

15.05.2023

POL-2023-46501

Puolustusministeriö
kirjaamo.plm@gov.fi

VN/2080/2021, 6.4.2023

Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeksi

1 Lausuntopyyntö

Puolustusministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa ja siihen liittyviksi laeiksi.

Esityksen tavoitteena on uudistaa vaarallisten aineiden kuljetusta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa koskevat säännökset. Tavoitteena on myös saattaa sääntely vastaamaan kaikilta osin perustuslain vaatimuksia. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa.

Uusi siviilikuljetuksia koskeva VAK-laki on otettava huomioon Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta koskevaa sääntelyä uudistettaessa. Lisäksi Suomen liittyminen Natoon ja sen vaikutukset yhteen toimivien ja harmonisoitujen Nato-standardien ja Nato-käytänteiden käyttöönottoon Suomessa on huomioitava. Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva lainsäädäntö edellyttää Puolustusvoimien toiminnan erityispiirteiden huomiointia.

Tarkoituksena on taata Puolustusvoimien sujuva toiminta kaikissa olosuhteissa. Sama koskee Rajavartiolaitoksen toimintaa.

2 Poliisihallituksen lausunto

Tässä lausunnossa on hallituksen esityksen luonnoksen arvioinnin perusteeksi otettu se lähtökohta ja oletusarvo, että Puolustusvoimien tahtotilana olisi myös poliisin suorittaman liikennevalvonnan kohdentaminen normaaliolojen aikana Puolustusvoimien ajoneuvokalustoon, vaarallisten aineiden kuljetustenkin osalta. Laadukkaan ja tehokkaan valvonnan mahdollistamiseksi olemme kiinnittäneet jo esityksen luonnosvaiheessa huomiomme seuraavissa arviointikohdissa ilmeneviin seikkoihin.

Puolustusvoimien sekä Rajavartiolaitoksen toimintaan liittyviä VAK-kuljetuksia tulisi lähtökohtaisesti koskea saman sisältöinen lainsäädäntö,

kuin siviilikuljetuksiakin. Molempia kuljetuksia koskevat samat riskit kuljetettavan materiaalin osalta. Erikseen ovat tilanteet, joista on säädetty esimerkiksi poikkeuslainsäädännössä. Poliisin liikennevalvonnan tavoitteena on turvata liikenneturvallisuus kuljetuksen suorittajasta riippumatta.

2.1 Yleisiä huomioita esityksestä

2.1.1 Luku 1.1. (sivu 4)

Esitysluonnoksen luvussa 1.1 on käsitelty lainsäädännön nykytilaa. Luvussa todetun mukaan: "Sotilaallisen erityismateriaalin ja sotilaallisten kuljetusten vuoksi ei kuitenkaan ole perusteltua, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljettamaa erityismateriaalia, koska kuljetuksiin liittyy esimerkiksi niiden suorituskykyyn liittyvää tietoa. Siviiliviranomaisilta ei ole perusteltua nykyisessä toimintaympäristössä edellyttää osaamista, joita sotilaallinen materiaali edellyttää."

Lausunto:

Tällä siviiliviranomaisella tarkoitettaneen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia, jolla on kuitenkin merkittävä tehtävä ja rooli poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyökumppanina vaarallisten aineiden siviililainsäädännön valvonnan osalta, muun muassa erillisten määräysten ja ohjauksen roolissa. Siksi ei tulisi olla täysin poissuljettua mahdollisuus siihen, että Traficom olisi mukana myös tässä lainsäädännössä yhtenä toimijana, erityisesti valvonnan osalta.

2.1.2 Luku 2.1. (sivu 6)

Esitysluonnoksen luvussa 2.1 on arvioitu nykytilaa seuraavasti: "Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan Puolustusvoimien valvonnassa tapahtuvissa kuljetuksissa, ellei tässä asetuksessa toisin määrätä. Käsite "vaarallisten aineiden kuljetus Puolustusvoimien valvonnassa" on määritelty tarkemmin asetuksen 2 §:n kohdissa 7 ja 8. Kohdan 7 mukaan käsite tarkoittaa VAK-lain 3 §:n 14 kohdassa tarkoitettua kuljetusta ja kuljetusta, joka tapahtuu kokokuormana.

Kohdan 8 mukaan kokokuormalla tarkoitetaan kuormaa, jonka Puolustusvoimat lähettää käyttöönsä varatussa ajoneuvossa tai suurkontissa ja jonka kaikki kuormaus- ja purkamistoiminnot suoritetaan Puolustusvoimien ohjeiden mukaisesti. Tällöin Puolustusvoimat on tosiasiallisesti vaarallisen aineen lähettäjä ja vastaanottaja ja kuljetuksen suorittajana voi toimia siviilikuljetusyrittäjä. Tällaisia ovat erityisesti siviilitoimijan Puolustusvoimien tilauksesta ja Puolustusvoimien lukuun toteuttamat kuljetukset. Näissä kuljetuksissa voidaan soveltaa puolustusministeriön asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimien valvonnassa säädettyjä poikkeuksia vastaaviin siviilisäännöksiin nähden."

Lausunto:

Tienvarsivalvonnassa tulee poliisin liikennevalvojan selvittää, kuka on lähettäjä, kuka kuljetuksen suorittaja ja kuka vastaanottaja. Nämä tiedot tulee olla valvojan saatavilla myös edellä kuvatuissa kuljetuksissa. Lisäksi vastuun kohdentuminen eri toimijoihin tulee olla myös selkeästi kuvattuna (luonnollinen henkilö/oikeushenkilö).

2.1.3 Luku 2.2. (sivu 7)

Esitysluonnoksen mukaan: "Kuten sotilasajoneuvolaissa myös tämän lain alaan kuuluvien kansainvälisten vaarallisten aineiden kuljetusajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ja tunnustamisen suorittaisi Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto ennen kuin kyseinen ajoneuvo voisi liikkua Suomessa."

Lausunto:

Tämä tieto tulisi myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta arvioituna olla valvontaviranomaisen käytössä tienvarsitarkastuksessa, joko kirjallisessa tai sähköisessä muodossa, mikäli tarkoituksena ja tavoitteena on se, että myös poliisin tulisi normaalioloissa kohdentaa valvontaa kansainvälisiin kuljetuksiin.

2.1.4 Luku 4.1.1. (sivu 8)

Esitysluonnoksen mukaan: "Laki vastaisi mahdollisimman pitkälti siviilivak-lainsäädäntöä. Näiltä osin esityksen perusteluosiossa viitataan siviilivak-lain pykäliin. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toiminnasta johtuvat poikkeusehdotukset pyritään perustelemaan mahdollisimman kattavasti."

Lausunto:

Liikennevalvontatyötä helpottaisi erittäin paljon se, jos nyt esitetyn lainsäädännön perusteet olisivat mahdollisimman samansuuntaiset ja yhtenevät siviilivak-lain kanssa. Siviilivak-laki on laadittu myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta, mistä syystä perusteiden on hyvä olla samansuuntaiset ja yhtenevät.

2.2 Pykäläkohtaista arviointia

2.2.1 Soveltamisala (1 §)

1 mom.

Lakia sovellettaisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksiin, jotka toteuttaa yksityinen toimija näiden viranomaisten lukuun, kun kyse on valmiuden kohottamisen aikana.

Lausunto:

Normaalioloissa yksityiseen toimijaan sovellettaneen siten siviilivak-lakia.

2. mom.

Lakia sovellettaisiin kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Lausunto:

Kuljetus olisi siviilivak-lain ulkopuolella silloin, kun kuljetus ei tapahdu yksityisen toimijan toimesta, ja joiden tarkastamiseen ja hyväksymiseen Puolustusvoimilla ei liene toimivaltaa, ainakaan normaalioloissa.

2.2.2 13 §. Tiedot vaarallisesta aineesta ja muut kuljetusta varten tarvittavat tiedot.

Vaadittujen tietojen sijainti ja järjestys rahtikirjassa on pitkälti vapaavalintainen, mutta kuitenkin sellaiset tärkeimmät tiedot kuten kuljetusnimike ja luokitustieto on annettava tietyssä järjestyksessä tietojen selkeän esitystavan edellyttämällä tavalla.

Lausunto:

Itse rahtikirjan tietosisältö on siviilikuljetuksien osalta tarkoin määritelty, se missä muodossa tieto esitetään, on vapaavalintainen.

Uusin siviilivak-lakia kuvaavan rahtikirjan sisältö on tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston Vaarallisten aineiden kuljetus tiellä -määräysluonnoksessa lausunnolla, kirjaus löytyy määräysluonnoksen kohdasta 5.4.1.

2.2.3 23 §. PV-VAK-hyväksyntää ja PV-VAK-katsastusta koskevien tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin.

Lausunto:

Koska poliisilla ei ole yhteyttä eikä käyttöoikeuksia sotilasajoneuvorekisteriin olisi toivottavaa, että hyväksynnän vahvistava asiakirja pidettäisiin ajossa mukana ja esitettäisiin pyydettyä valvontaviranomaiselle.

2.2.4 24 §. Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen PV-VAK-hyväksynnässä

Puolustusvoimien tulisi ylläpitää ajantasaista listaa Suomen alueella vierailuvista ajoneuvoista. Sääntely vastaisi nykytilaa. Toisen valtion asevoimien ajoneuvot eivät useinkaan täytä ADR-vaatimuksia ja ne on VAKkuljetuksiin hyväksynyt lähettjävaltion sotilasviranomaisen. Pykälässä säädettäisiin Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle arviointitehtävä näiden ajoneuvojen käyttökelpoisuudesta VAK-kuljetuksiin Suomen alueella.

Lausunto:

Mikäli tavoitteena on, että poliisi oman liikennevalvontatyönsä ohessa tarkastaisi myös Suomen alueella vierailevia ajoneuvoja tulisi niistä ja niiden hyväksynnästä olla tieto myös tienvarsivalvonnassa.

2.2.5 60 §. Puutteellisuuden ja vian korjausvelvoite sekä kuljetuksen keskeyttäminen

Säännöskohtaisten perusteluiden mukaan "Valvontaviranomaisella tässä tarkoitetaan Pääesikunnan teknillistä tarkastusosastoa."

Lausunto:

Lakiehdotuksen 94 §:n mukaan pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto toimisi yleisenä valvontaviranomaisena. Lisäksi ehdotuksen 96 §:ssä säädettäisiin, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvoisivat tämän lain noudattamista omilla tehtäväalueillaan. Valvontaa tehtäisiin yhdessä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston kanssa. Näin ollen valvontaviranomaisia olisivat kaikki kolme viranomaista ja sen lisäksi pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto yleisenä valvontaviranomaisena.

Tästä asetelmasta huolimatta säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että 94 §:ssä valvontaviranomaisella tarkoitetaan pelkästään Pääesikunnan teknillistä tarkastusosastoa. Säännös ei siis koskisi poliisia, Tullia eikä Rajavartiolaitosta. Onko tarkoituksena sitten se, että mikäli poliisi tapaisi valvonnassaan puutteellisen ja vikaantuneen ajoneuvon, niin havainnoista tulisi joillain keinoin toimittaa tieto Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle päätöksentekoa varten. Säännös myös jättää epäselväksi sen, olisiko poliisilla oikeus tiekuljetusten osalta puuttua puutteellisiin kuljetuksiin tieliikennelain ja ajoneuvolain nojalla. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta lieinee perusteltua, että kaikkia kuljetuksia koskevat myös tieliikennelain ja ajoneuvolain säännökset ja että poliisilla ja muilla valvontaviranomaisilla on oikeus puuttua havaitsemiinsa puutteisiin.

Säännöksessä olisi selkeyden vuoksi hyvä todeta suoraan, että valvontaviranomaisella on oikeus keskeyttää kuljetus, jos matkan aikana todetaan puutteellisuus tai laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden. Nyt tätä ei säännöksessä suoraan todeta, mikä ei täysin vastaa niitä julkisen vallan käytölle asetettuja tarkkarajaisuuden ja täsmällisyyden vaatimuksia. Sama koskisi myös korjausvelvoitteen antamista.

Pykälän 2 momentin 1 kohtaa voisi tarkentaa. Siinä todetaan nyt niin, että kuljetusta keskeytettäessä on otettava huomioon "keskeyttämisestä aiheutuvat vaarat". Siinä on varmastikin ollut tarkoitus todeta, että kuljetuksesta aiheutuvat vaarat.

2.3 Säännökset valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa

Ei kommentoitavaa.

2.4 Tilapäinen säilytys

Ei kommentoitavaa.

2.5 Osapuolten velvollisuudet

Arvioitu kohdassa 2.7.

2.6 Viranomaisten toimivalta ja valvonta

2.6.1 67 §. Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä.

Säännöskohtaisen perusteluiden mukaan: "Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä.

Säännös koskisi kaikkia kuljetusmuotoja. Säännöksessä ei rajattaisi määräysten antajaksi vain poliisi-, rajavartio- ja tullimiestä, sillä tässä laissa kuljetuksen tarkastamiseksi tarkastuksia voivat tehdä myös muut laissa säädetyt valvontaviranomaiset. Valvontaviranomaisista säädettäisiin 19 luvussa, ja viranomaisten toimivaltuuksista 20 luvussa. Kuitenkin poliisi voi aina käyttää poliisilaissa (872/2011) säädettyä poliisimiehen käskyvaltaa, jonka mukaan mainitussa laissa tai muussa laissa säädettyä toimivaltuutta käyttäessään poliisimiehellä on oikeus yksittäistapauksessa antaa jokaista velvoittavia tarpeellisia käskyjä ja kieltoja. Vastaava säännös on rajavartiomiehen osalta rajavartiolaissa (578/2005)."

Lausunto:

Tulisiko selkeyttää sitä, mitä valvontaviranomaiselle tässäkin pykälässä tarkoitetaan, jos kerran lakiehdotuksen 60 §:ssä sillä tarkoitetaan pelkästään Pääesikunnan teknillistä tarkastusosastoa. Säännöskohtaisten perusteluiden mukaan tässä valvontaviranomaisella tarkoitetaan tarkastusosaston lisäksi poliisia, Tullia ja Rajavartiolaistosta.

Lisäksi ainakin asiakirjojen mukana pitämisen osalta saattaisi olla tarpeen tarkentaa sitä, mitkä asiakirjat tulee olla mukana ja pyydettyä esittää. ADR-ajolupa on kirjattu esityksen pykäläperusteluun, mutta epäselväksi jää esimerkiksi se koskeeko tämä velvollisuus myös PV-VAK -ajolupaa, vai kuuluuko sen valvonta vain Pääesikunnan tarkastusosastolle. Rahtikirjat on kirjattu myös esitettäviin ja mukana pidettäviin asiakirjoihin, joten tulisiko niiden sisällöllisestikin vastata siiviliVAK-lakia ja Traficomien määräyksen vaatimuksia (tarkemmin kohdassa 2.2.2.).

2.6.2 94 §. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto yleisenä valvontaviranomaisena

Lausunto:

Perusteluissa on selkeästi kirjattu Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston vastuut, joiden toteutumiseen poliisi voi omassa liikennevalvonnassaan luottaa.

Viranomaisista perustettavaa yhteistyöryhmää pidetään kannatettavana, erityisesti valvonnan yhteisten päämäärien, linjausten ja tiedon välittämisenkin selkeyttämisen osalta.

2.6.3 96 §. Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvontaviranomaisina

Pykälässä säädettäisiin ne valvontaviranomaiset, jotka toteuttaisivat tämän lain soveltamisalaan kuuluvien kuljetusten valvontaa yhteistyössä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston kanssa.

Lausunto:

Osittain epäselväksi jää onko tarkoituksena suorittaa valvontaa ainoastaan yhteistyössä Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston kanssa vai onko PTR-viranomaisilla myös itsenäinen toimivalta valvontaan.

2.6.4 101 §. Valvontasuunnitelma.

Pykälän 1 momentissa olisi uusi vaatimus siitä, että valvontaviranomaisen olisi laadittava valvontatehtävistään suunnitelma. Valvontaviranomaisen harkintaan kuuluisivat valvontasuunnitelman esitystapa, laajuus ja sisältö. Näin valvontasuunnitelmassa pystyttäisiin paremmin huomioimaan lain soveltamisalaan sisältyvät erilaiset kuljetusmuodot ja niihin liittyvät ominaispiirteet sekä riskit ja vaarat. Pykälässä esitettävä valvontasuunnitelma voisi sisältyä valvontaviranomaisen muuhun valvontasuunnitelmaan. Valvontasuunnitelmaan perustuva valvonta on parhaimmillaan suunnitelmallista, oikein kohdistuvaa, ennalta ehkäisevää ja läpinäkyvää.

Lausunto:

Valvontaviranomaisella ja valvontasuunnitelman laadinnan vastuullisena tarkoitettaneen tässä kohtaa Pääesikunnan teknillistä tarkastusosastoa. Olisikin selkeintä, että juuri se laatisi valvontasuunnitelman, jossa huomioitaisiin muut valvontaviranomaiset.

Yhteisvalvonta vaatisi pääsääntöisesti laajempaa osaamista kuin vain PV-VAK -lain tuntemusta. Käytännössä se edellyttää Puolustusvoimien mukana oloa tienvartitarkastuksissa (sotilasajoneuvojen määräykset, kansainväliset ja muun muassa NATO -sotilaskuljetukset, ym. sotilaalliset erityispiirteet).

Valvontasuunnitelman edellyttäminen tai yhteisvalvonta vaatimus ei voine tarkoittaa sitä, ettei valvontaviranomainen voisi suorittaa valvontaa myös suunnitelman tai yhteisvalvonnan ulkopuolella.

2.6.5 107 §. Valvontaviranomaisen velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista ja toimenpiteistä.

Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa valvonnassa havaituista rikkomuksista ja seuraamuksista, jos Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteet sitä edellyttävät. Pykälä olisi kansainvälisten sopimusten osalta pääosin saman sisältöinen VAK-lain 127 §:n kanssa. Erona olisi se, että pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin ilmoittamisesta ulkomaille sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle,

jossa rikkomukseen osallistuneen ulkomaisen asevoiman kotipaikka sijaitsee. Tällainen tapaus voisi tulla kyseeseen sotilaallisessa yhteistyössä ulkomaisten puolustusvoimien kanssa.

Lausunto:

Valvontaviranomaiselle tarkoitaneen tässä kohtaa Pääesikunnan tarkastusosastoa.

2.6.6 109 §. Valvontaviranomaisen tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus.

Lausunto:

Valvontaviranomaiselle tarkoitaneen tässä kohtaa Pääesikunnan tarkastusosastoa.

2.6.7 111 §. Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tässä laissa tarkoitetuilla viranomaisilla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada välttämättömiä tietoja tehtäviensä hoitamiseksi. Siten tämän lain 19 luvussa säädetty valvontaviranomaiset saisivat tietoja valvontatehtävää varten. Viranomaisen saisi välttämättömiä tietoja myös muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi, mikä takaisi esimerkiksi Pääesikunnan teknilliselle tarkastusosastolle oikeuden saada tietoja vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä säiliöistä ja paineastioista. Pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston tietojen ylläpitotehtävästä säädettäisiin 100 §:ssä.

Tietojensaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi siten vain valvonnan kannalta välttämättömiin tietoihin.

Lausunto:

Perusteluissa oleva viittaus lain 19 lukuun selkeyttää osin myös poliisin toimivaltaa.

Epäselväksi jää se, mitä valvonnan kannalta välttämättömillä tiedoilla tarkoitetaan.

2.6.8 112 §. Virka-apu

Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus antaa virka-apua valvontaviranomaiselle.

Lausunto:

Virka-avun antaminen ei ole sitä antavalle viranomaiselle oikeus, vaan laissa säädetty velvollisuus. Viranomaisella on velvollisuus antaa pyynnöstä virka-apua, jos siitä on laissa erikseen säädetty.

Lakiehdotuksen 112 §:n 1 momentissa tulisi nykyisen sanamuodon sijaan olla niin, että poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on velvollisuus antaa valvontaviranomaisen pyynnöstä virka-apua, minkä jälkeen olisi momentis-

sa nyt oleva lista. Tällöin pykälästä ilmeni selvästi, että virka-apun antamiseen on velvollisuus, mutta se edellyttäisi virka-apupyyntöä.

2.6.9 118 §. Hallinnolliset pakkokeinot.

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvon-
nassa olisi ensisijaisesti käytettävä ohjaavia keinoja, mutta selvissä väärin-
käytöstapauksissa valvontaviranomaisella tulisi olla riittävän tehokkaat kei-
not lainmukaisen tilanteen palauttamiseksi. Pykälä olisi saman sisältöinen
VAK-lain 139 §:n kanssa.

Lausunto:

Tässä pykälässä valvontaviranomaisella tarkoitettaneen Pääesikunnan tar-
kastusosastoa.

2.7 Sanktiot

2.7.1 120 §. Vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu

Ei lausuttavaa.

Joillain kohdin lienee syytä tarkastaa muun muassa maininnat Liikenne- ja
viestintävirastosta, jonka rooli siviiliVAK-laissa on tätä PV-VAK-lakia merkit-
tävämpi.

2.7.2 121 §. Liikennevirhemaksun määrääminen ja suuruus.

Hallinnollisia seuraamuksia koskevien sääntelyperiaatteiden mukaan seu-
raamuksen määräämistoimivalta on yleensä perusteltua osoittaa sellaiselle
lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla
on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perus-
teena olevia seikkoja (ks. Lainkirjoittajan opas jakso 12.10.). Tämän vuoksi
pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksun määräisi Pääesikunnan
teknillinen tarkastusosasto. Tehtävä olisi Pääesikunnan teknilliselle tarkas-
tusosastolle uusi ja edellyttäisi tähän liittyvien menettelytapojen ja yhteis-
työkanavien rakentamista.

Lausunto:

Perusteluosio mukailee siviiliVAK-lakia, jossa määrittelytehtävä annettiin
valvontaviranomaisille, eli käytännössä PTR-viranomaisille. Tällä hetkellä
poliisi tekee siviiliVAK-lain rikkeiden määrittelytehtävää, jonka lainsäätaja
tehtäväksi antoi. Määrittelytyö ja järjestelmän rakentaminen on merkittä-
västi työaika- ja resurssia vievä kokonaisuus koska työ edellyttää useiden
kymmenien jopa satojen teontarkenteiden ja liikennevirhemaksulle määri-
teltyjen liukumien sisällä olevien kiinteiden liikennevirhemaksujen määritte-
lyä. Määrittelyssä tulee huomioida muun muassa perustuslakivaliokunnan
antama ohjeistus, vaaraluokat, sekä yksityisen ja oikeushenkilön roolit ja
vastuut. Lisäksi liikennevirhemaksuprosessi ohjaa tiukasti myös sitä tuke-

van tietojärjestelmän rakentamista, ja siitä edelleen rakennettavien yhteyksien sisältöä muun muassa Oikeusrekisterikeskukseen. Ainoa ennalta määrätty liikennevirhemaksun suuruus, joka tässäkin esityksessä on huomioitu, on 40 euroa asiakirjapuutteesta. Kaikki muu määrittely jää valvontaviranomaisen tehtäväksi.

Oikeudenmukaisuuden ja yhdenmukaisuuden vuoksi lienee selvää, että liikennevirhemaksujen määrittelyssä tulee tavoitteena olla samansuuruiset seuraamukset riippumatta siitä onko kyse siviiliVAK-lain vai PV-VAK-lain soveltamisesta.

Koska liikennevirhemaksun määräämistä ei olla tässä lainsäädännössä antamassa poliisin tehtäväksi tulisi valvontaprosessissa jollain tavoin selkeyttää se; mitä tietoa, millä tavoin, mistä rikkeistä ja teoista ja kenelle poliisin tulee edelleen lähettää, jos poliisin valvontatietoa pidetään tämän lainsäädännön valvonnassa merkittävänä ja toivottavana.

Huomiona vielä se, että pykälän perusteluihin on siirtynyt myös siviiliVAK-laissa ollut virhe siitä, että oikeushenkilölle määrättävän maksun suuruus olisi 300 euroa, varsinaisessa pykälässä summa on kuitenkin 500 euroa.

2.8 Huomioita liitelaeista

Ei lausuttavaa

2.9 Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

Kuvattu lausunnon aiemmissa asiakohdissa.

2.10 Asetukset ja niiden vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

Ei lausuttavaa

Poliisijohtaja

Sanna Heikinheimo

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 15.05.2023 klo 15:45. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Jakelu

Puolustusministeriö
kirjaamo.plm@gov.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue
Poliisihallitus, esikunta
Poliisihallitus, poliisitarkastaja Visa Weckström