

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 19/2004 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 8 juni 2004 en proposition med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen (RP 104/2004 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- äldre regeringssekreterare Anna-Liisa Tarvainen, kommunikationsministeriet
- överkommissarie Ari Taipale, polisinrättningen i Helsingfors
- polistråd Teuvo Veijalainen, Rörliga polisen
- överkonstapel Kari Luotonen, polisinrättningen i Tammerfors
- biträdande polischef Jyrki Haapala, polisinrättningen i Varkaus

- arbetarskyddssekreterare Pertti Sulasalmi, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Bilförbundet rf
- projektchef Mikko Saavola, Bussförbundet
- ombudsman Jarkko Hietamäki, Finlands Bilskoleförbund rf
- jurist Esa Näätänen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- förvaltningschef Timo Koskinen, Finlands Taxiförbund
- verkställande direktör Matti Järvinen, Trafikskyddet.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- justitieministeriet
- Fordonsförvaltningscentralen
- Finlands Ögonoptikerförbund.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att vägtrafiklagen ändras. Förslaget gäller körförbud som på straffrättsliga grunder meddelas för viss tid av en domstol eller av polisen.

Det föreslås att körförbudets status som primär körkortspåföljd förstärks genom att polisens möjligheter att ge en varning i stället för att meddela körförbud begränsas. Hur mycket föraren kör årligen påverkar inte längre valet av påföljd. Dessutom föreslås att förfarandet där föraren i stället för att meddelas körförbud åläggs att

avlägga ny förarexamen slopas.

För körförbud föreslås minimitider som fastställs utgående från gärningarnas allvarlighetsgrad. Vidare ska i fråga om körförbud som polisen meddelar den maximala längden och ändringsförfarandet förenhetligas. Återfall påverkar körförbudets längd och leder även i fråga om minimitiderna till stegvisa förlängningar.

Vägtrafiklagen föreslås bli kompletterad med en bestämmelse om att det i fråga om körförbud

för upprepade trafikförseelser ska bestämmas att körförbudet verkställs omedelbart efter det att beslutet om körförbud fattats.

Bestämmelsen om kontroll av förarens körskick föreslås också bli ändrad. I stället för att delta i den kontroll av synförmågan som görs i

samband med trafikövervakningen, kan föraren genom att lämna in ett utlåtande av en optiker eller en läkare visa att synförmågan uppfyller kraven.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionen och övrig utredning finner utskottet propositionen behövlig och angelägen. Utskottet tillstyrker lagförslaget men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Den nu föreslagna ändringen i körförbudsmekanismen rubbar inte mekanismens grund i och med att den inte påverkar grunden för påföljderna utan skärper påföljderna. I propositionen föreskrivs om minimitider för körförbud som inte kan underskridas. Särskilt polisens praxis visavi körförbud behöver förenhetligas, konstaterar utskottet. Därför måste inrikesministeriet fästa avseende vid en enhetlig lagtillämpning när det i enlighet med 108 a § i vägtrafiklagen utfärdar närmare föreskrifter och anvisningar för polisen. Utskottet understryker att ministeriet också bör övervaka att lagen tillämpas på samma sätt och att anvisningarna följs.

Grunderna för den nuvarande körförbudsmekanismen är inte särskilt lyckade, menar utskottet, eftersom det inte är helt lätt för gemene man att inse gärningens allvarlighetsgrad och bedöma risken för att körförbud ska meddelas. Om man ser till upprepade förseelser väger alla gärningar i vägtrafiklagen 75 § 2 mom. 5 punkt lika tungt. Å andra sidan bör bedömningen av körförbudets längd utgå från hur allvarlig och klandervärd gärningen är i ett trafiksäkerhetsperspektiv. Tyskland och Frankrike har t.ex. ett poängsystem, där medborgarna genom att räkna poängen vet när de löper risk att få körförbud. Dessa system förfaller ha den fördelen att folk lätt kan rangordna gärningarna efter klandervärdhet. Då upplevs också systemen rättvisare. Utskottet föreslår att riksdagen förutsätter att re-

geringen utifrån en övergripande utredning av körförbudsmekanismen och dess grunder går in för att skapa ett enhetligare och begripligare system (*Utskottets förslag till uttalande*).

Vid expertutfrågningen uppmärksamgjordes utskottet på att situationen där polisen konfronterar en förare med körförbud bör utvecklas så att förfarandet i sig får föraren att lägga om sin körstil. Utskottet finner det angeläget att resultatstyrningen för polisen framöver tar fasta på att samordna och följa längden på körförbud, utdelningen av varningar och tillrättavisningspraxis.

Utskottet känner stor oro för att olycksfallsfrekvensen är så hög bland unga förare och menar att fokus nu måste riktas på unga människors körstil. Att unga förare med färskt körkort skulle få följa andra trafikregler vad gäller hastighet eller andra motsvarande faktorer är enligt utskottet ingen bra lösning. Men det gäller att vara på alerten och ingripa snabbare när det brister i körbeteendet hos unga och andra nybörjarförare. Tillrättavisning är något som med fördel kunde användas mer i fråga om nybörjarförare, menar utskottet.

Detaljmotivering

78 §. *Utfärdande av körförbud*. Regeringen föreslår att 78 § 4 mom. i vägtrafiklagen får följande lydelse: "När tiden för körförbudet bestäms kan de verkningar beaktas som åtgärden har för den som förbudet gäller i fråga om dennes utkomst och nödvändiga behov av att röra sig i trafiken." Enligt den gällande lydelsen ska dessa faktorer beaktas. När tiden för körförbudet bestäms ska som avdrag beaktas den tid föraren på grund av den gärning som orsakade körförbudet

har saknat kör rätt eller så ska körförbudspåföljden på grund av den tid ett temporärt körförbud varat anses ha blivit avtjänad i dess helhet. I de fall som avses i 75 § 2 mom. 5 punkten och 3 mom. ska det bestämmas att körförbudet ska verkställas omedelbart efter det att beslutet om körförbud fattats.

Verbet "kan" indikerar att konsekvenserna eventuellt vid fallspecifik prövning kunde beaktas, men ger inte beslutsfattarna en tillräckligt tydlig signal om hur de ska förfara. Regeringens förslag bidrar, som utskottet ser det, inte till en samordnad praxis utan kan ge upphov till en ännu brokigare tolkning än den som redan tidigare visat sig vara problematisk särskilt när det gäller körförbud utfärdade av polisen. Det är viktigt att lagstiftningen tillämpas på samma sätt i hela landet, påpekar utskottet. För att så ska ske föreslår utskottet att momentet omformuleras så att de i momentet nämnda verkningarna ska beaktas när tiden för körförbudet bestäms. Utskottet vill på detta sätt försäkra sig om att de nämnda konsekvenserna faktiskt blir beaktade.

Utskottet vill genom ändringen inte rucka på de faktorer i propositionen som ska beaktas i den berörda förarens omständigheter när tiden för körförbudet bestäms. Syftet med den föreslagna ändringen är att undvika att sanktionerna kumuleras, vilket innebär att en person förutom sitt straffrättsliga straff tvingas utstå reella konsekvenser som t.o.m. kan vara strängare än straffet. Det kan vara nödvändigt för en person att kunna röra sig med bil för att tillgodogöra sig tjänster i det dagliga livet eller komma till jobbet. Också själva jobbet kan hänga på om personen kan köra eller inte.

Utskottet vill trots allt understryka att konsekvenserna av de faktorer som ska beaktas när tiden för körförbudet bestäms inte är automatiska. Ändringen utesluter inte det faktum att prövningen av tiden för körförbudet också påverkas av trafiksäkerhetsambitionerna och gärningens karaktär. En förare som åberopar verkningarna efter att upprepade gånger struntat i bestämmelserna bör enligt utskottets mening inte få sitt körförbud förkortat. Utskottet ställer sig inte heller bakom tolkningen att det professionella

inslaget skulle ge yrkesförare rätt att begå fler förseelser än andra förare. Tvärtom, menar utskottet, bör man kräva minst lika stor laglydighet av dem som av andra förare, när man betänker hur mycket de rör sig i trafiken och därmed påverkar den allmänna trafiksäkerheten.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslaget godkänns men 78 § med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att ett uttalande godkänns (Utskottets förslag till uttalande).

Utskottets ändringsförslag

78 §

Utfärdande av körförbud

(1—3 mom. som i RP)

När tiden för körförbudet bestäms *skall* de verkningar beaktas som åtgärden har för den som förbudet gäller i fråga om dennes utkomst och nödvändiga behov av att röra sig i trafiken. Vid bestämmande av denna tid skall som avdrag beaktas den tid som föraren på grund av den gärning som orsakade körförbudet har saknat kör rätt eller så skall körförbudspåföljden på grund av den tid ett temporärt körförbud varat anses ha blivit avtjänad i dess helhet. I de fall som avses i 75 § 2 mom. 5 punkten och 3 mom. skall det bestämmas att körförbudet skall verkställas omedelbart efter det att beslutet om körförbud fattats.

(5 mom. som i RP)

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att utifrån en övergripande utredning om körförbudsme-

KoUB 19/2004 rd — RP 104/2004 rd

kanismen och dess grunder skapa en mer samordnad och lättfattlig mekanism.

Helsingfors den 29 oktober 2004

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd

Erkki Pulliainen /gröna
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Reijo Paajanen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.