Utlåtande LaUU 9/2018 rd– RP 180/2017 rd

Lagutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till vägtrafiklag och till vissa lagar som hänför sig till den

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till vägtrafiklag och till vissa lagar som hänför sig till den (RP 180/2017 rd): Ärendet har remitterats till lagutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- trafikråd Kimmo Kiiski, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Ville Hinkkanen, justitieministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- justitieråd Ilkka Rautio, högsta domstolen
- justitieråd Mikko Pikkujämsä, högsta förvaltningsdomstolen
- lagman Olli Saunanoja, Esbo tingsrätt
- förvaltningsrättsdomare Maria Majanen, Helsingfors förvaltningsdomstol
- häradsåklagare Eeva Ahola, åklagarämbetet i Östra Nyland
- statsåklagare Anu Mantila, Riksåklagarämbetet
- överkommissarie Mika Peltola, Polisinrättningen i Sydvästra Finland
- polisöverdirektör Seppo Kolehmainen, Polisstyrelsen
- polisinspektör Heikki Ihalainen, Polisstyrelsen
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- advokat Tuomas Turunen, Finlands Advokatförbund
- professor Sakari Melander
- professor Olli Mäenpää
- professor Matti Tolvanen
- professor Mikko Vuorenpää.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- inrikesministeriet, gränsbevakningsavdelningen
- Rättsregistercentralen
- Trafiksäkerhetsverket

- Trafikjuridiska Föreningen rf
- Trafikskyddet
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands domareförening rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Propositionen gäller en totalreform av vägtrafiklagstiftningen. Syftet är att reglerna om trafikbeteendet ska samordnas i vägtrafiklagen. Dessa innefattar de allmänna principerna i trafiken samt trafikreglerna och reglerna gällande användning av fordon på väg. Lagen ska också föreskriva om de anordningar och vägmärken som används för att reglera trafiken, och om den avgift för trafikförseelse som påförs vid överträdelse av lagen.

Lagutskottet fokuserar i överensstämmelse med sitt ansvarsområde särskilt på frågor som gäller påföljdssystemet jämte förfaranden. Utskottet har granskat propositionen och inhämtat utredningar och vill utifrån det framföra följande inom sitt eget ansvarsområde.

Ändring i påföljdssystemet

I propositionen förnyas påföljdssystemet för mindre förseelser så att 103 § om trafikförseelse i den gällande vägtrafiklagen upphävs och ersätts i den nya lagen med en administrativ påföljd, det vill säga avgift för trafikförseelse. Det innebär att med undantag för de allvarligaste gärningarna baserar sig påföljdssystemet i fortsättningen på ett administrativt påföljdssystem i stället för ett straffrättsligt påföljdssystem. Avgift för trafikförseelse är till sin karaktär en administrativ påföljdsavgift och på påförandet av den tillämpas förvaltningslagen.

Att avgiften för trafikförseelse tas i bruk innebär en betydande ändring i påföljdssystemet i trafiken och i det straffrättsliga påföljdssystemet rent allmänt. Avgiften ersätter största delen av ordningsböterna och innebär att användningen av straffrättsliga påföljder minskar betydligt. Inom den automatiska trafikövervakningen påfördes 216 407 villkorliga ordningsböter 2016 (RP, s. 155).

Avgiften för trafikförseelse genomför regeringens riktlinjer på lång sikt om att utveckla påföljdssystemet. Enligt reformprogrammet för rättsvården för 2013—2025, s. 35—36, utreds förutsättningarna för att utvidga användningsområdet för administrativa sanktioner. Också i statsrådets principbeslut om förbättrande av vägtrafiksäkerheten föreslås administrativa avgifter som påföljd för trafikförseelser.

Lagutskottet noterar att en straffrättslig sanktion principiellt uttrycker en större klandervärdhet än en mer neutral administrativ påföljd. Straffrättsliga påföljder bör i enlighet med den så kallade ultima ratio-principen användas endast i sista hand. Därför anser utskottet att det är mest ändamålsenligt att mindre skadliga men ändå klandervärda gärningar som det är motiverat att förena med påföljd förenas med administrativa avgiftspåföljder. Det är inte befogat att det straff-

rättsliga systemet belastas genom att de lindrigaste gärningarna som endast förorsakar ringa skada för samhället ingår i det. Lagutskottet instämmer i påpekandet i grundlagsutskottets utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) att också avgiftspåföljder kan fungera allmänpreventivt varvid deras effekt är baserad på bland annat övervakning och graden av risk för att åka fast och på att påföljden påförs snabbt. Ändringen i påföljdssystemet bottnar också i ändamålsenlighetssynpunkter: man vill ha ett lättare förfarande. Ett effektivt påföljdssystem för trafikförseelser har också betydelse för trafiksäkerheten. Därför anser lagutskottet i likhet med grundlagsutskottet (GrUU 9/2018 rd, s. 4) att det i sig finns godtagbara grunder för ändringen av påföljdssystemet.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) utgått från att avgift för trafikförseelse är en sanktion av straffkaraktär vars påförande ingår i området för bestämmelser om brottsåtal enligt artikel 6 i människorättskonventionen, och det föreslagna administrativa påföljdssystemet omfattas också av bestämmelserna i artikel 6.2 om bland annat oskuldspresumtion och förbud mot självinkriminering. Dessa principer ingår också i garantierna för en rättvis rättegång enligt 21 § i grundlagen. Lagutskottet instämmer i grundlagsutskottets åsikt och betonar vikten av de nämnda aspekterna i fråga om systemet för avgift för trafikförseelse och dess tillämpning.

Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande (GrUU 9/2018 rd) att utskottet har brukat anse att bestämmande av en påföljd utifrån så kallat strikt ansvar och omvänd bevisbörda står i konflikt med den oskyldighetspresumtion som avses i grundlagens 21 §. I anslutning till det fäster lagutskottet i likhet med grundlagsutskottet uppmärksamhet vid att i 160 § i förslaget till vägtrafiklag (lagförslag 1) föreskrivs om avgift för trafikförseelse, och de gärningar som sanktioneras med avgift för trafikförseelse definieras närmare i 162—172 § med hänvisning till materiella bestämmelser i vägtrafiklagen. Villkor för beteende som sanktioneras enligt 162—172 § är tillräknande, det vill säga att påföljden kopplas till gärningens uppsåtlighet eller oaktsamhet. Lagutskottet instämmer med det som konstateras i grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 9/2018 rd) att förslaget i dessa avseenden inte är baserat på ett ansvar som är oberoende av vållande, och följaktligen inte är problematiskt med avseende på oskuldspresumtionen.

Lagutskottet lägger vikt vid utgångspunkten i propositionen att samtidigt som man utvidgar användningsområdet för administrativa påföljder upphäva de straffbestämmelser som gäller motsvarande gärningar. På så sätt undviks problem med överlappande system och tryggas bland annat fullföljandet av förbudet mot dubbel straffbarhet. Eftersom de allvarligaste trafikbrotten fortfarande behöver kvarstå inom det straffrättsliga systemet, måste systemen samordnas enligt utgångspunkterna i propositionen så att trafikbrott och trafikförseelser inte handläggs i flera förfaranden.

Lagutskottet noterar också att överklagande i fråga om en avgift för trafikförseelse enligt förslaget ska dirigeras till det förvaltningsrättsliga systemet för att söka ändring. Enligt 18 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) får en person motsätta sig föreläggande av villkorlig ordningsbot utan separat motivering. Efter det avancerar ärendet som brottmål. Att ersätta ordningsbot med avgift för trafikförseelse innebär således en betydande förändring i fråga om individens rättssäkerhet. Relevant för ärendet är också att det i framtiden tas ut en avgift på 250 euro för handläggning av ett ärende som gäller avgift för trafikförseelse enligt 2 § i lagen om domstolsavgifter (1455/2015). Lagutskottet noterar å andra sidan att enligt 9 § i lagen om domstolsavgif-

ter tas det inte ut någon avgift för behandling av ärendet i förvaltningsdomstolen, om domstolen ändrar det överklagade beslutet till förmån för ändringssökanden. Avgift tas inte heller ut om det är uppenbart oskäligt. Dessutom föregås det egentliga sökandet av ändring hos förvaltningsdomstolen av begäran om omprövning enligt 193 § i förslaget till vägtrafiklag. Utskottet konstaterar att det handlar om en strukturell förändring, men parternas rättssäkerhet blir på behörigt sätt tillgodosedd i det förvaltningsrättsliga systemet för att söka ändring. Beaktansvärt här är bland annat att exempelvis förfarandet för sökande av ändring som gäller beskattning och som berör väldigt många människor är förvaltningsrättsligt. I ljuset av det ovan sagda anser lagutskottet att också den föreslagna modellen principiellt är godtagbar också med avseende på aspekterna på rättssäkerhet i anslutning till sökande av ändring. Men ärendet ska gärna följas upp.

Fordonsspecifik avgift för trafikförseelse

Avgiften för trafikförseelse kan enligt propositionen i vissa situationer påföras baserat på antagande om fordonets förare. Den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse som avses i 161 § i förslaget till vägtrafiklag handlar om förseelser som definieras närmare i bestämmelsen och som iakttas genom automatisk trafikövervakning eller på annat sätt utan att fordonet stoppas. Enligt 176 § i förslaget till vägtrafiklag ska en fordonsspecifik avgift betalas av den i fordonsregistret angivna fordonsägaren eller fordonsinnehavaren eller av den tillfälliga användaren eller den som ansvarar för användningen av bilen. Men av dessa är de tre förstnämnda fria från ansvar, om de kan göra det sannolikt att de inte har begått trafikförseelsen eller att det inte har funnits förutsättningar för att påföra avgiften för trafikförseelse. Den som ansvarar för användningen av en bil är i sin tur fri från ansvar om personen meddelar vem som använde fordonet vid tidpunkten för förseelsen eller om personen meddelar att fordonet blivit stulet eller dess registreringsskylt blivit stulen.

Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) att det ovan sagda innebär dels antaget ansvar för en trafikförseelse, dels också att de nämnda personerna har ansvar för att visa att de är oskyldiga till gärningen. Ett sådant antagande, som i propositionen kallas omvänd bevisbörda, är enligt utlåtandet principiellt problematiskt i förhållande till oskuldspresumtionen. Grundlagsutskottets utlåtande tar upp att enligt Europadomstolens praxis kan rättssystemet operera med olika slags presumtioner, men de måste rymmas inom gränserna för proportionaliteten, och de får inte ställa svaranden i en oskälig situation, utan svaranden ska ha möjlighet att försvara sig och att tillbakavisa den ursprungliga presumtionen. I fråga om ansvarspresumtionen har det dock i Europadomstolens praxis i vissa situationer tillerkänts betydelse huruvida en förare som vid tidpunkten för gärningen inte har gått att identifiera kan göras straffansvarig utan oskälig börda för myndigheterna. Enligt grundlagsutskottets utlåtande är ett omfattande ansvar som omvänd bevisbörda för fordonets ägare, innehavare eller den som ansvarar för användningen inte helt oproblematiskt med avseende på oskuldspresumtionen. Lagutskottet anser att grundlagsutskottets anmärkning är relevant.

Enligt 31 § i förvaltningslagen (434/2003) ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten ska i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras. Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande (GrUU 9/2018 rd) att bestämmelsen i förvaltningslagen i fråga om administrativa påföljder innebär att förfarandet inte i princip baserar sig på omvänd bevisbörda.

I fråga om den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse sägs det ändå i propositionsmotiven (RP s. 278) att för att ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren ska befrias från ansvar krävs det att denne lägger fram utredning om saken. Som sådant nämns bland annat ett fotografi som tillsynsmyndigheten tagit genom teknisk övervakning. Automatisk trafikövervakning kommer också framöver vara baserad på övervakning av nuvarande typ (se GrUU 9/2018 rd) bland annat för att utan ett fotobaserat system vore det svårt att bevisa trafikförseelser. Även om saken inte framgår av bestämmelsen i sig, skulle det vara möjligt att påföra fordonsspecifik avgift för trafikförseelse enligt 176 § baserad på ansvarspresumtion enbart på grundval av fordonets registeruppgifter. Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande att det inom ramen för de nuvarande tekniska övervakningssystemen innebär att myndigheten påför en påföljd baserad på presumtionen, och utnyttjar inte vid beslutsfattandet sin information om gärningsmannens skuld eller oskuld. I utlåtandet konstateras att det med avseende på god förvaltning är ytterst ifrågasatt om ett övervakningsförfarande som det nuvarande i fortsättningen kan betraktas som en i Europadomstolens praxis avsedd alltför stor börda för myndigheten. Enligt utlåtandet är det viktigt att det också framöver kan tryggas att det vid automatisk trafikövervakning finns möjligheter att utreda den riktiga gärningsmannen vid trafikförseelser med hjälp av kamerabild. Grundlagsutskottet anser att bedömt med avseende på garantierna för god förvaltning enligt 21 § i grundlagen stämmer förfarandet med att påföra fordonsspecifik avgift för trafikförseelse inte överens med kravet på proportionalitet när myndigheten förfogar över bevisning baserad på automatisk trafikövervakning gällande den person som gjort sig skyldig till gärningen, och myndigheten inte i någon fas av proceduren är skyldig att utnyttja denna bevisning. Enligt utlåtandet är ändringen av 176 § ett villkor för att lagförslag 1 ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Lagutskottet anser att grundlagsutskottets iakttagelser är mycket relevanta med avseende på rättssäkerheten för de personer som påförs påföljden och anser att förfarandet med påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse inte är adekvat i den föreslagna formen.

Grundlagsutskottet föreslår i sitt utlåtande tre alternativa modeller för att eliminera problemet. Den första är kopplad till att stryka 176 § ur förslaget. Den andra hänger ihop med att ändra villkoren för utredning av ansvarsfrihet och ansvar så att om en person på grundval av ansvarspresumtion har påförts en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse och personen motsätter sig det, ska det upprättas en lagstadgad skyldighet för förvaltningsmyndigheten att utreda gärningen och vem som är skyldig. Ett tredje alternativ är att koppla regleringen om ansvar till den faktiska fordonsinnehavarens möjligheter att försvara sig och förutsätta att den som begått förseelsen fotograferas eller med ett motsvarande tekniskt system registreras på så sätt att personen i fråga skulle ha kunnat identifieras, och att bilden eller annan inspelning delges fordonets innehavare i samband med beslutet.

Efter att ha bedömt en erhållen utredning konstaterar lagutskottet i fråga om dessa tre alternativ att det första alternativet i sak skulle innebära att bevara det gällande systemet med påföljd för trafikförseelse. Enligt det andra alternativet skulle det nuvarande förfarandet med så kallade villkorliga ordningsböter bli ett administrativt förfarande. Bägge alternativen skulle förutsätta en övergripande omvärdering och ny beredning av lagförslagen. I överensstämmelse med sin tidigare framställning anser lagutskottet att i fråga om lindrigare förseelser är det motiverat att övergå till ett administrativt påföljdssystem. Grundlagsutskottets tredje alternativ är enligt lagutskottets uppfattning ändamålsenligast med avseende på ändamålsenlighetsaspekterna på förvaltningsför-

farande och att lätta upp förfarandet och med avseende på målen för ett effektivt påföljdssystem för trafikförseelser, men det beaktar ändå rättssäkerheten på ett behörigt sätt. Det är uppenbart att i fråga om förfarandet med påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse ska myndigheten enligt 31 § i förvaltningslagen se till att saken utreds tillräckligt och behörigen.

I ljuset av det som sägs ovan föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att 161 § i lagförslag 1 får *ett nytt 2 mom.* som följer:

> *Ett villkor för påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse är att den som begått förseelsen har fotograferats eller med ett motsvarande tekniskt system registrerats på så sätt att personen i fråga kan identifieras.*

Vidare föreslår lagutskottet att 173 § i lagförslag 1 får *ett nytt 3 mom.* som följer:

> *Till ett beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska fogas ett fotografi eller annan inspelning av den som begått förseelsen, som möjliggör att personen i fråga kan identifieras.*

På grund av lagutskottets nya regleringsmodell ovan anför utskottet att 65 § *2 mom.* i lagförslag 6 kan strykas. Bestämmelsen gäller villkoret om fotografering i fråga om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse vid tillämpning av bestämmelsen om påförande av körförbud på grundval av upprepade förseelser.

Enligt polisstyrelsens bedömning blir kostnadsberäkningen för ökat personarbete då en bild ska skickas för varje förseelse 680 000 euro per år. Inom det gällande systemet skickar polisen inte automatiskt foton i fråga om kameraövervakning till personer som misstänks för förseelse. Analogt ökar de årliga postkostnaderna med uppskattningsvis 120 000 euro. I fråga om de datasystem som gäller hela propositionen rent allmänt är förstudien enligt erhållen utredning ännu inte slutförd, och lagutskottets förslag till ändring kan beaktas i den. Om kostnaderna för den föreslagna ändringen finns det ingen kalkyl, men polisstyrelsen beräknar att kostnaderna för datasystem i fråga om avgiften för trafikförseelser i sin helhet uppgår till 3—4 miljoner euro. Lagutskottet betonar att de resurser som ändringen kräver måste ombesörjas.

Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) att det inte framgår av de bestämmelser som föreslås i propositionen hur parterna ska höras innan fordonspecifik avgift för trafikförseelse påförs, eller om avsikten är att hörandet egentligen ska ske först vid omprövningsförfarandet. Som ovan konstaterats tillämpas förvaltningslagen (434/2003) på det föreslagna påförandet av avgift för trafikförseelse.

Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande att rätten att bli hörd hör till rätten till en god förvaltning som tryggas i grundlagens 21 § 2 mom. Enligt förarbetena till reformen av de grundläggande rättigheterna hindrar bestämmelsen i grundlagen inte att man genom lag föreskriver om mindre undantag från de delområden i en god förvaltning som räknas upp där (RP 309/1993 rd, s. 78/II). I 34 § 1 mom. i förvaltningslagen sägs att innan ett ärende avgörs ska en part ges tillfälle att framföra sin åsikt om ärendet och avge sin förklaring med anledning av sådana yrkanden och sådan utredning som kan inverka på hur ärendet kommer att avgöras. I 2 mom. föreskrivs det om

vissa undantag från förfarandet med hörande. Dessa undantag kan enligt grundlagsutskottets uppfattning enligt utlåtandet inte tillämpas vid påförande av avgift för trafikförseelse. När propositionen inte innehåller speciallagstiftning om hörande, blir 34 § 1 mom. i förvaltningslagen tillämplig.

Lagutskottet konstaterar att det vore oändamålsenligt med avseende på den föreslagna reformen och de ändamålsenlighetsrelaterade målen för reformen om huvudregeln om skyldighet till hörande enligt 34 § 1 mom. i förvaltningslagen skulle tillämpas före påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse. Det är typiskt för automatisk trafikövervakning att föraren inte påträffas. När fordonet inte stoppas kan föraren inte höras. Således skulle hörande av fordonets ägare, innehavare eller annan användare alltid före beslut om påförande av fordonsspecifik avgift för trafikförseelse kunna äventyra syftet med den automatiska trafikövervakningen. En huvudregel om hörande skulle dessutom avvika från förfarandet i den nuvarande lagen om föreläggande av böter och ordningsbot i fråga om så kallade villkorliga ordningsböter. Vidare noterar lagutskottet att det föreslagna på presumtion baserade påförandeförfarandet är ett massförfarande och utredningen summarisk vilket bland annat framgår av den stora mängd felparkeringsavgifter som årligen skrivs ut. Lagutskottet anser att med tanke på hur det administrativa påföljdssystemet fungerar är det väsentligt att förfarandet är så enkelt som möjligt utan att rättstryggheten åsidosätts.

I ljuset av det ovan sagda anser utskottet att det i huvudregeln om skyldighet till hörande i 34 § 1 mom. i förvaltningslagen kan göras ett undantag som kan anses vara ringa i fråga om hörande före påförande av fordonsspecifik avgift för trafikförseelse. Men utskottet anser ändå att en part bör beredas tillfälle att lämna en utredning före påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse, om det behövs av särskilda skäl. En bestämmelse med ovan nämnda innehåll om hörande bör enligt utskottets uppfattning inkluderas i 161 § i vägtrafiklagen gällande påförande av fordonsspecifik avgift för trafikförseelse. Det är uppenbart att en part kan lämna en utredning i samband med eventuell begäran om omprövning.

Därför föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att 161 § i lagförslag 1 får *ett nytt 2 mom.* som följer:

> *Före påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse ska parten ges tillfälle att lämna en utredning endast om det finns särskilda skäl för det.*

Lagutskottet fäster särskild uppmärksamhet vid uttalandet i propositionsmotiven (RP s. 141) enligt vilket påföljden bestäms utan att undersöka huruvida den person som påförs avgiften är skyldig. I motiven sägs att trafikövervakaren dömer ut avgiften på basis av en bedömning av trafikförseelsens objektiva omständigheter, och skulden undersöks endast i fall av ändringssökande, begäran om omprövning eller anförande av besvär. Lagutskottet konstaterar för tydlighetens skull att utredningen av ärendet på grundval av bedömning av objektiva omständigheter endast gäller fordonsspecifik avgift för trafikförseelse, det vill säga automatisk trafikövervakning.

I fråga om sitt förslag gällande fotografi av den som begått förseelsen och att sända bilden som bilaga till beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse konstaterar utskottet dessutom följande. Enligt utredning till utskottet blir också eventuella passagerare fotograferade vid automatisk kameraövervakning. I det nuvarande förfarandet skickas bilder som tagits i automatisk

trafikövervakning inte i alla fall, utan de levereras på begäran. Enligt 4 kap. 15 § i förundersökningslagen (805/2011) har en part rätt att få del av omständigheter som kan ha påverkat behandlingen av hans eller hennes ärende. För närvarande är praxis att bilder på andra än misstänkta täcks över om bilden skickas. I fortsättningen tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) på partsoffentlighet i fråga om administrativ avgift för trafikförseelse. Enligt huvudregeln i 11 § 1 mom. i den lagen har en part rätt att ta del av en myndighetshandling som kan eller har kunnat påverka behandlingen, även om handlingen inte är offentlig. Lagutskottet konstaterar att i och med utskottets förslag till nytt 2 mom. i 161 § och nytt 3 mom. i 173 § ovan är en förutsättning för att påföra avgift för trafikförseelse att den som begått förseelsen har blivit fotograferad. Dessutom ska foto på den som begått förseelsen fogas till beslutet om avgiften. Utskottet vill betona att bifogande av bild som avses i det senare förslaget till bestämmelse i sig gäller uttryckligen den som begått förseelsen. Det är befogat, anser utskottet, att det nuvarande förfarandet med att täcka över andra personer som syns på bilden fortsätter. Som konstaterats ovan blir också eventuella passagerare fotograferade vid kameraövervakning. Hanteringen av bilder från kameraövervakning handlar om fordonsägarens eller innehavarens rättssäkerhet och personens möjligheter att försvara sig. Också uppgifter om passagerare kan då för fordonsägaren vara behövliga, exempelvis vid utredning av en för ägaren okänd förares identitet eller behov av personbevisning. Det är således befogat att också denna information inom ramen för offentlighetslagstiftningen vid behov kan fås.

Lagutskottet vill påpeka att med avseende på skyddet för de fotograferade personernas privatliv och personuppgifter är regleringen om personuppgifter relevant. Regleringen bör uppfylla bland annat kraven i den allmänna dataskyddsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning EU 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG). Till den del hanteringen av bilderna hör till tillämpningsområdet för dataskyddsdirektivet (direktiv EU 2016/680 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF), måste också villkoren i det direktivet uppfyllas. Iakttagandet av dataskyddsförordningen måste säkerställas genom behövliga tekniska och organisatoriska åtgärder. Utskottet vill betona att i trafikövervakningen måste det således också framöver bedömas vilka åtgärder som krävs för skyddet av privatlivet och personuppgifter, särskilt med beaktande av övervakningssystemens tekniska utveckling.

Underlåtande att påföra påföljdsavgift, mindre förseelser och tröskeln för att ingripa

I 160 § 3 och 5 mom. i förslaget till vägtrafiklag ingår bestämmelser om att inte påföra avgift för trafikförseelse. Enligt paragrafens 3 mom. ”är det möjligt” att ge anmärkning för en ringa förseelse, medan 5 mom. föreskriver att en påföljd ”behöver inte” bestämmas, om trafikförseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) att det i sin färska praxis (GrUU 39/2017 rd och GrUU 49/2017 rd) betonat att beslut om att inte påföra påföljdsavgift är bunden rättslig prövning. I ljuset av denna praxis bör myndighetens prövning av att

utdela anmärkning eller låta bli att påföra avgift för trafikförseelse enligt villkoren i 160 § 3 och 5 mom. i lagförslaget åtminstone i den ovan anförda situationen vara bunden rättslig prövning.

Lagutskottet instämmer i grundlagsutskottets åsikt i ärendet och föreslår att kommunikationsutskottet ändrar 160 § *3 och 5 mom.* i lagförslag 1 så att de får följande lydelse:

> Om trafikförseelsen är ringa *ska det ges* en muntlig eller skriftlig anmärkning i stället för att påföra en avgift för trafikförseelse. (3 mom.)
>
> En påföljd *ska inte heller* bestämmas, om trafikförseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt. (5 mom.)

Grundlagsutskottet anser i sitt utlåtande om propositionen också att det noggrant bör övervägas hur regleringen även i övrigt ska kunna göras mer förutsägbar än det föreslagna.

I 165 § i förslaget till vägtrafiklag finns bestämmelser om överskridande av hastighetsbegränsning. Enligt bestämmelsens 1 mom. 1 punkt kan det påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro vid överskridning med högst 5 kilometer i timmen. För motsvarande överskridning kan det i situationer som avses i paragrafens 2 mom. 1 punkt påföras en avgift för trafikförseelse på 50 euro. Propositionen innebär att för en mindre fortkörning som på grund av den nuvarande interventionströskeln inte har föranlett böter, ska det föreskrivas om en separat avgift för trafikförseelse till fast belopp.

Den ovan konstaterade uppmaningen att överväga att göra regleringen mer förutsägbar än förslaget framställs i ett avsnitt av grundlagsutskottets utlåtande där grundlagsutskottet anser att regleringen är oklar i synnerhet då man beaktar bestämmelsen om ringa förseelser och den nuvarande interventionströskeln. Enligt grundlagsutskottets utlåtande är det i grunden tvivelaktigt att föreskriva om en separat fast avgift för förseelser som det inte är meningen att påföra trafikförseelseavgift för.

Lagutskottet instämmer i grundlagsutskottets uppfattning om att det är tvivelaktigt att föreskriva om en separat fast avgift för förseelser som det inte är meningen att påföra trafikförseelseavgift för. Enligt utredning till lagutskottet är det ändå meningen att tillämpa bestämmelsen i 165 § 1 mom. 1 punkten, det vill säga överskridning av den högsta tillåtna hastigheten med högst 5 kilometer i timmen. Lagutskottet vill betona att med beaktande av grundlagsutskottets ovan konstaterade ståndpunkt kan de nuvarande anvisningarna om tröskel för ingripande som medför påföljdsavgift i sådana fall inte tillämpas, och tröskeln för ingripande i anslutning till påföljdsavgiften kan inte vara densamma som nu, det vill säga fortkörning med 7 kilometer i timmen, utan tröskeln för påföljdsavgift bör vara inom den överskridning som nämns i 1 mom. 1 punkten eller 2 mom. 1 punkten (1—5 kilometer i timmen). Om man vill behålla tröskeln för ingripande oförändrad, bör avgiften i 1 mom. 1 punkten och 2 mom. 1 punkten inte föreskrivas i den föreslagna formen.

Lagutskottet konstaterar att det ovan sagda inte innebär att den nedre gränsen för att ge anmärkning borde ändras, ifall bestämmelsen i propositionen om lindriga förseelser godtas. Jämfört med

nuläget handlar det endast om att ingripandet blir påföljdsavgift i stället för anmärkning vid mindre överskridningar av hastighetsbegränsningen.

Det är svårt att bedöma kostnadseffekterna för situationer där ingripandet vid fortkörning skulle förvandlas från anmärkning till ekonomisk påföljd exempelvis i fråga om en fortkörning med mindre än 2 kilometer i timmen. Enligt en bedömning som utskottet har fått av polisstyrelsen kan det innebära att cirka 100 000 anmärkningar ersätts med avgift för trafikförseelse årligen. Enligt polisstyrelsens bedömning kan det medföra exempelvis en årlig tilläggskostnad på cirka 110 000 euro i och med att handläggningarna av begäran om omprövning blir flera. Vad gäller övrig arbetsbörda blir kostnaden enligt polisstyrelsens uppskattning 798 000 euro per år. Den sistnämnda kostnadsposten hör ihop med bland annat att skicka och hantera fotografier. Å andra sidan innebär ersättningen av anmärkning med ekonomisk påföljd enligt kommunikationsministeriets uppskattning allmänt en inkomstökning i statens budget på 5—7 miljoner euro. Ändå måste det beaktas att den ändrade tröskeln väntas påverka trafikbeteendet, vilket inverkar på de ovan nämnda siffrorna i fortsättningen.

Efter att ha bedömt en erhållen utredning konstaterar lagutskottet att med tanke på allmän laglydighet och allmän acceptans för trafikreglerna är det av betydelse att påföljderna står i rätt proportion till en lagstridig gärning och att polisen har tillräckligt med prövningsrätt i fråga om tröskeln för att ingripa i fortkörning och formen för ingripandet. I propositionen finns inte för paragrafens del några detaljerade trafiksäkerhetsargument för att påföra avgifter också för de lindrigaste fortkörningarna. Utifrån inkommen utredning och efter en övergripande bedömning av ärendet menar lagutskottet att det inte är befogat att föreskriva om en separat klass för avgift för trafikförseelse som skulle omfatta fortkörning på 1—5 kilometer i timmen. Att överskrida hastighetsbegränsningen med några kilometer i timmen är inte heller i praktiken i alla situationer till den grad relevant för trafiksäkerheten att det ovillkorligen skulle tala för att i lagen ta in den sist nämnda, från nuläget avvikande avgiftsklassen, som i själva verket sänker tröskeln för påföljdsavgift. Det är uppenbart att det också i fortsättningen går att ingripa också i lindriga fortkörningar om de sker exempelvis på ett riskexponerat ställe, såsom i närheten av skolor eller daghem.

I ljuset av det ovan anförda föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att 165 § 1 mom. *1 punkten* i lagförslag 1 stryks varvid 2 punkten blir 1 punkten och den ändras som följer:

> 1) (utesl.) med högst 10 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro,

Lagutskottet föreslår också för kommunikationsutskottet att 165 § 2 mom. *1 punkten* i lagförslag 1 stryks varvid 2 punkten blir 1 punkten och den ändras som följer:

> 1) (utesl.) med högst 10 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro,

Utskottet konstaterar för tydlighetens skull att polisstyrelsen kan ge anvisningar med karaktär av rekommendationer om trafikövervakningen utan separat bestämmelse om bemyndigande. Att föreskriva om separat bemyndigande är inte heller motiverat för att bestämmelser om bemyndigande att ge användningar tenderar att sudda ut skillnaden mellan rättsligt bindande regler och anvisningar med karaktär av rekommendation.

Teknisk övervakning

Automatisk trafikövervakning baserar sig på att skaffa information genom teknisk övervakning. Bestämmelser om teknisk övervakning finns i 4 kap. 1 § i polislagen (872/2011). I bestämmelsen sägs att med teknisk övervakning avses fortlöpande eller upprepat iakttagande eller fortlöpande eller upprepad avlyssning av fordon, fordonsförare, fotgängare eller allmänheten med hjälp av en teknisk anordning samt automatisk upptagning av ljud eller bild. Bestämmelsens 2 mom. föreskriver att efter att på förhand ha informerat om saken får polisen företa teknisk övervakning på allmän plats eller väg, för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet, förebyggande av brott, identifiering av personer som är misstänkta för brott samt för bevakning av särskilda övervakningsobjekt.

Grundlagsutskottet påpekar i sitt utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) att det inte i propositionen föreslås några ändringar i polislagen. Enligt utlåtandet är sakförhållandet inte oproblematiskt eftersom den konstaterade behörigheten i 4 kap. 1 § 2 mom. i polislagen, som automatisk trafikövervakning baserar sig på, gäller brott som inte längre inkluderar de gärningar som ska sanktioneras med avgift för trafikförseelse enligt propositionen.

Lagutskottet instämmer med grundlagsutskottets iakttagelse om oklarheten i bemyndigandet i fråga om teknisk övervakning. Lagutskottet anser att det behövs en bestämmelse om saken i lagen. Utskottet anser att rätt ställe för en bestämmelse om bemyndigande är i samband med 181 § om tillsyn i lagförslag 1. Bestämmelsen kan enligt utskottets uppfattning vara analog med tillsynsförfarandet i 57 § i fordonsskattelagen (1281/2003).

Därför föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att 181 § i lagförslag 1 får *ett nytt 2 mom.* som följer:

> *För att utöva den tillsyn som avses i 1 mom. får tillsynsmyndigheterna fotografera eller filma fordon som är i trafik. Fotograferingen eller filmningen kan också ske automatiskt, och den kan vara fortlöpande eller ske vid upprepade tillfällen. Utrymmen som används för boende av permanent natur får dock inte fotograferas eller filmas.*

Hindrande av körning på grund av berusning

I 183 § i förslaget till vägtrafiklag ingår en bestämmelse om hindrande av körning på grund av berusning. Där sägs att om det vid ett prov som utförs i syfte att konstatera alkoholförtäring konstateras att en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagnsförare har förtärt alkohol, men det på basis av provresultatet inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att föra det motordrivna fordonet eller spårvagnen till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

I riksdagens skrivelse RSk 56/2014 rd med anledning av ett medborgarinitiativ gällande rattfylleri (Strängare straff för rattfylleri, MI 3/2014 rd) godkände riksdagen utifrån lagutskottets betänkande (LaUB 31/2014 rd) ett uttalande där det förutsattes att regeringen skulle bereda ett förslag till lagstiftning där tillsynsmyndigheterna ges behörighet att avbryta körningen då en person kör

ett fordon påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel, trots att gärningen inte i sig skulle uppfylla brottsrekvisitet för rattfylleri.

Lagutskottet anser att det är i sin ordning att det förslag till lagstiftning som riksdagen förutsatte har blivit berett i enlighet med riksdagens uttalande. Men vid lagutskottets utfrågning av sakkunniga har vissa av de som hörts framhållit att en alkoholpåverkan på under 0,5 promille knappast utgör en större än genomsnittlig olycksrisk vid olyckor med dödlig utgång. Också i lagutskottets ovan nämnda betänkande (LaUB 31/2014 rd, s. 10) framhålls i fråga om gärningar som ska bestraffas som rattfylleri att den nuvarande promillegränsen (0,5 ‰) är motiverad med avseende på risken för trafikolyckor. I nästan alla olyckor med dödlig utgång överskrider alkoholhalten gränsen för grovt rattfylleri (1,2 ‰). Förare med 0,2—0,49 promille alkohol i blodet är inte en sådan särskild risk för trafiken som det vore motiverat att förena med en straffrättslig påföljd.

Men i det ovan nämnda betänkandet (LaUB 31/2014 rd) konstaterade lagutskottet ändå att även en liten mängd alkohol eller annat berusningsmedel kan ibland försvaga en persons förmåga att köra ett fordon. En trafikpolitik som syftar på nykterhet i vägtrafiken kräver att användning av berusningsmedel i trafiken vid behov också kan åtgärdas genom säkringsåtgärder. Därför föreslog utskottet det ovan beskrivna uttalandet om att avbryta körningen. I sitt utlåtande konstaterade utskottet ytterligare att en förutsättning då ska vara att berusningen uppenbart påverkar förarens körförmåga. Vidare framhöll utskottet att avbrytning av körningen skulle till sin karaktär vara en säkringsåtgärd och inte en kriminalisering, och den skulle inte vara förenad med straffpåföljder. Åtgärden skulle inte heller leda till körrättspåföljd.

I sitt betänkande om medborgarinitiativet (LaUB 31/2014 rd) konstaterade utskottet också bland annat att genom eventuellt avbrytande av körningen kunde olyckor eventuellt undvikas i enskilda fall, och det kunde också ha en viss reducerande verkan på användningen och mängden berusningsmedel i vägtrafiken. I propositionen (RP, s. 281) motiveras bestämmelsen också med att vägtrafiklagstiftningen ska betona att den som förtärt alkohol inte ska föra ett motordrivet fordon eller en spårvagn även om alkoholmängden skulle vara liten. Enligt motiven kommer bestämmelsen att minska den sammanlagda alkoholmängd som förtärs av förare samt att förebygga rattfylleri.

På grundval av det som sägs i lagutskottets ovan beskrivna betänkande (LaUB 31/2014 rd) och utifrån inkommen utredning och efter en övergripande bedömning av ärendet anser lagutskottet att bestämmelsen i den föreslagna 183 § om att förhindra körning på grund av berusning är befogad. Bestämmelsens formulering visar att det på det sätt som utskottet tidigare förutsatte handlar om en säkringsåtgärd och inte en sanktion.

Lagutskottet vill betona det som framhålls i propositionsmotiven (RP, s. 281), att i människans kropp förekommer små mängder etylalkohol också då alkohol inte har förtärts. Dessutom kan föda och dryck som framställts genom jäsning innehålla små mängder etanol. Det är därför viktigt att en förutsättning för att körningen ska få förbjudas eller hindras är att berusningen påverkar förarens körförmåga. Utskottet instämmer i det som framställs i motiven om att i praktiken kommer åtgärden att rikta sig mot förare med en berusning på 0,2—0,5 promille. Trafikövervakarna har till uppgift att bedöma förarnas körförmåga i enskilda fall. Relevant vid bedömning av berus-

ningens inverkan på körförmågan kan vara exempelvis om föraren uppvisar ett tydligt avvikande trafikbeteende eller begår misstag vid körningen.

Men lagutskottet påpekar ändå att det i sitt tidigare betänkande (LaUB 31/2014 rd) ansåg att en förutsättning för att kunna avbryta körning ska vara att berusningen tydligt påverkar förarens körförmåga. I motiven till den nu aktuella propositionen är tröskeln för att ”påverka körförmågan” lägre. Lagutskottet anser fortfarande att i fråga om tillämpningen av bestämmelsen ska ett villkor vara att berusningen tydligt påverkar körförmågan. Utskottet anser också att det nämnda villkoret för tillämpning behöver inkluderas i själva paragrafen.

Därför föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att *183 §* i lagförslag 1 ändras som följer:

> Om det vid ett prov som utförs i syfte att konstatera alkoholförtäring konstateras att en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagnsförare har förtärt alkohol, men det på basis av provresultatet inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri, *och berusningen tydligt påverkar förarens körförmåga*, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att föra det motordrivna fordonet eller spårvagnen till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

Enligt erhållen utredning ska hindrandet av körning i praktiken vara baserat på bemyndigande enligt den föreslagna 183 § och dessutom polisens rätt enligt 1 kap. 11 § i polislagen (872/2011) att vid utövande av befogenheter enligt den lagen i enskilda fall ge befallningar och utfärda förbud som är förpliktande för var och en. I enlighet med 2 kap. 11 § har en polisman rätt att befalla att ett fordon ska stoppas, flytta ett fordon eller befalla att det ska flyttas, om det är motiverat för att fullgöra polisens uppgifter. Om tredska mot trafikövervakare föreskrivs i 16 kap. 4, 4 a och 4 b § i strafflagen. Bland annat den som underlåter att lyda en befallning eller ett förbud som en polisman för utförandet av ett uppdrag meddelar inom ramen för sina befogenheter kan dömas för tredska.

Utskottet ser det som viktigt att tillämpningen och funktionen i fråga om den bestämmelse som avses i 183 § följs upp. Det är uppenbart att bemyndigandet ska tillämpas rättvist i alla situationer.

Enligt 17 § i förslaget till vägtrafiklag får fordon inte föras av den som på grund av bland annat berusning saknar nödvändiga förutsättningar för detta. Lagutskottet konstaterar för tydlighetens skull att propositionen inte har som syfte att ändra den grundregeln att körning i berusat tillstånd leder till påföljd enligt 23 kap. 3 och 4 § i strafflagen. Bestämmelserna om rattfylleri är särskilda bestämmelser (lex specialis) som gäller trafikfylleri, och för körning i berusat tillstånd påförs därför inte exempelvis avgift för trafikförseelse eller straff för äventyrande av trafiksäkerheten. Bestämmelsen om berusning är därför relevant främst med avseende på bestämmelsen i 183 § om avbrytande av körning.

Lagutskottet betonar för tydlighetens skull det som konstateras i propositionsmotiven om att körning under påverkan av andra rusmedel än alkohol har kriminaliserats som rattfylleribrott i strafflagens 23 kap. Misstankar om rattfylleri leder alltid till att körningen avbryts (RP, s. 280–281).

Gärningar som förblir inom straffrätten

De allvarligaste fallen av brott mot de materiella normerna i förslaget till vägtrafiklag ska bedömas som trafikbrott enligt 23 kap. i strafflagen. Grundlagsutskottet noterar i sitt utlåtande om propositionen (GrUU 9/2018 rd) att i förslaget till vägtrafiklag saknas en bestämmelse där det hänvisas till trafikbrott som avses i 23 kap. i strafflagen. Med hänvisning till det som står i 23 kap. 1 § i strafflagen konstateras i utlåtandet att den föreslagna regleringen inte uppfyller grundlagsutskottets minimikrav för blancostraffbestämmelser eftersom straffbarheten för brott mot bestämmelserna i förslaget till vägtrafiklag inte framgår av förslaget.

Lagutskottet instämmer med grundlagsutskottets uppfattning och anser det nödvändigt att förslaget till vägtrafiklag kompletteras med relevanta hänvisningar till strafflagen.

Därför föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att lagförslag 1 får *en ny 180 a §* som följer:

180 a § Hänvisning till strafflagen

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 § i strafflagen, för grovt äventyrande av trafiksäkerheten i 23 kap. 2 § i strafflagen, för rattfylleri i 23 kap. 3 § i strafflagen, för grovt rattfylleri i 23 kap. 4 § i strafflagen, för överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad i 23 kap. 8 § i strafflagen, för trafikfylleri med motorlöst fordon i 23 kap. 9 § i strafflagen, för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet i 23 kap. 10 § i strafflagen, för smitning i vägtrafik i 23 kap. 11 § i strafflagen och för störande av trafik i 23 kap. 11 a § i strafflagen.

Förhållandet mellan avgift för trafikförseelse och straffrättsliga påföljder

I överensstämmelse med vad som konstateras ovan i avsnittet om påföljdssystemet lägger lagutskottet vikt vid utgångspunkten i propositionen att samtidigt som man utvidgar användningsområdet för administrativa påföljder upphäva de straffbestämmelser som gäller motsvarande gärningar. På så sätt undviks problem med överlappande system och tryggas bland annat att förbudet mot dubbel straffbarhet fullföljs.

Lagutskottet vill betona att den föreslagna lagstiftningens uttryckliga syfte är att brottspåföljd och avgift för trafikförseelse inte ska samordnas så att de påförs samtidigt. Avgift för trafikförseelse är med avseende på påföljd för brott en subsidiär påföljd. Detta framgår av 160 § 4 mom. i lagförslag 1. Avgift för trafikförseelse kan samordnas endast med en annan avgift för trafikförseelse i överensstämmelse med 160 § 2 mom. i lagförslag 1.

I 160 § 4 mom. 3 punkten i den föreslagna vägtrafiklagen sägs att avgift för trafikförseelse inte får påföras om vägtrafikanten misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning. Under utskottets sakkunnigutfrågning har det yppat sig oklarhet kring vilken effekt en trafikförseelse i en sådan situation har för en straffrättslig påföljd.

Lagutskottet vill fästa uppmärksamhet vid att enligt detaljmotiven för 160 § 4 mom. 3 punkten i förslaget till vägtrafiklag (RP, s. 273) är det fråga om en så kallad konkurrenssituation, där en person till exempel genom samma körning har gjort sig skyldig till rattfylleri, förseelse rörande användning av säkerhetsbälte och lindrig fortkörning. Punkten innebär att avgift för trafikförseelse i dessa fall inte ska påföras för förseelsen rörande användning av säkerhetsbälte eller för den lindriga fortkörningen. Men utskottet vill ändå påpeka att det att förseelseavgiften inte kan påföras inte är ett hinder för att trafikbeteendet kan inverka på straffmätningen.

I propositionen (RP, s. 157) framhålls att på grundval av den gällande lagstiftningen bestäms det för ett trafikbrott och en trafikförseelse ett gemensamt straff i enlighet med bestämmelserna i 7 kap. i strafflagen. För en trafikförseelse och ett trafikbrott som begåtts på en och samma gång påförs det ett gemensamt straff. En trafikförseelse höjer nivån på det gemensamma bötesstraffet endast lindrigt. För den som har gjort sig skyldig till förseelsen handlar det om några dagsböter, som med tanke på förebyggandet endast är av ringa betydelse.

I fortsättningen samordnas de lindrigaste förseelserna och brotten i vägtrafiken inte enligt bestämmelserna i 7 kap. i strafflagen. Den föreslagna lagstiftningen betonar att trafikförseelserna är subsidiära i förhållande till de mer klandervärda brotten, det vill säga att förseelserna med avseende på natur och avsikt är klart lindrigare gärningar än brotten. I propositionen (RP, s. 157) sägs att ändringen inte nödvändigtvis kommer att förändra något, eftersom man enligt 6 kap. 4 § i strafflagen ska mäta ut straffet så att det står i ett rättvist förhållande till hur skadligt och farligt brottet är, motiven till gärningen samt gärningsmannens av brottet framgående skuld i övrigt. I de fall när någon vid sidan av en gärning som är straffrättsligt straffbar dessutom har gjort sig skyldig till en administrativ trafikförseelse, kan man således i praktiken bedöma att det är fråga om en större skuld än i genomsnitt (t.ex. medveten oaktsamhet, likgiltighet; slutligt beslut om och en tanke på ett brott; övervägande och planmässighet, RP 44/2002 rd, s. 192). Så är därmed fallet även om den administrativa förseelsen med beaktande av legalitetsprincipen inte omedelbart kan inverka på straffmätningen.

I enlighet med 165 § i förslaget till vägtrafiklag är avgift för trafikförseelse tillämplig vid fortkörning på upp till 20 kilometer i timmen. På större överskridningar av tillåten hastighet tillämpas straffrättslig påföljd, det vill säga äventyrande av trafiksäkerhet enligt 23 kap. 1 § i strafflagen. Ett centralt kriterium i rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten är att gärningen har varit ägnad att orsaka fara. Paragrafens 3 mom. innehåller en bestämmelse enligt vilken dom för äventyrande av trafiksäkerheten inte utfärdas om förfarandet endast är ägnat att förorsaka ringa fara.

Under utskottets utfrågning av sakkunniga har det påpekats att enligt polisens nuvarande anvisning om böter har fortkörningar på upp till 29 kilometer i timmen i vissa situationer ansetts som trafikförseelser. Vidare har det framhållits att trots anvisningen om böter kan domstolen förkasta åtalet om äventyrande av trafiksäkerheten om gärningen inte har varit ägnad att förorsaka mer än ringa fara och att det därför finns en risk för att fortkörningar på över 20 kilometer i timmen upp till en viss grad kan lämnas helt och hållet utan påföljd.

Sammantaget konstaterar lagutskottet att vid tolkningen av lagstiftningen granskas rättssystemet som en systematisk helhet. Också strafflagens bestämmelser tolkas med beaktande av den straffrättsliga legalitetsprincipen så att regleringen utgör en konsekvent helhet. I propositionen sam-

ordnas påföljdssystemet för vägtrafiken så att området för beteende som leder till administrativa påföljder definieras i vägtrafiklagen och straff för allvarligare gärningar föreskrivs i strafflagen. Det är propositionens uttryckliga syfte. Det ska alltså inte finnas några luckor. Om gärningen uppfyller rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten påförs dagsböter även om deras antal skulle vara mindre än vad som gäller i dagsläget. Enligt erhållen utredning är det uppenbart att polisens anvisningar om att påföra påföljder ses över i överensstämmelse med det nya påföljdssystemet för vägtrafiken.

Tillämpningen av bestämmelsen om äventyrande av trafiksäkerheten förutsätter inte att det handlar om en gärning som i typfallet leder till skada. Straffbar är enligt rekvisitet en gärning som ”är ägnad att förorsaka fara”. Det handlar om en så kallad abstrakt fara där det inte förutsätts att fara har orsakats i det enskilda fallet för att straff ska utdömas (RP 32/1997 rd).

Lagutskottet konstaterar att det ändå är motiverat att följa bestämmelsens tillämpningspraxis. Utskottet ser det också som motiverat att i fortsättningen bedöma huruvida användningsområdet för en fast påföljd borde utvidgas utanför tätorter i fråga om de högsta landsvägshastigheterna.

Delgivning av avgift för trafikförseelse

I 174 § i förslaget till vägtrafiklag ingår bestämmelser om delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse. I 175 § i förslaget ingår bestämmelser om delgivning av beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse. De senare situationerna gäller i synnerhet automatisk trafikövervakning.

I den ovan nämnda 174 § om delgivning av avgift för trafikförseelse ingår bara en mening enligt vilken ett beslut om avgift för trafikförseelse personligen och skriftligt ska delges den som gjort sig skyldig till förseelsen. Paragrafen motiveras inte heller i propositionen annat än genom att upprepa bestämmelsens innehåll (se RP, s. 277). Utskottet anser efter att ha bedömt den information som det fått att den föreslagna bestämmelsen om delgivning är alltför ovillkorlig. I propositionens bestämmelser om delgivning är det enligt utskottets uppfattning också motiverat att stödja sig på regleringen om delgivning i förvaltningslagen. Utskottet noterar att den föreslagna paragrafen inte heller innehåller någon bestämmelse om att ärendet förfaller om beslutet inte har delgivits inom en viss tid. Utskottet anser dessutom att det är befogat att i bestämmelsen betona att beslutet principiellt bör delges utan dröjsmål. Vidare noterar utskottet också att den föreslagna 174 § inte innehåller någon motsvarande undantagsbestämmelse som 11 § 2 mom. i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) som gäller en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, och ordningsbotsföreläggandet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen.

Därför föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet för det första att 174 § i lagförslag 1 ändras så att paragrafens *1 mom.* lyder som följer:

> Ett beslut om avgift för trafikförseelse ska *utan dröjsmål* personligen (utesl.) *eller annars bevisligen så som det föreskrivs om bevislig delgivning i förvaltningslagen (434/2003) delges den som gjort sig skyldig till förseelsen*.

I lagutskottets förslag till 174 § 1 mom. ovan betonas i enlighet med propositionen att personlig delgivning som avses i 60 § 2 mom. i förvaltningslagen är primär. Utgångspunkten är att beslutet överlåts personligen till den misstänkte så snart förseelsen har ägt rum. Det är motiverat både på grund av orsaker relaterade både till påföljdernas verkningar och den misstänktas rättssäkerhet. Det är befogat att ingripa i förseelserna så snart som möjligt. Å andra sidan försvagas de faktiska möjligheterna att försvara sig snabbt över tid. Även om utgångspunkten är personlig delgivning kan man vid behov använda också andra former av bevislig delgivning såsom postförsändelse mot mottagningsbevis. I fråga om elektronisk delgivning iakttas den allmänna lagstiftningen som gäller sådan (18 § i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, 13/2003).

Lagutskottet föreslår för kommunikationsutskottet att 174 § också kompletteras med *ett nytt 2 mom.* som täcker situationer som de i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) enligt följande:

> *Ett beslut om avgift för trafikförseelse kan trots 1 mom. delges som vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen om det gäller en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Beslutet ska i så fall delges utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen.*

I lagutskottets förslag till nytt 2 mom. i 174 § föreskrivs om ett undantag med stöd av vilket beslutet i vissa situationer kan delges också som vanlig delgivning, exempelvis som brev på posten. Om motsvarande förfarande föreskrivs för närvarande i 11 § 2 mom. i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010). I detaljmotiven (s. 38) i proposition RP 94/2009 rd konstateras felaktigt att bestämmelsen gäller förseelser som observerats utan att ett fordon har stoppats. Men det är inte det saken gäller, utan uttryckligen situationer där ett fordon har stoppats och den misstänktas identitet omedelbart har konstaterats.

Förfarandet infördes 2006 (8 § 2 mom. i lagen om ordningsbotsförfarande upphävt) och dess motiveringar ingår i proposition RP 16/2005 rd (s. 23). Där står det att vid den traditionella trafikövervakningen kan det i praktiken uppstå situationer när det på grund av det stora antalet personer som har gjort sig skyldiga till förseelser eller av någon annan orsak inte är möjligt eller ändamålsenligt att skriva ut ett ordningsbotsföreläggande genast efter fasttagandet. Utskottets förslag till bestämmelse möjliggör exempelvis att ett fordon stoppas, föraren identifieras och förhörs, men beslutet tillsänds föraren per post i efterskott. Beslutet kan enligt den allmänna lagstiftningen också sändas elektroniskt.

Avsikten är inte att beslut ska kunna skickas som vanlig delgivning långa tider efter att förseelsen har konstaterats eftersom parten då inte längre är beredd på att ta emot beslutet. Beslutet ska i dessa situationer delges utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. Om beslutet inte har lagts på posten eller skickats elektroniskt före denna tidpunkt och man fortfarande vill delge det, ska huvudregeln i utskottets ovan föreslagna 1 mom. iakttas.

Lagutskottet föreslår för kommunikationsutskottet att 174 § för det tredje också kompletteras med *ett nytt 3 mom.* om förfall enligt följande:

Om beslutet inte har delgetts inom sex månader från dagen för förseelsen, förfaller ärendet.

Lagutskottets förslag till nytt 3 mom. i 174 § ovan innehåller bestämmelser om förfall av ärende som gäller avgift för trafikförseelse. Förvaltningslagen innehåller inga allmänna bestämmelser om att påföra påföljd eller preskriptionstid för delgivning. Utskottet anser att det absolut måste föreskrivas om en bakre tidsgräns för påförande av avgift för trafikförseelse. Av orsaker relaterade till rättssäkerhet är det befogat att binda preskriptionen för avgift för trafikförseelse uttryckligen till lämnandet av delgivning eftersom de faktiska möjligheterna till försvar försvagas när tiden lider. Enligt utskottets uppfattning är en adekvat tidsfrist sex månader från tidpunkten för förseelsen. Det motsvarar bestämmelserna i 8 § 3 mom. i lagen om parkeringsövervakning (727/2011). Om beslutet inte har delgivits inom sex månader från dagen för förseelsen, har beslutet inte längre rättsverkan och avgiften får inte tas ut. Av utskottets förslag till bestämmelse följer också att om beslutet om att påföra avgift för trafikförseelse inte har fattats inom sex månader för dagen för förseelsen, får beslutet inte längre fattas (på samma sätt som RP 223/2010 rd, s. 23—24).

Lagutskottet föreslår för kommunikationsutskottet att *174 §* i lagförslag 1 får följande lydelse:

Ett beslut om avgift för trafikförseelse ska *utan dröjsmål* personligen (utesl.) *eller annars bevisligen så som det föreskrivs om bevislig delgivning i förvaltningslagen (434/2003) delges den som gjort sig skyldig till förseelsen.*

Ett beslut om avgift för trafikförseelse kan trots 1 mom. delges som vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen om det gäller en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Beslutet ska i så fall delges utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. (Ny)

Om beslutet inte har delgetts inom sex månader från dagen för förseelsen, förfaller ärendet. (Ny)

I 175 § i förslaget till vägtrafiklag ingår analogt med det ovan nämnda bestämmelser om delgivning av beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse. De situationerna gäller i synnerhet automatisk trafikövervakning. Enligt 1 mom. i paragrafen ska en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse sändas per post eller delges elektroniskt på den adress som i fordonstrafikregistret anges för fordonets ägare eller innehavare eller den som tillfälligt använder fordonet. Om ett fordons ägare eller innehavare är en juridisk person ska beslutet sändas till den i 3 § 23 punkten i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av en bil. Enligt paragrafens 2 mom. ska ett beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse sändas utan dröjsmål och senast 30 dagar från dagen för förseelsen. Postningsdagen ska antecknas på handlingen. Enligt paragrafens 3 mom. anses den berörda personen ha fått del av en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse den sjunde dagen från det att handlingen har postats.

Lagutskottet anser att det också i 175 § är motiverat att med avvikelse från det föreslagna i fråga om de detaljerade förfarandena stödja sig på och hänvisa till allmän lagstiftning, det vill säga förvaltningslagen, och i fråga om den särskilt till vanlig delgivning som avses i 59 § i förvaltningsla-

gen. Också i fråga om elektronisk delgivning är det motiverat att iaktta allmän lagstiftning och inte inkludera reglering om det i paragrafen. Omnämnandet i 1 mom. i den föreslagna paragrafen om den adress som i fordonstrafikregistret anges för ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av fordonet är enligt utskottets uppfattning inte behövlig. Föreskrifter om ansvarsfördelning finns i 176 §, det vill säga att för fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ansvarar fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller den som ansvarar för användningen av en bil. Utredning av den ansvariga personens adress hör för sin del till myndighetens allmänna utredningsskyldighet (31 § 1 mom. i förvaltningslagen).

I 2 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs om tidsfristen för delgivning. Lagutskottet anser att tidsfristen behövs av orsaker relaterade till rättssäkerhet. För en kort tidsfrist på 30 dagar för att sända beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse talar bland annat att bevisbördan har reglerats med avvikelse från det vanliga. Men lagutskottet anser ändå att det inte behöver föreskrivas separat om att skriva in avsändningsdatum. Att skriva in avsändningsdatum ingår i god förvaltning och avsändningsdagen är ändå en nödvändig förutsättning för att bedöma att delgivning har skett. Språkdräkten i det föreslagna 2 mom. bör också ses över tekniskt. I fråga om det föreslagna 3 mom. påpekar lagutskottet att det föreskrivs om att delgivning skett i 59 § 2 mom. där det sägs att mottagaren anses ha fått del av ärendet den sjunde dagen efter det att brevet avsändes, om inte något annat visas. Därför är det befogat att stryka det föreslagna 3 mom. och i det avseendet iaktta regleringen i förvaltningslagen.

Därför föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att *175 §* ändras som följer:

> Ett beslut om en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse *delges som vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen* (utesl.). Om ett fordons ägare eller innehavare är en juridisk person *delges beslutet* den i 3 § 23 punkten i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av en bil.
>
> Den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse ska delges utan dröjsmål och senast inom 30 dagar från dagen för förseelsen.(utesl.)
>
> (3 mom. utesl.)

Verkställighet av avgift för trafikförseelse

I 178 § 1 mom. i förslaget till vägtrafiklag sägs det att bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse och fordonsspecifik avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Lagutskottet fäster sig vid att det ändå inte i propositionen föreslås ändring i lagen om verkställighet av böter. Därför föreslår lagutskottet som teknisk justering att kommunikationsutskottet föreslår *ett nytt lagförslag 15* om ändring av lagen om verkställighet av böter så att förteckningen i 1 § 1 mom. kompletteras med en ny 12 punkt om avgift för trafikförseelse. I den form lagutskottet föreslår får *den nya 12 punkten* i 1 mom. följande lydelse:

> *12) avgift för trafikförseelse*

Enligt 178 § 2 mom. i förslaget till vägtrafiklag ska en avgift för trafikförseelse preskriberas fem år efter ingången av året efter det år då den påfördes eller debiterades. Preskriberingen av rätten att verkställa bestäms således på samma sätt som för skatter. Lagutskottet anser efter att ha bedömt den information som det fått att det i avvikelse från propositionen är befogat att preskriptionen sker på motsvarande sätt som för böter, det vill säga när fem år har förflutit från den dag då det lagakraftvunna beslutet gavs. Med beaktande av avgiftens karaktär är det för den betalningsskyldiga mer rättvist att tiden för verkställighet är densamma i samtliga fall. I den form som framställs i propositionen är tiden för verkställighet slumpmässigt 5—6 år.

Därför föreslår lagutskottet att kommunikationsutskottet ändrar 178 § *2 mom.* i lagförslag 1 så att det får följande lydelse:

> En avgift för trafikförseelse preskriberas fem år *efter den tidpunkt då det lagakraftvunna beslutet gavs*.

I 177 § i förslaget till vägtrafiklag ingår bestämmelser om betalningstid för avgift för trafikförseelse. Enligt 1 mom. i paragrafen ska avgiften för trafikförseelse betalas inom 14 dagar från delfåendet av beslutet. Om beslutet har delgetts på det sätt som avses i 175 §, ska avgiften betalas inom 30 dagar från delfåendet. Den senare betalningstiden (175 §) gäller fordonsspecifik avgift för trafikförseelse.

Enligt 39 § 1 mom. i den nuvarande lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) är betalningstiden 30 dagar. Så kallade villkorliga ordningsböter som kan påföras utan den misstänktas samtycke, ska enligt 2 mom. i samma paragraf betalas inom 30 dagar från delgivningen av ordningsbotsföreläggandet, om den som har mottagit ordningsbotsföreläggandet inte motsätter sig föreläggandet. Lagutskottet noterar att på ovan beskrivet sätt ska avgift för trafikförseelse enligt 177 § 1 mom. i förslaget till vägtrafiklag i regel betalas inom 14 dagar från delfåendet av beslutet. Förkortningen av betalningstiden motiveras inte i propositionen trots att det skulle innebära att avgiften förfaller redan före utgången av den tidsfrist för omprövningsbegäran (30 dagar) som nämns i 49 c § i förvaltningslagen (434/2003).

Därför föreslår lagutskottet att kommunikationsutskottet ändrar 177 § 1 mom. i lagförslag 1 så att avgift för trafikförseelse ska betalas inom 30 dagar från delfåendet. Lagutskottet föreslår att *1 mom.* får följande lydelse:

> En avgift för trafikförseelse ska betalas inom *30 dagar* från delfåendet av beslutet. (utesl.)

I 177 § 2 mom. i förslaget till vägtrafiklag ingår en bestämmelse enligt vilken Rättsregistercentralen kan bevilja förlängning av betalningstiden. Bestämmelsen är främst informativ eftersom det i 178 § sägs att bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). I 14 § i lagen om verkställighet av böter finns bestämmelser om beviljande av betalningstid och i 15 § om förfarande vid beviljande av betalningstid och om i vilken situation betalningstiden beviljas av Rättsregistercentralen och i vilken situation av utmätningsmannen. Därför och för att undanröja oklarheter föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att 177 § *2 mom.* i lagförslag 1 stryks.

Övrigt

I 166 § 3 mom. i den föreslagna vägtrafiklagen saknas ett krav på tillräknande, det vill säga uppsåt eller oaktsamhet i analogi med andra bestämmelser om förseelser. Därför föreslår lagutskottet att kommunikationsutskottet justerar 166 § *3 mom.* i lagförslag 1 så att det får följande lydelse:

> En spårvagnsförare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro för underlåtelse *av oaktsamhet eller med uppsåt* att iaktta skyldigheterna enligt 64 §.

I 184 § i förslaget till vägtrafiklag ingår undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler och där finns de samlade befogenheterna för de centrala aktörerna i säkerhetsuppgifter att avvika från de allmänna reglerna. I paragrafens 3 mom. sägs att det som föreskrivs i 1 mom. också gäller andra staters behöriga myndigheter och förare av utryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

Enligt utredning till utskottet finns det inom inrikesministeriets förvaltningsområde en rad instrument på internationell nivå och EU-nivå som polis-, räddnings- och gränssäkerhetsmyndigheterna kan använda för bekämpning och hantering av hot och risker som gäller den interna säkerheten och genom vilka man kan lämna och ta emot bistånd. Därför finner utskottet det befogat att justera paragrafens 184 § 3 mom. så att den utöver uppgiften nämner också mottagande av internationellt bistånd.

Lagutskottet föreslår att kommunikationsutskottet ändrar 184 § *3 mom.* i lagförslag 1 så att det får följande lydelse:

> Det som föreskrivs i 1 mom. gäller också andra staters behöriga myndigheter och förare av utryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag *eller ger internationellt bistånd* som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

I 161 § i förslaget till vägtrafiklag ingår bestämmelser om förseelser som det får påföras fordonsspecifik avgift för trafikförseelse för och som har iakttagits vid automatisk trafikövervakning eller i övrigt utan att fordonet stoppas. I bestämmelsens tillämpningsområde ingår exempelvis underlåtelse att använda personlig skyddsutrustning (1 punkten). I bestämmelsens tillämpningsområde ingår i föreslagen form inte att använda kommunikationsutrustning i strid med den föreslagna 98 § 2 mom. under körningen. Lagutskottet anser efter att ha bedömt den information som det fått att det på motsvarande sätt är motiverat att inkludera också förbjuden användning av mobiltelefon i bestämmelsens tillämpningsområde.

Lagutskottet föreslår för kommunikationsutskottet att 161 § i lagförslag 1 får *en ny 6 punkt* som följer:

> *6) underlåtelse att iaktta förbudet mot att använda kommunikationsutrustning.*

På grund av det som lagutskottet föreslår ska ordet ”eller” strykas i slutet av 4 punkten och formuleringen ”, eller” fogas till slutet av 5 punkten.

Lagutskottet noterar att lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet (108/2018) trädde i kraft den 1 april 2018. I och med propositionen om den lagen ändrades också 20 § i gränsbevakningslagen (578/2005) så att Gränsbevakningsväsendet övervakar iakttagandet av vägtrafiklagens (267/1981) bestämmelser vid gränsövergångsställena. Lagutskottet vill fästa kommunikationsutskottets uppmärksamhet vid att hänvisningen i 20 § 1 mom. i gränsbevakningslagen bör justeras till att gälla den nya vägtrafiklagen och beakta gränsbevakningsväsendets behörighet också i förslaget till vägtrafiklag, i synnerhet i dess 181 §.

I 166 § i förslaget till vägtrafiklag förtecknas förseelser av förare till motordrivna fordon och spårvagnar. I paragrafens 1 mom. 16 punkt hänvisas till vad som föreskrivs i 84 och 87 § om iakttagande av vägmarkeringar (på grund av ett numreringsfel i den finska propositionen har punkten nummer 15 där). Lagutskottet konstaterar en felhänvisning i 16 punkten. Punkten ska också hänvisa till 85 och 86 §.

Lagutskottet föreslår att kommunikationsutskottet ändrar 166 § 1 mom. *16 punkten* i lagförslag 1 så att det får följande lydelse:

> 16) 84—87 § om iakttagande av vägmarkeringar.

I 167 § 2 mom. 2 punkten i förslaget till vägtrafiklag ingår en bestämmelse enligt vilken en förmyndare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro. I lagförslagets 95 § 1 mom. används också begreppet förmyndare. Bestämmelserna gäller tillsyn över användning av skyddsanordningar för personer under 15 år. Lagutskottet noterar att i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) används inte längre begreppet förmyndare. På det sätt som framgår av den nämnda lagen är dessutom intressebevakarens uppgift främst att ta hand om en omyndigs ekonomiska angelägenheter. Därför anser lagutskottet att det är befogat att stryka begreppet förmyndare ur 167 § 1 mom. 2 punkten och 95 § 1 mom. i förslaget till vägtrafiklag. Det är inte heller befogat att ersätta det med begreppet intressebevakare. I överensstämmelse med de föreslagna bestämmelserna ansvarar barnets vårdnadshavare som färdas med barnet eller fordonets förare för användningen av skyddsanordning. Det ska enligt utskottets uppfattning anses tillräckligt. Därför föreslår lagutskottet att kommunikationsutskottet justerar 167 § 2 mom. *2 punkten* i lagförslag 1 så att det får följande lydelse:

> 2) en vårdnadshavare (utesl.) eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § som gäller användning av skyddsanordningar för barn under 15 år,

Vidare föreslår lagutskottet att kommunikationsutskottet justerar 95 § *1 mom.* i lagförslag 1 så att det får följande lydelse:

> Om ett barn under 15 år färdas tillsammans med sin (utesl.) vårdnadshavare, är det (utesl.) vårdnadshavaren som ansvarar för att det vid transporten av barnet används en ändamålsenlig skyddsanordning. Om ett barn under 15 år färdas utan sin (utesl.) vårdnads-

havare ska föraren av fordonet, med undantag av en bussförare, se till att skyddsanordning används vid transporten av barnet.

Lagutskottet fäster uppmärksamhet vid 96 § 7 mom. i lagförslag 2. Momentets finska språkdräkt innehåller ett tekniskt fel. I momentet nämns ”rikesakko” trots att den riktiga termen är ”liikennevirhemaksu”. På svenska står helt riktigt ”avgift för trafikförseelse”. Därför föreslår lagutskottet att kommunikationsutskottet justerar 67 § *7 mom.* i lagförslag 2 i den finska versionen. Den svenska texten påverkas inte.

Ikraftträdande

Enligt propositionen avses lagarna i huvudsak träda i kraft under år 2019. Enligt utredning till utskottet kan den nya vägtrafiklagen inte träda i kraft utan att det görs ändringar i myndigheternas informationssystem. Att ändra informationssystemen är också mycket tidskrävande. Utskottet anser att övergångstiden från det att lagförslagen godkänns till dess att de träder i kraft bör vara lång nog för att ändringarna i informationssystemen jämte nödvändig utbildning ska kunna bli genomförda. Därför anser utskottet att det varken är ändamålsenligt eller realistiskt att lagstiftningen skulle träda i kraft 2019.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Lagutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 7.6.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Kari Tolvanen saml
medlem Eeva-Johanna Eloranta sd
medlem Katja Hänninen vänst
medlem Ari Jalonen blå
medlem Johanna Karimäki gröna
medlem Pia Kauma saml
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Antero Laukkanen kd
medlem Ilmari Nurminen sd
medlem Juha Pylväs cent
medlem Antti Rantakangas cent
medlem Mari-Leena Talvitie saml
medlem Ville Tavio saf
medlem Kaj Turunen saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mikko Monto.