varmistaa kunnossapitotoimenpiteiden suorittaminen, tietojen antaminen kalustoyksiköstä tai kunnossapitotoimenpiteiden tallentaminen.

...

Säännöskohtaiset perustelut (otteita)

Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 43 luvun 13 §:ssä ja tästä olisi viittaussäännös 140 §:ssä. Samassa pykälässä olisi viittaussäännös rikoslain 48 luvun 1, 2 ja 4 §:ssä säädettyyn ympäristön turmelemiseen ja 3 §:n ympäristörikkomukseen.

Viittaussäännösten jälkeen 141 §:ssä säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Liikennevirhemaksulla olisi sanktioitu varsinaisessa kuljetustapahtumassa tapahtuvien rikkomusten lisäksi joitakin kuljetusten vaatimustenmukaisuuden ja säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöntejä. Tällaisia velvollisuuksia liittyy ennen kuljetustapahtumaa esimerkiksi asiakirjojen laatimiseen, aineiden luokitteluun, kuljetustapaan, kuljetusvälineeseen ja kuormaamiseen. Myös joitakin välillisesti kuljetusturvallisuuteen liittyviä rikkomuksia olisi sanktioitu liikennevirhemaksulla, esimerkiksi turvaukhiin varautumisen laiminlyöminen.

Tässä pykälässä liikennevirhemaksulla sanktioitavaksi ehdotettavat rikkomussäännökset olisi uudistettu ja ne olisivat tarkkarajaisia ja täsmällisiä. Tämän lisäksi sanktoidun käyttäytymisen ala olisi kohdennettu nimenomaan sääntelyn tavoitteiden, kuljetus- ja liikenneturvallisuuden ja ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ennalta ehkäisemiksi. Liikennevirhemaksulla olisi sanktioitu kuitenkin vain haitallisimmat ja moitittavimmat käyttäytymismuodot vaarallisia aineita kuljetettaessa tai kuljetukseen valmistauduttaessa.

Momentin 5 kohdassa olisi sanktioitu kuorma- ja lastivaatimuksia koskevien velvollisuuksien laiminlyöminen 13 §:n vastaisesti. Sanktioinnilla pyrittäisiin varmistamaan turvallisuus ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen. Vaatimukset liittyisivät kuorman ja lastin sijoittamiseen kuljetusvälineeseen ja kuorma- ja lastitilaan, sen erotteluun ja varmistamiseen kuljetuksen aikana sekä sen purkamiseen. Momentin sanktioinnilla pyrittäisiin turvaamaan jo ennakolta kuorman ja lastin saattamista kuljetusvälineeseen, purkamista ja sijoittelua asianmukaisesti ja turvallisesti. Myös tähän liittyvä työ olisi suoritettava asianmukaisesti ja aiheuttamatta vaaraa.

Lisäksi rikkomuksena olisi sanktioitu 13 §:ssä edellytettävä kuljetettavien vaarallisten aineiden edellyttämästä erottelu kuljetuksen aikana, jotta vaaran laadun mukaan voidaan vähentää onnettomuuksien ja vaaratilanteiden mahdollisuutta. Kuormaaminen, ahtaaminen ja purkaminen sisältävät myös

kuormausvälinein suoritettavaa työtä. Välineiden on toimittava moitteettomasti ja niitä on käytettävä asianmukaisesti. Kansainvälisissä sopimuksissa ja EU-sääntelyssä on kuljetusten turvallisuuden parantamiseksi erityäin monia kuormaamiseen ja lastaamiseen sekä kuorman varmistamiseen, erotteluun ja purkamiseen liittyviä yksityiskohtaisia vaatimuksia, joista annettaisiin tarkempia vaatimuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kuormaaminen on kuljetusturvallisuuden varmistamisen kannalta keskeinen tehtävä.

Arvio:

Pidämme uudistettuja rikkomussäännöksiä riittävän tarkkarajaisina ja täsmällisinä. Kuorman varmistamisen osalta valvontaviranomaiset noudattavat valvonnassa jo nyt uuden tieliikennelain ja kuorman varmistamista koskevan Traficomien määräyksen mukaisia vaatimuksia, ja seuraamukset määrätään niiden perusteella. Vaarallisten aineiden kuljetuksen osalta arvioidaan lisäksi vaaraa, joka säädösten noudattamattomuudesta on siinä tilanteessa yksittäistapauksessa aiheutunut.

Säännöskohtaiset perustelut (otteita)

Momentin 6 kohdassa olisi myös sanktioitu kielto kuormata tai purkaa vaarallisia aineita yleisellä paikalla taajamassa ilman paikallisen poliisin lupaa ja taajaman ulkopuolella ilman poliisille tehtyä ilmoitusta. Vaatimukset mahdollistavat valvontatoimenpiteiden kohdistamisen vaarallisten aineiden kuormaus ja purkamispaikoihin. Lupa- ja ilmoitusvelvollisuuden sanktiointi on käytännössä ainoa keino varmistaa, että velvollisuus pyritään toteuttamaan myös käytännössä. Hallinnollisilla pakkokeinoilla tai muilla jälkikäteisillä viranomaisvaltuuksilla, kuten uhkasakon asettamisella ei ole mahdollista vaikuttaa tehokkaasti lupa- tai ilmoitusvelvollisuuksien täyttämiseen, koska niillä ei ole ennalta estävää vaikutusta.

Arvio:

Kuten jo aiemmassa alkuperäisen hallituksen esityksen lausunnossamme olemme todenneet, tulee tämä säännös aiheuttamaan muun muassa poliisin prosessien ja tietojärjestelmien kehittämistarpeita.

Poliisitoiminnallisesti aiheuttaa erityisiä haasteita ehdotettu paikallisen poliisin lupamenettely, joka edellyttäisi lisäresurssia lupahakemusten vastaanottamiseen ja niiden käsittelyyn sekä erillisen uuden lupamenettelyprosessin laadintaa. Kokonaistyömäärän arviointia ei tälläkään lausunnonantohetkellä voitu suorittaa koska lupahakemusmäärästä ei ole olemassa minkäänlaisia ennakoarvioita.

Poliisille tehtävät ilmoitukset edellyttävät myös lisäresurssia, erityisesti silloin kun kyse on virka-ajan ulkopuolisesta toiminnasta. Ilmoituksen tekemiseen ei voida missään tapauksessa käyttää hätäkeskuslaitoksen tai poliisin johto- tai tilannekeskusten palveluja, vaan niiden vastaanottamiseen vaadittaisiin erillinen toiminto.

Säännöskohtaiset perustelut (otteita)

Momentin 17 kohdassa olisi sanktioitu 1. lakiehdotuksen 61 §:ssä säädetyn valvontaviranomaisten määräyksiä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättäminen. Koska velvollisuus olisi uusi lainsäädännössä, myös ehdotettava sanktiointi olisi uusi. Velvollisuus koskisi kaikkia kuljetuksen osapuolia ja kaikkea laissa säädettyä kuljetukseen liittyvää toimintaa. Säännös olisi välttämätön tehokkaan valvonnan toteuttamiseksi ja turvallisuusmääräysten noudattamisen tehosteeksi.

Ehdotuksen 61 §:n tarkastuksilla tarkoitettaisiin varsinaisen kuljetustapah-tuman tarkastamisen lisäksi yrityksissä ja muissa paikoissa suoritettavia tarkastuksia. Säännös vastaisi tieliikennelaissa säädettyä kuljettajan velvol-lisuutta noudattaa poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallia ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Tieliikennelain säännös kattaa kyseisen lain säännösten noudattamiseksi tehtävät tarkas-tukset tieliikenteessä eikä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä tarkas-tuksia, eikä sääntely ole tämän vuoksi päällekkäistä.

Niskoittelusta poliisimiestä, tullimiestä ja rajavartiomiestä kohtaa säädetään rikoslain 16 luvun 4–6 §:ssä. Näitä niskoittelu -säännöksiä sovellettaisiin, jos ehdotettavan lain nojalla poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen antamia valvontamääräyksiä ei noudatettaisi. Ehdotettavaa sanktiointia so-vellettaisiin muiden ehdotettavan lain valvontaviranomaisten eli Liikenne- ja viestintäviraston. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Säteilyturvakeskuk-sen valvontaa suorittavien virkamiesten antamien määräysten noudatta-matta jättämiseen.

Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu ensinnäkin ajoneuvon kuljettajalle 45 §:ssä säädetyn ADR-ajolupaa koskevan velvollisuuden laiminlyönti. Kaik-kiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin ei edellytetä ajolupaa, mutta olemassa oleva oikeus sisällytetään ajolupa (räjähddeajolupa, säiliöajolupa, perus-ajolupa). Ajoluvalla ja sen puuttumisen sanktioinnilla pyritään varmista-maan se, että vaarallisia aineita kuljetetaan ehdotettavan lain mukaan asi-anmukaisesti.

Momentin 3 kohdassa olisi sanktioitu myös ajoluvan mukana pitämisen lai-minlyöminen. Sanktiointi olisi välttämätön valvonnan kannalta. Rikkomuk-senrahamäärä olisi kiinteä 40 euroa.

Arvio:

Asiakirjojen mukana pitämisen lisäksi tulisi lainsäädännössä olla kirjaus aina myös siitä, että kyseinen asiakirja on pyydettyessä valvontaviranomai-selle myös esitettävä. Osa kuljettajista kieltäytyy esittämästä asiakirjaa il-man valvontaviranomaisen nimenomaista toimivaltuussäännöstä.

3.2 143 § Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määrääminen ja suuruus

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos määräävät 141 §:ssä tarkoitetun liikennevirhemaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus määräävät 142 §:n 1 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrää 142 §:n 2 momentissa tarkoitetun seuraamusmaksun. Liikennevirhemaksu ja seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Edellä 141 §:n 2 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetyn asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu on 40 euroa.

Muusta kuin 2 momentissa tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu on enintään 500 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, maksua korotetaan luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 200 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu.

Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla enintään 3 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti hänelle viimeksi toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan enintään 30 000 euroa, mutta kuitenkin enintään yksi prosentti oikeushenkilön edellisen vuoden tilikauden liikevaihdosta.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema.

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Säännöskohtaiset perustelut (poimintoja):

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on pitkä kokemus vaarallisia aineita koskevan lainsäädännön valvonnassa. Tällä hetkellä nämä viranomaiset määräävät vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lainsäädännön rikkomisesta sakkorangaistuksia. Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos määräävät esimerkiksi tieliikennelain rikkomisesta jo tällä hetkellä liikennevirhemaksuja.

Pykälän 2 momentissa olisi liikennevirhemaksun rahamäärää koskeva säännös. Liikennevirhemaksun, jonka suuruus olisi 40 euroa, voisi määrätä 17 §:n 2 momentin VAK-ADR-hyväksymistodistuksen ja 45 §:n ADR-ajoluvan mukana pitämistä ajossa koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä, sekä 52 §:n 3 momentissa säädetyn henkilöllisyyttä osoittavan asiakirjan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Sanktion rahamäärä vastaisi ajokorttilaissa, ajoneuvolaissa (82/2021) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) asiakirjojen

mukana pitämisvelvollisuuden rikkomisesta määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärää.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan muiden kuin 2 momentissa tarkoitettujen rikkomusten kohdalla rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun rahamäärään vaihteluväliä, jonka toimivaltainen viranomainen määrittäisi omassa seuraamuskäytännössään. Rikkomuksesta luonnolliselle henkilölle määrättävä liikennevirhemaksu voisi kuitenkin olla enintään 300 euroa ja oikeushenkilölle enintään 1000 euroa. Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta vaarallisen aineen kuljetusrikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotettaisiin luonnolliselle henkilölle 100 eurolla ja oikeushenkilölle 300 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin liikennevirhemaksu. Maksujen määrät olisivat kohtuullisia ja suhteellisuusperiaatteen mukaisia, mutta riittävällä tavalla vaikuttava laissa ehdotettujen velvollisuuksien noudattamisen tehosteina.

Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi pykälän 5 momentin mukaan otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei saisi määrätä lainkaan, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voisi tällöin antaa huomautuksen, jos siihen on aihetta. Momentin sääntelyllä, joka liittyy sanktiomaksun mittaamiseen, toteutettaisiin eduskunnan perustuslakivaliokunnan seuraamusmaksuilta edellyttämää oikeasuhtaisuutta.

Arvio:

Poliisiyksiköiden lausunnoissa todetaan muun muassa, että täydennysesityksessä valvontaviranomaiselle esitetään velvollisuutta määrittellä eri teoista olevien liikennevirhemaksujen määrät. Tämä määrittely vaatii aikaa ja nyt tavoitteena oleva lain voimaantuloajankohta 1.1.2023 tulee vastaan liian aikaisin.

Tämän lausuntomme asiakohdassa 4. otamme tarkemmin ja perustellummin kantaa muun muassa tämän lain voimaantuloajankohtaan.

Saamiemme lausuntojen mukaan ei olisi suotavaa, että lain voimaantulon jälkeen olisi ajanjakso, jolloin valvova viranomainen ei voisi määrätä seuraamuksia havaitsemistaan puutteista. Tämä veisi pohjan koko VAK -valvonnalta.

Lisäksi poliisilaitosten lausunnoissa todetaan, että Hallituksen esityksen täydennyksessä on puutteellisesti ilmaistu missä tilanteissa käytetään luonnollisen henkilön liikennevirhemaksua ja missä tilanteissa oikeushenkilön liikennevirhemaksua.

3.2.1 Liikennevirhemaksun suhde Euroopan neuvoston direktiiviin 95/50/EY

Poliisilaitosten Poliisihallitukselle toimittamissa lausunnoissa on otettu kantaa myös liikennevirhemaksujen määrien arviointiin. Lausunnoissa todettiin muun muassa, että liikennevirhemaksujen määriä määriteltäessä tulisi huomioida erittäin tarkasti Euroopan neuvoston direktiivi (95/50/EY) yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa. Kyseisen direktiivin liitteessä II määritellään erilaisten rikkomusten vaaraluokat. Vaaraluokkia on kolme.

Vaaraluokan I rikkomuksissa asiaa koskevien ADR-määräysten noudattamatta jättäminen aiheuttaa suuren kuolemanvaaran, suuren vakavaa loukkaantumista koskevan vaaran tai suuren merkittävää ympäristövahinkoa koskevan vaaran ja tällainen noudattamatta jättäminen johtaa yleensä välitömien asianmukaisten korjaavien toimenpiteiden toteuttamiseen, kuten ajoneuvon asettamiseen ajokieltoon.

Väliotsikossa mainitun direktiiviin liitteestä II selviävät tällaisiksi teoiksi katsotut rikkomukset. Kyseisen vaaranluokan rikkomusten liikennevirhemaksun tulisi olla liikennevirhemaksujen maksimimäärässä niin luonnolliselle kuin oikeushenkilölle. Perustetta pienemmille liikennevirhemaksuille ei nähty mahdolliseksi.

Vaaraluokan II rikkomuksissa asiaa koskevien ADR-määräysten noudattamatta jättäminen aiheuttaa loukkaantumisvaaran tai ympäristövahingon vaaran ja tällainen noudattamatta jättäminen johtaa yleensä asianmukaisten korjaavien toimenpiteiden toteuttamiseen, kuten asian korjaamiseen tarkastuspaikalla, jos tämä on mahdollista ja asianmukaista, ja joka tapauksessa viimeistään kyseessä olevan kuljetuksen päätyttyä.

Kyseisen direktiiviin liitteestä II selviää tällaisiksi teoiksi katsotut rikkomukset. Kyseisen vaaranluokan rikkomusten liikennevirhemaksun tulisi olla lähellä liikennevirhemaksujen maksimimääriä niin luonnolliselle kuin oikeushenkilölle.

Vaaraluokan III rikkomuksissa asiaa koskevien ADR-määräysten noudattamatta jättäminen aiheuttaa vähäisen loukkaantumisvaaran tai vähäisen ympäristövahinkoa koskeva vaaran eikä edellytä asianmukaisten toimenpiteiden toteuttamista tienvarellaan, vaan asian korjaaminen voidaan hoitaa myöhemmin kuljetusyriyksessä.

Kyseisen direktiiviin liitteestä II selviää tällaisiksi teoiksi katsotut rikkomukset. Kyseisen vaaranluokan rikkomusten liikennevirhemaksu voisi olla pienempi kuin vaaranluokan II liikennevirhemaksu niin luonnolliselle kuin oikeushenkilöllekin.

Kyseisen direktiivin huomioimisella sanktioiden suuruutta arvioitaessa huolehdittaisiin samalla myös siitä, että seuraamukset ovat yhtenäiset suhteessa muuhun Eurooppaan. Vaarallisten aineiden kuljetuksia tehdään laajalti myös kansainvälisesti ja Suomessa tarkastetaan myös kansainvälisiä kuljetuksia.

Poliisilaitosten lausunnoissa todettiin myös, että lähtökohtaisesti VAK-rikkomuksista määriteltyjen liikennevirhemaksujen tulisi olla suurempia kuin muiden lakien nojalla annettujen liikennevirhemaksujen. Muissa laeissa ei ole juurikaan mainintoja esimerkiksi kuoleman vaarasta, kun käydään läpi liikennevirhemaksujen soveltuvuutta. Tässä laissa on tarkoitus hoitaa myös vaaraluokan I rikkomuksia liikennevirhemaksulla.

3.2.2 Oikeushenkilön liikennevirhemaksu

Poliisilaitosten lausunnoissa pidettiin hyvänä sitä, että hallituksen esityksessä on annettu mahdollisuus myös oikeushenkilön liikennevirhemaksuun.

Lausuntojen mukaan oikeushenkilön liikennevirhemaksua tulisi käyttää aina, kun puututaan muuhun kuin kuljettajan tekemään moitittavaan tekkoon, joka kohdistetaan kuljettajalle henkilökohtaisena liikennevirhemaksuna. Eli kaikki lähettäjä, pakkaajaa, kuormaajaa, täyttäjää, kuljetuksen suorittajaa ja vastaanottajaa kohtaan tehtävät liikennevirhemaksut tulisi antaa oikeushenkilölle. Tämä helpottaisi huomattavasti liikennevirhemaksun käyttämistä. Oikeushenkilö olisi myös oikea kohde, koska oikeushenkilö laiminlyönneillään saa taloudellista hyötyä teostaan. On siis tärkeä saattaa oikeushenkilö vastuuseen laiminlyönneistään.

Ottaen huomioon tällä hetkellä VAK-rikkomuksista määritettyjen päiväsakkojen lukumäärät, tulisi liikennevirhemaksut määritellä mahdollisen päiväsakkoliukuman ylärajalle ottaen huomioon rikottu oikeushyvä ja aiheutettu vaaraluokan mukainen moitittavuus. Tällöin VAK-lain rikkomuksista määrätyt liikennevirhemaksut olisivat oikeassa suhteessa muihin liikennevirhemaksulla käsiteltäviin tekoihin.

Hallituksen esityksessä mainitaan, että mikäli on rikottu samaa lakia niin silloin suoritetaan kertaalleen liikennevirhemaksun korotus. Hallituksen esityksessä ei ole otettu kantaa korotuksen suuruuteen, mikäli kuljetustapah- tumassa on useiden eri lakien mukaisia liikennevirhemaksulla hoidettavia asioita.

Poliisihallitukseen toimitetuissa poliisilaitoksen lausunnoissa on myös todettu, että Hallituksen esitys ei selkeästi kerro miten liikennevirhemaksun- korotus tehdään tilanteessa, jossa vakavampi rikkomus on 143 § 3 mo- mentin mukaisen liikennevirhemaksun arvoinen ja toinen rikkomus on 143 § 2 momentin mukaisen liikennevirhemaksun arvoinen rikkomus. Tämä täytyisi olla lausunnonantajien mielestä selvemmin ilmaistu.

Oikeushenkilön liikennevirhemaksua esitettiin joissain Poliisihallituksen saamista lausunnoissa nostettavaksi lähinnä silläkin perusteella, että ky- seessä on lähtökohtaisesti tahallista, ja laitonta hyötyä tietosiakin riskejä ottaen hakevaa toimintaa. Periaate voisi olla sama kuin ajoneuvolain uudis- tuksessa päästömanipuloinnin oikeushenkilön liikennevirhemaksussa. Esi- merkiksi 10 000 euroa (ajoneuvolaissa ehdotuksena 30 000 euroa) tai enintään 1 % edellisen tilikauden liikevaihdosta. Tuolloin saataisiin lisää

ennaltaestävyyttä ja vaikuttavuutta myös oikeushenkilöiden osalle. Arvioinnissa pitäisi muistaa ottaa huomioon esimerkiksi vaaraluokka 1, jossa puhutaan kuolemanvaarasta, vakavasta loukkaantumisvaarasta ja vakavasta ympäristön vaarasta.

4 Poliisin määrittämien liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmän (Liike) tilanne sekä poliisin järjestelmäkehittäminen

Kun puhutaan lakimuutoksista, jotka tuovat poliisille uusia liikennevirhemaksutehtäviä, on aina huomioitava järjestelmäkehittämisen tilanne poliisissa. Poliisin liikennevirhemaksuasioiden käsittelyjärjestelmä (jatkossa Liike) jouduttiin toteuttamaan aivan kohtuuttomassa aikataulussa ja täysin ilman lakivalmistelussa esiin tuotua toteutuksen vaatimaa lisärahoitusta. Järjestelmä on 1.6.2020 voimaan tulleen tieliikennelain asettaman toteutusaikataulun ja rahanpuutteen vuoksi vielä keskeneräinen, ja sitä joudutaan korjailemaan monelta osin vielä pitkään. Tämä luonnollisesti vaikuttaa Liike-järjestelmän kehittämiseen tällä hetkellä sekä tulevana vuosina. Onkin erityisesti huomioitava, että kaikissa lakimuutoksissa tulee nyt ja jatkossa antaa poliisille sekä muille prosessitoimijoille tietojärjestelmäkehittämisessä tarvittava rahoitus sekä toteutuksen ja henkilöstörekrytoinnin vaatima aika, joka alkaa kulua virallisesta lisärahoituspäätöksestä. Merkittävässä, hankkeistusta vaativissa lakimuutoksissa tulisi aina lisäksi huomioida poliisin hankekehittämisen ja valtionvarainministeriön budjetoinnin vuosikello.

Nyt esitettyjen uusien liikennevirhemaksuprosessien vaatimien tietojärjestelmämuutosten kustannukset sekä poliisin toteutusaikataulukyvykyys riippuvat täysin lakimuutoksen lopullisesta sisällöstä ja lain voimaantulon aikataulusta, mutta Poliisihallitus haluaa korostaa, ettei 1.1.2023 ole millään tavalla tarkasteltuna realistinen aikataulu.

4.1 Lakimuutoksessa ehdotetun uuden prosessin suurimmat haasteet ja poliisin näkemys prosessikehittämisestä

Liikennevirhemaksuprosessin nykyvahvuus on siinä, että lainsäätäjän vähäiseksi hallinnollisella sanktiolla rangaistaviksi teoiksi katsomat rikkomukset pystytään poliisilla käsittelemään ja määräämään tehokkaasti, kunhan prosessi on selkeä ja tietojärjestelmät on ehditty kehittää mahdollisimman hyvin ja automatisoidusti käsittelyä tukeviksi. Laissa määritelty kiinteä summa kullekin teolle on suuri tekijä prosessin selkeyden ja poliisin äärimmäisen tiukoilla olevien henkilöresurssien järkevän käytön takaamiseksi.

Lakiluonnoksessa esitetty täysin uusi liikennevirhemaksulogiikka, jossa vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävän liikennevirhemaksun summa olisi erikseen määriteltävä, verotustietoihin perustuva summa määrättäväksi oikeushenkilölle välillä 1–1000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 1–500 euroa poikkeaa suuresti liikennevirhemaksuprosessin nykyisestä toteutuksesta ja järjestelmälogiikasta.

Poliisihallitus esittää, että vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu määriteltäisiin aina kiinteäsummaiseksi. Kiinteät summaporrastukset, joita laissa ehdotetaan poliisin sakkokäsikirjassa ohjeistettaviksi, voisi kolmessa porrastuksessa kirjoittaa jo lakiin, jotta prosessista tulisi mahdollisimman sujuva ja helppotulkintainen. Tämä tukisi hallinnollisen maksuseuraamuksen prosessin selkeyttä ja helppoutta, eikä asettaisi yhdenvertaisen kohtelun tai seuraamuksen selkeyden osalta epäselvyyttä, esimerkiksi kansainvälisten oikeushenkilöiden kohdalla. Kiinteäsummainen liikennevirhemaksu toimisi myös pelotteena, koska jokaisesta havaitusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta olisi odotettavissa sama maksuseuraamus. Jos vähäisen hallinnollisen maksuseuraamuksen määrään halutaan variaatiota, Poliisihallitus esittää, että summat olisivat korkeintaan kolmiportaiset, mutta kiinteät summat sekä oikeus- että yksityishenkilön kohdalla. Tämä säästäisi sekä käsittelyresurssia että tietojärjestelmämuutoksiin vaadittavaa aikaa sekä lisäresurssia.

Esitetyssä prosessissa seuraavaksi haastavin asia, jos Poliisihallituksen edellä esittämä kiinteäsummaisuus toteutuisi, ovat siinä vaadittavat uudet toiminnallisuudet oikeushenkilöiden käsittelyyn sekä Liikkeessä, että siihen liittyvissä järjestelmissä (Poliisin operatiiviset lomakkeet-järjestelmä POLO, Oikeusrekisterikeskuksen Rajsa-järjestelmä). Nämä muutokset jo omalta osaltaan aiheuttavat sen, ettei 1.1.2023 ole lain voimaantulolle realistinen päivämäärä.

Traficomien ilmoitusprosessi havaituista, liikennevirhemaksulla rangaistavista rikkomuksista poliisille vaatii täysin uuden toteutuksen, jos se automatisoidaan. Tämän toteutuksen kustannuksia tai aikataulua ei pystytä arvioimaan ilman tarkempaa suunnittelua jossa Traficomien prosessi on selvillä.

4.2 Poliisilla ehdotetun lakimuutoksen edellyttämien tietojärjestelmämuutosten mahdollinen aikataulu ja kustannukset

Ehdotetusta lakimuutoksesta seuraa toteutusmuutoksia sekä Poliisin operatiiviset lomakkeet-järjestelmään (jatkossa POLO), että taustajärjestelmään (jossa vaadittavasta aikataulusta riippuen vaihtoehtoina ovat ensin poliisin hallinnollisten asioiden käsittelyjärjestelmä Acta, sitten Liike tai suoraan Liike). Myös Oikeusrekisterikeskuksen Rajsa-järjestelmään vaadittaisiin muutoksia. On sanomattakin selvää, että näiden järjestelmämuutosten toteuttamiseen tarvitaan aikaa, rahaa sekä henkilöresurssia.

Järjestelmissä ehdotettu prosessi menisi niin, että kentällä havaitusta vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta tulisi POLOsta käsittelyjärjestelmään tapauksesta tarvittavat tiedot sisältävä heräte/ilmoitus, jonka perusteella liikennevirhemaksuasian selvitys ja kuuleminen tehdään ja maksu määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Poliisilla ei ole Patentti- ja rekisterihallituksen VIRRE-tietopalveluun automatisoituja yhteyksiä, joten tietohaut jouduttaisiin tekemään manuaalisesti, jos lakiaikataulu ei sallisi ensitoteutusta Liike-järjestelmään.

Poliisihallitus näkee uudelle liikennevirheprosessille seuraavat toteutusvaihtoehdot aikatauluineen:

4.2.1 Jos ajoneuvon omistajalle tai haltijalle vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu on summaltaan kiinteä tai selkeästi porrastettu (määrätyt summat)

Toteutus saadaan tehtyä POLO- ja Liike-järjestelmissä, kunhan Liike saadaan vaadittuun kehittämisvalmiuteen. Muutoksia sekä rajapintoihin että järjestelmään on tehtävä.

- Aikataulu: 1.6.2024
- Kustannukset yhteensä 122 000 euroa (jossa POLO: 42 000 euroa ja Liike: 80 000 euroa)
- Henkilöstöresurssi: ei tarvita lisäresurssia, saadaan toteutettua ylläpitohenkilöstön resurssilla, kunhan aikataulu on aikaisintaan 1.6.2024.

Lisäksi tulee huomioida Oikeusrekisterikeskuksen kustannukset, jotka ovat vähintään 7 000–10 000 euroa. Kustannukset muodostuvat liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määräämisestä johtuvista muutoksista Rajsa-järjestelmän toiminnallisuuksiin.

4.2.2 Jos ajoneuvon omistajalle tai haltijalle vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu ei ole summaltaan kiinteä

Lakiluonnoksessa esitetty täysin uusi liikennevirhemaksulogiikka, jossa summa määrättäväksi ei-luonnolliselle oikeushenkilölle olisi välillä 1–1000 euroa ja luonnolliselle henkilölle 1–500 euroa (huomioitava myös yhteisen virhemaksun korotus, joka olisi luonnollisella henkilöllä 100 euroa ja oikeushenkilöllä 200 euroa) poikkeaa liikennevirhemaksuprosessin nykyisestä toteutuksesta ja järjestelmälogiikasta. Muutoksia vaadittaisiin sekä POLOon, että taustajärjestelmään (jossa aikataulusta riippuen ensitoteutus Acta tai Liike). Muutosten toteuttamiseen tarvitaan aikaa, rahaa sekä henkilöstöresursseja.

Muutos on järjestelmissä erittäin merkittävä. Tästä syystä järjestelmämuutokset on erikseen projektoitava, jotta toteutus kaikkine yksityiskohtineen saadaan määriteltyä sekä toteutettua suunnitelmien mukaan aikataulussa ja poliisille erikseen saadussa lisärahoituksessa pysyen. Projektille tarvitaan projektipäällikköresurssi, arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta minimissään, sijoituspaikkana Poliisin informaatioteknologiakeskus. On huomioitava, että tarvittavan uuden henkilön rekrytointiin tarvitaan ensin varmuus rahoituksesta ja tämän jälkeen vähintään 4 kuukautta aikaa, poliisin hankeaikataulu huomioiden. Poliisihallitus on tämän vaihtoehdon osalta selvittänyt seuraavat toteutusvaihtoehdot, joissa lakimuutoksen aikataulu on ratkaiseva tekijä.

4.2.3 Toteutus tehdään POLOon ja Liikkeeseen

- Aikataulu: Toteutus valmis vuoden 2024 lopussa (1.12.2024)
- Kustannukset: 232 000 euroa vuosina 2023–2024
- POLO-järjestelmän muutokset: 42 000 euroa
- Liike-järjestelmän muutokset: 120 000 euroa
- Muutosta vetävä projektipäällikköresurssi (0,5hvt) 35 000 euroa vuodessa 2023–2024 eli 70 000 euroa.

Lisäksi tulee huomioida Oikeusrekisterikeskuksen kustannukset 7 000–10 000 euroa, jotka tulevat liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määräämisestä johtuvista muutoksista Rajsa-järjestelmän toiminnallisuuksiin.

4.2.4 Nopea toteutus, jossa aluksi rajapintatoteutuksia ei vielä saada turvaväylään mutta käsittely saadaan aloitettua POLO- ja Acta-järjestelmissä, automatisointi ja Liike-toteutus tehdään käyttöönoton jälkeen

- Aikataulu: syksy (1.9.2023) mahdollinen käyttöönotto, tarkka aikataulu määräytyy rahoituksen varmistumisen perusteella. Koko toteutus valmis vuoden 2024 lopussa.
- Kustannukset: 446 000 euroa vuosina 2023–2024

Kustannukset olisivat vuonna 2023 191 000 euroa. Koostuu seuraavista alkukustannuksista: POLO 24 000 euroa, Acta 40 000 euroa. Tämän jälkeen toteutuksessa tehtävät kehitykset ja yhteydet liittyen tiedonsiirtoon ja tiedoksiantoihin (suomi.fi) maksaisivat vuoden 2023 loppuun mennessä seuraavasti: POLO 42 000 euroa, Acta 50 000 euroa. Kokonaisuutta vetävä projektipäällikköresurssi 35 000 euroa.

Tämän jälkeen prosessin toteutus Liikkeeseen vuoden 2024 loppuun mennessä toisi kustannuksia vuodelle 2024 155 000 euroa, joka koostuu seuraavista järjestelmäkehityskustannuksista: Liike: 120 000 euroa, vaadittu projektipäällikköresurssi 35 000 euroa.

On huomioitava, että Actan käytöstä tässä tarkoituksessa on käytävä vielä keskustelu tarkoituksenmukaisuudesta sekä aikataulun järkevyydestä, sillä toteutus tulisi joka tapauksessa tehdä lopulta Liike-järjestelmään.

Lisäksi on huomioitava Oikeusrekisterikeskuksen kustannukset vähintään 7 000–10 000 euroa, jotka tulevat liikennevirhemaksun oikeushenkilölle määräämisestä johtuvista muutoksista Rajsa-järjestelmän toiminnallisuuksiin.

5 Lopuksi

Poliisihallitus toivoo, että liikennevirhemaksuprosesseja voidaan myös lainsäätäjän puolelta tarkastella kriittisesti niin, että tarkoituksenmukaisuus ja

poliisin henkilöresurssin käyttö huomioitaisiin parhaalla tavalla uusissa poliisille osoitettavissa tehtävissä ja lakimuutosten aikatauluissa. Nyt esitetyssä täysin uudessa liikennevirhemaksuprosessissa on niin suuria muutoksia poliisin nykyiseen liikennevirhemaksutoimintaan, ettei 1.1.2023 ole millään tavalla realistinen aikataulu esitetyn lakimuutoksen voimaantulolle. Poliisin sekä Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmiin tehtävät muutokset tulevat vaatimaan erikseen tähän tarkoitukseen osoitettua lisärahoitusta, henkilöresurssia sekä aikaa.

Poliisijohtaja

Sanna Heikinheimo

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 04.08.2022 klo 09:29. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, esikunta
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Karl Linderborg
Poliisihallitus, suunnittelu- ja talouspäällikkö Tiina Pelkonen
Poliisihallitus, ylitarkastaja Kaisa Turunen
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue