OIKEUSMINISTERIÖ

Kriminaalipolitiikka- ja rikosoikeusosasto
Rikosoikeusyksikkö
erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

Demokratia- ja julkisoikeusosasto
Julkisoikeusyksikkö
LsN Heini Färkkilä

1.2.2022

Eduskunnan lakivaliokunnalle

Oikeusministeriön vastine: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 220/2021 vp)

Eduskunnan lakivaliokunta on pyytänyt oikeusministeriöltä vastinetta, jossa se ottaa kantaa liikenne- ja viestintäministeriön lakivaliokunnalle toimittamassa vastineessa esitettyihin seikkoihin.

Seuraamussääntelylle asetettavista perusteluvaatimuksista

Oikeusministeriön käsityksen mukaan hallituksen esityksestä tai käsillä olevasta vastineesta ei ilmene riittävällä tavalla rangaistus- ja seuraamussääntelyn kansallinen liikkumavara eikä sanktiointien perusteita ole tarkasteltu riittävästi. Tämän vuoksi oikeusministeriö ei pidä ehdotettavaa sääntelytapaa suotavana.

Ehdotettu rikosoikeudellinen sääntely sille esityksessä ja liikenne-ja viestintäministeriön vastineessa esitettyine perusteluineen poikkeaa oikeusministeriön käsityksen mukaan edelleen olennaisesti rangaistussäännösten säätämistä koskevista yleisistä perusteista. Lain kokonaisuudistuksen yhteydessä ehdotetulle hyvin laajalle seuraamussääntelylle ei ole esitetty kunkin sanktioitavaksi esitetyn teon osalta perusteluita sille, miksi kukin teko on säädettävä rangaistavaksi. Tämä koskee esimerkiksi kunkin teon rangaistavaksi säätämisen konkreettisen, rikostunnusmerkistökohtaisen välttämättömyyden arviointia ottaen huomioon rangaistavaksi säätämisen viimesijaisuuden sääntö, jo olemassa oleva rangaistussääntely (mm. rikoslain 44 luvun 13 §) sekä muut kriminalisointiperiaatteet ja painavan yhteiskunnallisen tarpeen edellytys. Osaa liikenne- ja viestintäministeriön vastineessa esitetyistä perusteluista on arvioitu alla yksityiskohtaisemmin.

Vastaavasti vastineessa on prof. Melanderin lausuntoon on viitaten todettu: ”Professori Melander lausuu, että tarkoituksenmukaisempaa olisi perusteellisesti arvioida, mitkä 1. lakiehdotuksen 141–156 §:ssä tarkoitetuista teoista on aidosti syytä säätää edellä mainitut tavoitteet huomioon ottaen rangaistavaksi. Melanderin mukaan rikosoikeusjärjestelmää ei tulisi rasittaa sa-

Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Sähköpostiosoite
Eteläesplanadi 10 HELSINKI	PL 25 00023 VALTIONEUVOSTO	02951 6001	09 1606 7730	oikeusministerio@om.fi

konuhkaisilla sanktioinneilla perusteetta. - - Professori Melanderin mukaan kokonaisuutena arvioiden epäselväksi ainakin osin jää, minkä vuoksi 1. lakiehdotuksen laajat rangaistussäännökset sisältävät juuri tietynlaisia rangaistavaksi säädettyjä tekoja ja mikä on näiden säännösten soveltamisen suhde rikoslain voimassa oleviin ainakin osin päällekkäisiltä vaikuttaviin rikossäännöksiin."

Juuri tällainen perusteellinen arviointi esityksestä ja edelleen LVM:n antamasta vastineesta olennaisesti puuttuu. Oikeusministeriö korostaa, että se on tarkastellut lakivaliokunnalle antamissaan lausunnoissa hallituksen esitystä ensisijaisesti rangaistus- ja seuraamussääntelyn kokonaisuuden ja sen oikeusvaltiollisten vaatimusten kannalta ja sitä koskevien lainsäädäntöperiaatteiden näkökulmasta, eikä se ota kantaa esityksen jatkokäsittelyyn kokonaisuutena.

Oikeusministeriön käsityksen mukaan edellytettävää tunnusmerkistö- ja sanktiokohtaista arviointia ja perusteluja on ollut ja on edelleen mahdollista esittää eduskuntakäsittelyn yhteydessä. Eduskunta kuitenkin arvioi, ovatko esityksessä ja vastineessa kunkin teon sanktioinnille esitetyt perustelut tässä sääntely-yhteydessä riittävät esityksen hyväksymiselle.

Rikosoikeudellisista sanktioista

Perusteina kansainväliset velvoitteet ja nykytilan säilyttäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt vastineessaan yleisluonteisia perusteluja esitetyille rangaistussäännöksille. Yksi esiin nostettu perustelu on se, että esitys pohjautuu kansainväliseen sääntelyyn. Lisäksi perusteena mainitaan, että rangaistavuuden perusteita ei muutettaisi nykyisestä. Näitä perusteluja on esitetty muun muassa vastineen sivuilla 4-6 sekä erillisessä liitteessä, missä on esitelty ehdotuksen taustalla olevaa kansainvälistä lainsäädäntöä. Vastineen sivuilla 6-7 mainitaan, että hallituksen esityksessä on käsitelty varsin vähän kansallista liikkumavaraa sanktiosta päätettäessä. Arviointia ei katsottu hallituksen esitystä valmisteltaessa tarpeelliseksi, koska vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain sanktiointien perusteita ei esitettäisi hallituksen esityksessä muutettavaksi eikä kyse olisi seuraamusjärjestelmän uudistamisesta kokonaisuudessaan. Toisaalta mainitaan myös, että edellä mainittujen kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön perusteella kansallista liikkumavaraa sanktioinnista päätettäessä on jossain määrin olemassa ja tätä olisi hallituksen esityksessä hyödynnetty.

Oikeusministeriö toistaa näiden perustelujen osalta huomionsa siitä, että ehdotuksesta tai vastineesta eivät käy edelleenkään selkeästi ilmi asianmukaiset säännös-, tunnusmerkistö- ja tekokohtaiset perustelut tekojen rikosoikeudelliselle rangaistavuudelle tai näiden sanktioimiseksi seuraamusmaksuin. Mikäli kansainvälinen sopimusvelvoite tai EU-pohjainen velvoite edellyttää teon säätämistä rangaistavaksi rikosoikeudellisesti, tulisi tämän käydä selkeästi ilmi kunkin velvoitteen perusteluista. Lisäksi jokaisen velvoitteen kohdalla tulisi muun muassa rikosoikeudellisen viimesijaisuus (ultima ratio) –periaatteen edellyttämällä tavalla arvioida mahdollinen kansainvälisen tai EU-oikeudellisen velvoitteen sallima kansallinen liikkumavara ja miten tätä on käytetty.

Oikeusministeriö huomauttaa myös, että kyseessä on lain kokonaisuudistus. Se, että sanktioinnin perusteita ei LVM:n esittämän käsityksen mukaan esitetä muutettavaksi nykytilanteesta, ei voida pitää perusteena yllä mainitun velvoitekohtaisen rangaistavuuden välttämättömyysarvioinnin puuttumiselle. Näin on sitä suuremmalla syyllä ottaen huomioon rikoslain 44 luvun 13

§:n rangaistussääntelyn. On vaikea mieltää, miksi olisi välttämätöntä säätää tekoja useampaan kertaan rangaistaviksi.

Perusteena eri kuljetusmuotojen yhtenäinen sääntely

Vastineen sivulla 7 todetaan, että säätelymallin valinnassa ei ole katsottu olevan vaihtoehtoa, koska vaarallinen ainetta koskeva kuljetettava kohde liikkuu maasta toiseen kaikissa neljässä liikennemuodossa. Yhden ja saman vaarallisen aineen kuljetus voi tapahtua kuljetusketjussa maalla, merellä ja ilmassa. Vastineen mukaan lentoliikenteessä vähäisetkin rikkeet olisi saatettava nimenomaisesti rikosoikeudelliseen syyteharkintaan, jolloin liikkumavaraa kansallisessa sanktioinnissa ei juuri olisi. Se, että jossakin liikennemuodossa, esimerkiksi ilmailussa, jokin laiminlyönti on sanktioitava rikosoikeudellisesti, rajaa liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan sanktioimisen liikkumavaraa kaikissa liikennemuodoissa. Jos esimerkiksi ilmakuljetuksen aikana vaarallisen aineen luokittelurikkomus olisi sanktioitu eri tavalla kuin aluskuljetuksen tai ajoneuvokuljetuksen aikana, se aiheuttaisi menettelyllisiä ja oikeusturvaan vaikuttavia yhteensovittamisongelmia. Esimerkiksi se, että kuljetusketjussa saman kuljetettavan aineen merkitsemisen laiminlyönti arvioitaisiin ilmakuljetuksessa rikosoikeudellisesti ja tiekuljetuksessa hallinnollisesti, olisi ongelmallista. Edelleen sivulla 9 mainitaan, että tällä hetkellä kaikkien neljän eri liikennemuodon muiden kuin vaarallisten aineiden kuljetusten velvoitteet on sanktioitu pääosin rikosoikeudellisesti omissa lainsäädännöissään (esimerkiksi ilmailulaissa tai merilaissa). Tämän vuoksi voidaan edelleen pitää perusteltuna, että myös vaarallisten aineen kuljetustapahtuma on sanktioitu pääosin rikosoikeudellisesti. Jos edellä mainittua vastaavuusperiaatetta ei näiltä osin noudatettaisi voisi muodostua prosessuaalisia oikeusturvaan vaikuttavia ongelmia sekä valvontaviranomaisten välisiä toimivaltakiistoja.

Oikeusministeriö ei yhdy mainittuun liikenne- ja viestintäministeriön esittämään perusteluun rikosoikeudellisten sanktioiden käytöstä. Esimerkiksi se, että ilmakuljetuksessa kuljetusta koskevat rikosoikeudelliset sanktiot, ei edellytä sitä, että saman aineen kuljetusketjussa myös muissa kuljetusmuodoissa tulisi vastaavien velvoitteiden olla rikosoikeudellisesti rangaistavia. Yleiset kriminalisointiperiaatteet edellyttävät, että jokaisen sanktioitavan teon rangaistavuus perustuu itse teosta aiheutuvaan vaaraan ja vahinkoon ja teon moitittavuuteen. Esimerkiksi vaarallisen aineen lentokuljetus on jo lähtökohtaisesti huomattavasti vaarallisempaa ja vahinkoalttiimpaa, kuin saman aineen kuljetus maa- tai meriteitse. Esimerkiksi vaara tai vahinko, joka voi seurata vaarallisen aineen kuljetusta koskevien sääntöjen laiminlyönnistä, lienee usein suurempi mikäli onnettomuus tapahtuu ilmakuljetuksessa maakuljetuksen sijaan. Rikosoikeudellisen rangaistuksen käytön välttämättömyyttä tulisi siten arvioida jokaisen teonkuvauksen kohdalta erikseen.

Perusteena teon yleisvaarallinen luonne

Liikenne- ja viestintäministeriön vastineessa sivulla 8 mainitaan, että vaaralliset aineet voivat olla erityisen ongelmallisia onnettomuustilanteessa ihmisten hengen ja terveyden sekä ympäristön kannalta. Näitä perustavaa laatua olevia oikeushyviä on tarve suojella laajoin ja vaikuttavin sanktioinnein, ja jotka voidaan rikkomustilanteissa kohdistaa myös kansainvälisiin toimijoihin.

Oikeusministeriö huomauttaa, että vaikka vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyy lähtökohtaisesti riskejä sekä ihmisille että ympäristölle, tulisi jokaisen sanktioitavan teon vaarallisuus, vahinko ja moitittavuus arvioida erikseen.

Hallinnollisten seuraamusten ja seuraamusmaksujen välisestä suhteesta

Vastineessa on todettu, että ”hallinnollisten seuraamuksista säätäminen rikosoikeudellisten ja hallinnollisten sanktiointien ohella on esitettävässä lainsäädännössä edelleen perusteltua.”

Oikeusministeriö toteaa valiokunnalle selvyyden vuoksi, että hallinnolliset seuraamukset (kuten kielto, määräys, luvan peruuttaminen) ovat lähtökohtaisesti ensisijaisia suhteessa rangaistusluonteisiin seuraamuksiin, joiden käyttö voi olla perusteltua, kun hallinnollisia seuraamuksia ei pidetä riittävinä tai tarkoituksenmukaisina.

Vastineessa todetaan myös: ”Toiseksi ennalta estävyyden vuoksi on tärkeää, että myös lainvastaiset teot myös sanktioidaan, koska hallinnollisilla seuraamuksilla ei ole tehokasta puuttua jo käynnissä olevaan lainvastaiseen tekoon.” Edelleen ”Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että uhkasakolla on erilainen tarkoitusperä kuin rangaistusluonteisella sanktioinnilla. Uhkasakolla on mahdollista vaikuttaa tulevaisuudessa tapahtuvaan lainvastaiseen toimintaan, mutta ei käsillä olevaan yksittäisessä kuljetuksessa tapahtuneeseen lain rikkomiseen.”

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan hallinnollinen seuraamusmaksu nimenomaan on jälkikäteistä puuttumista todettuun ja usein määräämishetkellä päättyneeseen lainvastaiseen toimintaan, kun taas hallinnolliset seuraamukset pääasiassa kohdistuvat nimenomaan käynnissä olevaan lainvastaiseen tekoon.

Dekriminalisoinnista ja seuraamusmaksujen ja rikosoikeudellisten seuraamusten välisestä suhteesta

Vastineen s. 12-14 on laajasti selostettu, minkälaista valmistelua dekriminalisointi ja seuraamusmaksujärjestelmän laajentaminen merkitsisi. Oikeusministeriö ei ole lausunnossaan peräänkuuluttanut laajaa sanktiojärjestelmän muutosta hallinnolliseksi tai seuraamusmaksujärjestelmän laajentamista, vaan kiinnittänyt huomiota siihen, että rangaistuksille ja sanktioille on tekokohtaiset perustelut ja että esityksessä on esitetty asianmukainen perustelu sille, miksi osa teoista on seuraamusmaksujen piirissä. Jälkimmäiseen kysymykseen vastineessa on asianmukaisesti vastattu.

Oikeusministeriö yhtyy prof. Mäenpään lausunnossa toteamaan, että se, millä tavoin ehdotettavassa vaarallisten aineiden kuljetusten sanktioinneissa painotetaan rikosoikeudellisten ja hallinnollisten sanktioiden suhdetta ja käyttöalaa, jää eduskunnan harkintavaltaan. Vaikka perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntö seuraamusmaksuja koskevasta sääntelystä on sinänsä kattavaa ja vakiintunutta (esim. PeVL 12/2019 vp, PeVL 24/2018 vp, PeVL 8/2021 vp ja PeVL 46/2021 vp), perustuslakivaliokunta ei ole juuri käsitellyt VAK-lakiin ehdotettua vastaavaa seuraamusjärjestelmän kokonaisuutta ja seuraamusmaksujen ja rikosoikeudellisten rangaistusten välistä suhdetta. Kokonaisuutta on lähinnä käsitelty vain tieliikennelain muutosta koskevasta lausunnossa PeVL 9/2018 vp, jossa arvioitiin dekriminalisointia ja todettiin, että ”rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraalimpi hallinnollinen seuraamus. Vähemmän haitallisiin ja moitittaviin tekoihin, joihin seuraamuksen liittäminen niiden haitallisuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua, on tämän vuoksi tarkoituksenmukaista liittää hallinnollisia maksuseuraamuksia.” (PeVL 9/2018 vp).

Yksittäisiä huomioita

153 §

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota ehdotuksen 153 §:ään, missä on lueteltu useita säännöksiä, joiden rikkominen on kriminalisoitua, mutta joiden sisältöä ei ole luonnehdittu rangaistussäännöksessä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää vastineessaan, että 153 §:n muuttaminen oikeusministeriön ehdottamalla tavalla laajentaisi säännöstä huomattavasti ja tekisi siitä hyvin raskaan ja vaikeasti hallittavan. Esimerkiksi 153 §:n 4 momentin 1 kohta muodostuisi liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tällöin seuraavaksi: 1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 64 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti mainitussa pykälässä säädetyn velvollisuuden varmistaa, että vaarallinen aine on luokiteltu oikein ja sen kuljetus on sallittu käytettävässä kuljetusmuodossa, antaa kuljetuksen suorittajalle kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot, käyttää vain kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen soveltuvia pakkauksia ja säiliöitä, käyttää turvallista lähetystapaa ja noudatettava lähetysrajoituksia ja varmistaa, että tyhjä säiliö, ajoneuvo, vaunu tai irtotavarakontti, josta ei ole poistettu vaaratekijöitä, luovutetaan kuljetettavaksi vastaavasti merkittynä ja suljettuna kuin täytenä ollessaan.

Oikeusministeriö katsoo, että mainitusta säännöksestä on lakiteknisesti (edellyttäen, että rangaistavaksi säätämiselle on esitetty perustelut) mahdollista laatia liikenne- ja viestintäministeriön vastineessa esittämää muotoilua huomattavasti selkeämpi ja yksinkertaisempi säännös, joka sisältää yleisluontoisen kuvauksen rangaistavaksi säädetyistä teoista. Esimerkiksi 4 momentin 1 kohta voitaisiin muotoilla seuraavan tapaisesti: 1) lähettäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 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.

166 §

Oikeusministeriö on lausunnossaan esittänyt, että ehdotettu 166 § ei ole oikeusministeriön mukaan rikosoikeuden laillisuusperiaatteen kannalta katsottuna ongelmaton. Liikenne- ja viestintäministeriö on vastineessaan esittänyt, että esitystä laadittaessa on pyritty siihen, että kaikki lainsäädännössä olevat viittaukset vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiin on otettu huomioon ja nämä ehdotetaan muutettavaksi tämän hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä. Oikeusministeriöllä ei ole asiasta lakiteknisestä näkökulmasta muuta huomautettavaa.

131 §

Vastineessa on todettu: ”Professori Mäenpää lausuu lisäksi 1. lakiehdotuksen 131 §:stä, jossa säädetään viranomaisen toimivallasta kieltää kuljetus ja määrätä vaarallinen aine purettavaksi, jos kuljetus ei täytä tämän lain vaatimuksia. Toimivaltasääntely on Mäenpään mukaan sinänsä asianmukainen, mutta lakiehdotuksen peruslähtökohdat ja viranomaismääräysten keskeinen merkitys huomioon ottaen kieltotoimivallan käyttö olisi Mäenpään mukaan kuitenkin perusteltua laajentaa säädännäisesti koskemaan myös tilanteita, joissa kuljetus ei täytä tämän lain nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Tämä vastaisi sisällöllisesti myös 139 §:n mukaista toimivallan määrittelyä.” Liikenne- ja viestintäministeriö esittää siten 131 §:ää täydennettäväksi seuraavalla viittauksella:

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

Oikeusministeriön laintarkastus on ehdottanut esityksen laintarkastuksessa 131 §:stä nimenomaan poistettavaksi nyt uudelleen ehdotetun viittauksen. Lainkirjoittajan oppaan mukaan viittaus lakiin kattaa myös lain nojalla annetut säännökset. Ohjeen mukaan ei kuitenkaan ole ehdotonta estettä viitata lakiin tai lainkohtaan ja sen nojalla säädettyyn. Kuitenkin sanamuotojen sattumanvarainen vaihtelu saattaa johtaa virheelliseen vastakohtaispäätelmään, jolloin viittaus voidaan tulkita väärin. Laintarkastus pitää selkeyden ja mahdollisten vastakkaispäätelmien välttämisen kannalta parempana vaihtoehtona poistaa tällaiset viittaukset kaikista muista paitsi rangaistussäännöksistä (118 §, 130 § ja 139 §). Keskeistä on, että viittaukset laissa ovat yhdenmukaiset kautta linjan.

167 §

Oikeusministeriö on lausunnossaan lakivaliokunnalle 24.11.2021 kiinnittänyt lyhyesti huomiota ehdotetun vaarallisten aineiden kuljetuslain 167 §:n 13 momentin siirtymäsäännökseen ja sen suhteeseen rikosoikeudelliseen lievemmän lain sääntöön, jonka perusteista säädetään rikoslain 3 luvun 2 §:n 2 momentissa. Ensiksi mainitun säännöksen mukaan ”(E)nnen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, tämä on otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.” Rikoslain 3 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan ”(R)ikokseen sovelletaan sitä lakia, joka oli voimassa, kun rikos tehtiin.” Pykälän lievempää lakia koskevan 2 momentin mukaan ”(J)os tuomittaessa on voimassa toinen laki kuin rikosta tehtäessä, sovelletaan kuitenkin uutta lakia, jos sen soveltaminen johtaa lievempään lopputulokseen.” Blankotyyppisiä rangaistussäännöksiä silmällä pitäen säädetyn pykälän 4 momentin mukaan ”(J)os lakiin sisältyvä rikossäännös saa täsmällisen sisältönsä muualta laista tai sen nojalla annetuista säännöksistä tai määräyksistä, teon rangaistavuus arvioidaan tekohetkellä voimassa olleiden säännösten tai määräysten perusteella, jollei laissa ole toisin säädetty tai jollei uusi sääntely osoita suhtautumisen teon rangaistavuuteen muuttuneen.”

On selvää, että rikoslain 3 luvun 2 §:ssä ”rikoksella” tarkoitetaan kansallisen katsannon mukaisia rangaistavaksi säädettyjä tekoja, kuten rikoslain säännöksissä muutoinkin. Rikosoikeuden ajallista ulottuvuutta koskevassa keskustelussa on yleensä lähdetty siitä, että jos tekohetkellä rangaistavan teon rangaistavuus ennen tuomiota lainsäädännöllisesti poistetaan, kyse ei tuomiohetkellä ole enää rangaistavasta teosta, jolloin tuomiohetken laki on lievempi laki. Kun tietyn tekotyypin sanktiointi siirretään rikosoikeudellisesta järjestelmästä hallinnollisen seuraamuksen kohteeksi, tekotyyppi ei ole enää rangaistava, vaikka se on sanktioitu.

Ei siten ole itsestään selvää, että ehdotetun kaltainen siirtymäsäännös on ongelmaton. Puheena olevan vaarallisten aineiden kuljetuslain siirtymäsäännöksen perusteluissa (HE s. 187) on viitattu lakivaliokunnan lausuntoon LaVL 3/2017 vp, jossa tämänkaltaiseen malliin näyttää kuitenkin suhtauduttavan hyväksyvästi. Uudessa tieliikennelaissa (729/2018) on vastaavantyyppinen sääntely (195.7 §) kuin ehdotetussa vaarallisten aineiden kuljetuslaissa. Rikoslain 3 luvun 2 § on säädetty tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Lievemmän lain säännön taustalla on kansainvälistä ja eurooppalaista normistoa. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota edellä mainittuihin seikkoihin, mutta sillä ei ole asiasta tässä yhteydessä muuta lausuttavaa.