15.1.2023

**Liikenne- ja viestintävaliokunta**

Eduskunta

# Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä (HE 231/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä (HE 231/2022 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksessä ehdotetaan täydennettäväksi hallituksen esitystä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi uudistamalla lakiehdotuksen seuraamussääntely. Samalla ehdotetaan joitakin muutoksia, joissa on ilmennyt korjaamisen tai täydentämisen tarve alkuperäisen hallituksen esityksen eduskuntakäsittelyn aikana.

## Seuraamussääntely

SKAL on pitänyt hyvänä liikennevirhemaksun käyttöönottoa myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa jo alkuperäisen hallituksen esityksen kohdalla. SKAL kannattaa myös liikennevirhemaksun käytön laajentamista täydentävän hallituksen esityksen mukaisesti. SKAL esitti laajentamista jo lausunnossaan koskien alkuperäistä hallituksen esitystä.

Esityksessä ehdotetaan muutosta ajokorttilain 65 §:ään. Ehdotuksen mukaan mahdolliseen ajokieltoon määräämiseen toistuvien rikkomusten perusteella sisältyisivät kaikki ehdotetun 141 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetut vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukset. SKAL katsoo, että kuljettajaa tai ajoneuvoa koskevien asiakirjojen mukana pitämistä tai ajoneuvon varusteita koskevat vähäiset laiminlyönnit tulee rajata pois ajokieltoon vaikuttavista rikkomuksista.

## 14 §. Kuorman käsittely tiekuljetuksessa

Esityksessä ehdotetaan muutosta 14 §:n 2 momenttiin siten, että luvan- tai ilmoituksenvarainen kuorman käsittely tiekuljetuksessa laajennettaisiin koskemaan räjähteiden sijaan yleisesti vaarallisia aineita. Säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että tarkoituksena on rajoittaa räjähteiden lisäksi myös muiden ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettujen aineiden tarpeetonta kuormaamista ja purkamista yleisellä paikalla, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Tällaisia muita vaarallisia aineita olisivat perustelujen mukaan ”esimerkiksi myrkyllisten aineiden luokkaan kuuluvat erittäin myrkylliset aineet kuten eräät syanidit”.

Lupa- tai ilmoitusvelvollisuuden laajentaminen koskemaan ”vaarallisia aineita” on kuitenkin hyvin epämääräinen ja lavea, eikä esityksessä ole edellä mainittua tarkemmin avattu, mitä vaarallisia aineita luvanvaraisuus koskisi. Näin ollen se voisi lähtökohtaisesti koskea kaikkia mahdollisia vaarallisia aineita eli kaikkien vaarallisten aineiden kuormaaminen tai purkaminen taajamassa edellyttäisi lupaa poliisilta tai taajaman ulkopuolella poliisille tehtyä ilmoitusta.

Vaikka perusteluissa todetaankin, että tarkoitus on rajoittaa tarpeetonta kuormaamista ja purkamista, tätä ei ole sisällytetty varsinaiseen pykälätekstiin. Ja kun perusteluissa on todettu, että myös muiden ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettujen aineiden, koskee se todellakin kaikkia vaarallisia aineita, koska ne kaikki ovat mukana ADR-sopimuksen määräyksissä, ellei niitä rajata koskemaan vain jotain tiettyä ADR-sopimuksen määräyksissä olevaa kohtaa.

Lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottaminen kaikkien vaarallisten aineiden kuorman käsittelytoimiin tiekuljetuksissa olisi käytännössä mahdoton tehtävä niin lähettäjien, kuljetusyritysten kuin ilmoituksia käsittelevän poliisihallinnon näkökulmasta.

Esityksen lausuntopalautetta koskevassa kohdassa on käsitelty 14 §:ää koskevia lausunnonantajien lausuntoja. Täydentävää hallituksen esitystä ei ole kuitenkaan muutettu lausuntojen johdosta, perusteluna mm. se että tämän vuoksi 14 §:n 3 momentissa on määräyksenantovaltuus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä aineista ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttäisivät lupaa tai ilmoitusta. SKAL katsoo, että ehdotettua määräyksenantovaltuutta ei voi pitää täsmällisenä, tarkkarajaisena tai riittävästi yksilöitynä.

Lisäksi valtuutuksessa siis todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto **voi** antaa tarkempia määräyksiä eli liikenne- ja viestintävirasto voi harkintansa mukaan jättää määräyksen tästä antamatta. Tällöin jäisi jäljelle vain lain 14 §:n teksti. Tällaisenaan rajausta ei voi siten siirtää liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaan, vaan asiasta on tarpeen säätää lain tasolla täsmällisesti.

Näin ollen SKAL esittää edelleen aiemman lausuntonsa mukaisesti, että lakiesityksen 14 §:n sanamuotoa täsmennetään siten, että se rajataan aiemman ehdotuksen mukaisesti vain räjähteisiin tai rajataan vain suuren riskin sisältäviin vaarallisiin aineisiin. Pykälän tulisi vastata perusteluista ilmenevää tarkoitusta eli lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottamista nimenomaan vaarallisimpien luokitusten aineisiin. Tarkempi rajaus voitaisiin toteuttaa viittauksella ADR-sopimuksessa määritellyn suuren riskin sisältävän vaarallisen aineen luokitukseen (taulukko 1.10.3.1.2).

## Lakivaliokunnan lausunto

Lakivaliokunta on lausunnossaan (LaVL 32/2022 vp) kiinnittänyt huomiota siihen, että täydentävän esityksen sisältämä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta määrättävää liikennevirhemaksua koskeva säännös on varsin laaja ja raskaslukuinen. Esityksen 141 § sisältää kuljetusmuotojen eroavaisuuteen perustuvat neljä momenttia, joista 1 momentti sisältää 19 tekotapakohtaa, 2 momentti 17 tekotapakohtaa, 3 momentti 9 tekotapakohtaa ja 4 momentti 7 tekotapakohtaa. SKAL pitää hyvänä lakivaliokunnan näkemystä sääntelyn selkeyden parantamiseksi ja esittää, että eri kuljetusmuotoja koskevista rikkomuksista säädettäisiin omissa erillisissä pykälissään.

Lakivaliokunta on edelleen kiinnittänyt huomiota myös siihen, että liikennevirhemaksun ja seuraamismaksun määräämistä ja suuruutta koskeva 143 § ei sisällä säännöksiä liikennevirhemaksun tai seuraamusmaksun määräämisen vanhentumisesta. SKAL kannattaa liikenne ja viestintäministeriön lakivaliokunnalle tekemää esitystä, että 143 §:n 6 momenttia täydennetään lisäämällä sen alkuun muotoilu "Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli yksi vuosi. Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Jos rikkomus tai laiminlyönti on ollut jatkuvaa, määräaika lasketaan siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on päättynyt."

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja