

Asia: VN/7202/2018

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi**

Ei lausuttavaa

**Ei lausuttavaa - toteaminen**

-

Lausuttavaa

**Yleisiä huomioita esityksestä**

-

**Soveltamisala**

-

**Tilapäinen säilytys**

-

**Turvauhat**

-

**Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa**

-

**Osapuolten velvollisuudet**

-

**Markkinavalvonta**

-

**Valvonta**

-

## Viranomaisten toimivalta

-

## Sanktiointien uudistaminen

Laillisuusperiaatteen näkökulmasta on kannatettavaa, että voimassaolevan lain blankorangaistussäännös ehdotetaan korvattavaksi yksityiskohtaisilla, eri toimijoiden velvollisuudet tarkkaan kuvaavilla säännöksillä. Ehdotuksessa vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusta koskeva rangaistussäännös jaetaan 13 eri pykälään (141 § - 153 §). Kriminalisoinnin systematiikka on kasuistisuudesta huolimatta varsin selkeä.

Rangaistussäännösten uudistamisen lisäksi ehdotetaan säädettäväksi liikennevirhemaksun ja erilaisten seuraamusmaksujen käyttöaloista. Hallinnollisten seuraamusmaksujen säätäminen on sinänsä kannatettavaa, koska se vähentää selkeiden ja vähäisten rikkeiden ohjautumista rikosprosessiin. Vaikka äkkiseltään näyttää siltä, että nyt ehdotetut hallinnolliset maksut ovat seuraamuksia muiden kuin niiden lainkohtien rikkomisista, mistä ehdotetaan säädettäväksi sakkorangaistus, on 157 §:n 4 momenttiin kirjattu ne bis in idem -periaatteen huomioiva säännös tarpeellinen muistutus lainkäyttäjälle tärkeän periaatteen olemassaolosta. Lainkäyttäjän näkökulmasta kuitenkin kaikista tärkeintä olisi, että ne menettelyt, joista seuraa rangaistuksenluontoinen hallinnollinen seuraamus, olisivat sisällöltään kokonaan erilaisia kuin ne menettelyt, joista seuraa rikosoikeudellinen rangaistus. Tällainen ratkaisu on valittu mm. jätelaissa, missä lain 13 luvun 131 §:n laiminlyöntimaksun edellytykset eivät ole päällekkäisiä varsinaisten kriminalisointien kanssa. Vastaavanlaisella ratkaisulla varmistettaisiin myös seuraamusmaksun käytön yhtenäisyyttä eikä olisi sattumanvaraista, joutuuko asianosainen lainvastaisen menettelynsä johdosta hallintoprosessiin vai rikosprosessiin. Tämä säädäntömalli varmistaisi ne bis in idem -periaatteen soveltamisen parhaalla mahdollisella tavalla jo lainsäätämisvaiheessa.

Kuljettajan ja työnantajan välisestä vastuunjaosta voidaan todeta, että liikenteeseen liittyvissä vastuissa kuljettajan vastuu on poikkeuksellisen korostettu. Kuljettajan mahdollisuudet vaikuttaa kuljetuksen asianmukaisuuteen ovat tosin viimekätiset, mutta käytännössä ainakin jossain määrin rajalliset. Kuljettaja on varsin hankalassa tilanteessa, mikäli työnantaja ei järjestä olosuhteita lain vaatimuksia vastaavasti. Hyödyn laiminlyönneistä saa pääsääntöisesti toiminnan harjoittaja. Yksi keskeisimmistä riidanalaisista seikoista rikosprosessissa on juuri vastuun kohdentuminen. Vastuun kohdentumista koskevien säännösten selkeyteen tulisi sen vuoksi kiinnittää lainvalmistelussa erityistä huomiota. Lisäksi ehdotetaan pohdittavaksi, olisiko rikoslain 44 luvun 17 §:ään oikeushenkilön rangaistusvastuusta syytä lisätä myös vaarallisten aineiden kuljetusrikos, koska kuljetustoiminta tapahtuu lähes aina oikeushenkilön toiminnassa.

## Huomioita liitelaeista

-

**Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

-

**Asetus ja sen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

-

**Muita huomioita**

-

Rappe Jukka  
Syyttäjälaitos

Metsäpelto Leena  
Syyttäjälaitos