Logistiikkayritysten Liitto ry

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
Puh. +358 50 349 2259
logistiikkayritykset@logistiikkayritykset.fi
www.logistiikkayritykset.fi

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

LAUSUNTO

17.1.2023

HE 231/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp täydentämisestä

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Logistiikkayritysten Liitto ry ottaa lausunnossa kantaa vain maanteiden tavaraliikennettä koskeviin asioihin. Kommentoimme pelkästään täydennystä.

Täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan uudistettavaksi vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain seuraamusjärjestelmä sanktioimalla lain rikkominen hallinnollisesti. Tämä tarkoittaisi, että rikosoikeudesta luovuttaisiin vaarallisten aineiden kuljetusten rikkomusten sanktioina. Käyttöön otettaisiin alkuperäisessä hallituksen esityksessä ehdotettavan markkinavalvonnanseuraamusmaksun lisäksi liikenteessä jo yleisesti käytössä oleva sanktiomaksu, liikennevirhemaksu järjestelmineen. Rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikoksentunnusmerkistö jäisi rikoslaissa ennalleen. Samoin ympäristön turmelemisesta vaarallisia aineita kuljetettaessa olisi edelleen kriminalisoitu rikoslain 48 luvun 1–4 §:ssä.

Siirtyminen rikosoikeudesta hallinnolliseen menettelyyn ei liittomme käsityksen mukaan aiheuta suurta muutosta. Pidämme hyvänä liikennevirhemaksujen käyttöönottoa myös vaarallistenaineiden kuljetuksissa. Olemme pitkään kokeneet haasteeksi sen, että lähettäjän vastuun osoittaminen on vaikeaa. Tämä muutos voi selkeyttää tätä näkökulmaa, mikä on kannatettavaa. Tärkeää on, että hallinnollinen seuraamus voidaan määrätä henkilölle tai oikeushenkilölle, joka on laiminlyönyt vaarallisten aineiden kuljetusten määräyksiä.

Olemme tutustuneet lakivaliokunnan lausuntoon LaVL 32/2022 vp.

Lakivaliokunta kiinnittää täydentävän esityksen sisältämän 1. lakiehdotuksen 141 §:n suhteen huomiota kuitenkin siihen, että säännös on varsin laaja ja raskaslukuinen. Säännös 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. Sääntelyn selkeyttä saattaisi kohentaa se, että eri kuljetusmuotoja koskevista rikkomuksista säädettäisiin omissa säännöksissään.

Logistiikkayritysten Liitto ry yhtyy tähän lakivaliokunnan näkemykseen.

Lakivaliokunta ehdottaa myös, että täydentävän hallituksen esityksen (HE 231/2022 vp) 1. lakiehdotuksen 143 §:n 6 momentti tarkistetaan kuulumaan seuraavasti:

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. Liikennevirhemaksua ja seuraamusmaksua ei saa myöskään 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 liikennevirhemaksu tai seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Logistiikkayritysten Liitto kannattaa tätä lakivaliokunnan ehdotusta, jotta laki vastaisi tieliikennelakia seuraamusmaksujen osalta.

14 §

Täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan muutosta 14 §:n 2 momenttiin siten, että luvan- tai ilmoituksenvarainen kuorman käsittely tiekuljetuksessa laajennettaisiin koskemaan räjähteiden sijaan yleisesti vaarallisia aineita.

Perusteluissa todetaan seuraavaa:

” Tarkoitus on, että myös muita ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettuja aineita kuin räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua. Tällaisia muita aineita ovat esimerkiksi myrkyllisten aineiden luokkaan kuuluvat erittäin myrkylliset aineet kuten eräät syanidit. Pykälän 2 momentissa viittaus räjähteisiin muutettaisiin viittaukseksi vaarallisiin aineisiin. Vastaavasti 3 ja 4 momentissa viittaus räjähteisiin muutettaisiin viittaukseksi aineisiin.”

Lupa- tai ilmoitusvelvollisuuden laajentaminen koskemaan ”vaarallisia aineita” lakipykälässä on kuitenkin epämääräinen ja lavea eikä esitysluonnoksessa ole esimerkkitapausta lukuun ottamatta tarkemmin avattu, mitä vaarallisia aineita luvanvaraisuus koskisi. Ehdotettu säännös on kirjoitettu siten, että se voisi koskea kaikkia mahdollisia vaarallisia aineita. Toisin sanoen kaikkien vaarallisten aineiden kuormaaminen tai purkaminen taajamassa edellyttäisi lupaa poliisilta tai taajaman ulkopuolella poliisille tehtyä ilmoitusta.

Lupa- ja ilmoitusmenettelyn laajentaminen kaikkien vaarallisten aineiden kuormauksiin ja purkamisiin olisi käytännössä mahdoton tehtävä. Kappaletavara- ja pakettiliikenteessä tämä tarkoittaisi Suomessa miljoonissa laskettavia lähetyksiä vuositasolla. Tämä synnyttäisi täysin tarpeettoman lupabyrokratian.

Ehdottamme, että lakiesityksen 14 §:n sanamuotoa täsmennetään. Säännöksen tulisi kohdistua joko aiemman ehdotuksen mukaisesti vain räjähteisiin, tai vaihtoehtoisesti rajattuna vain suuren riskin sisältäviin vaarallisiin aineisiin. Säännöksen sanamuodon tulisi vastata perusteluista ilmenevää tarkoitusta eli lupa- ja ilmoitusmenettelyn ulottamista nimenomaan vaarallisimpien luokitusten aineisiin. Tarkempi rajaus on välttämätöntä tehdä ja se voitaisiin toteuttaa esimerkiksi viittauksella ADR-sopimuksessa määritellyn suuren riskin sisältävän vaarallisen aineen luokitukseen (taulukko 1.10.3.1.2).

Säännöksen 4 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia ainekohtaisia määräyksiä aineista ja ainemääristä, joiden kuormaaminen ja kuormasta purkaminen edellyttäisivät lupaa tai ilmoitusta. Ehdotettua määräyksenantovaltuutta ei voi pitää täsmällisenä, tarkkarajaisena tai riittävästi yksilöitynä. Katsomme, että kuorman käsittelyyn liittyvän lupa- ja ilmoitusmenettelyn rajaus on luonteeltaan merkittävä kysymys ja sisältää yritysten kannalta niin huomattavaa harkintavallan käyttöä, ettei sitä voi pitää vähäisiä yksityiskohtia koskevana tai teknisluonteisena seikkana. Rajausta ei voi siten siirtää liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaan, vaan asiasta on säädettävä lain tasolla.

Luonnoksen 2 momentissa ehdotetaan, että lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan on yhdessä varmistettava, että lupa on myönnetty tai ilmoitus tehty ennen lähetyksen luovuttamista kuljetettavaksi ja ennen kuljetusta. Velvollisuus luvan hakemiseen ja ilmoituksen tekemiseen pitää säätää yksiselitteisesti lähettäjän velvollisuudeksi, sillä lähettäjä vastaa lähetyksen sisällöstä ja määrittelee kuormaus- ja purkupaikat.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja