

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE 14/2005 rd

Regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande och av vissa andra lagar i syfte att genomföra innehavaransvar för fordon vid automatisk trafikövervakning

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 16 mars 2005 en proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande och av vissa andra lagar i syfte att genomföra innehavaransvar för fordon vid automatisk trafikövervakning (RP 16/2005 rd) till lagutskottet för beredning.

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har kommunikationsutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (KoUU 11/2005 rd) ingår som bilaga till betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Katariina Jahkola, justitieministeriet
- överkommissarie Heikki Seppä, inrikesministeriet

- äldre regeringssekreterare Anna-Liisa Tarvainen, kommunikationsministeriet
- tingsdomare Jaana Helander, Helsingfors tingsrätt
- överinspektör Virpi Jalkanen, Riksåklagarämbetet
- branschdirektör Kari Wihlman, Fordonsförvaltningscentralen
- utredningschef Sirpa Rajalin, Trafikskyddet
- chefsjurist Alf Henriksson, Finlands Kommunförbund
- ordförande, advokat Risto Tuori, Automobilförbundet
- direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL, rf
- professor Pekka Koskinen
- professor Matti Tolvanen.

Dessutom har utskottet fått skriftliga utlåtanden från

- Helsingfors stad
- Bussförbundet.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att lagen om ordningsbotsförfarande ändras. Till lagen fogas nya bestämmelser om ett förfarande som medger att ett ordningsbotsföreläggande som utfärdats för

en fortkörningsförseelse eller för körning i buss- eller spårvagnsfil i strid med trafikmärken sänds till den som registrerats som ägare eller innehavare av det fordon som har använts vid förseel-

sen, utan att det utreds vem som har kört fordonet. Bestämmelserna gäller förseelser som observerats vid automatisk trafikövervakning. Enligt förslaget ska ordningsbotsföreläggandet kunna sändas till mottagaren som ett vanligt brev.

Om den som mottagit ett ordningsbotsföreläggande bestrider förseelsen, ska han eller hon motsätta sig föreläggandet inom en utsatt tid. Därefter görs en förundersökning i saken för att reda ut fordonets förare. Om mottagaren däremot inte motsätter sig föreläggandet inom den utsatta tiden ska ordningsboten betalas, och den kan verkställas som en lagakraftvunnen dom. Lagen får också en bestämmelse om extraordinärt ändringssökande. I bestämmelsen sägs det att försutten fatalitetid på ansökan skall återställas den som inte inom utsatt tid har kunnat motsätta sig ett ordningsbotsföreläggande som delgivits enligt de nya bestämmelserna om förfarandet.

I propositionen föreslås det också att bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagen ändras. Teknisk övervakning ska kunna företas

för identifiering av såväl fordonsförare som fordon. Det är inte nödvändigt att meddela om den tekniska övervakningen på förhand, om inte fast övervakningsutrustning används.

Vidare föreslås fordonslagen bli ändrad. Om en fysisk person inte har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, ska den som ansvarar för användningen av bilen anmälas för registrering. Den som ansvarar för användningen av en bil är den fysiska person som är en bils huvudsakliga förare utan att vara dess ägare eller innehavare. Om ingen huvudsaklig förare kan uppges, ska den fysiska person som har uppgifter om vilka som använder en bil anmälas som den som ansvarar för användningen av bilen. De ändringar som föreslås i fordonslagen kräver också att lagen om fordonstrafikregistret ändras när det gäller vilka uppgifter som får föras in i registret.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft ungefär tre månader efter det att de har antagits och blivit stadfästa. Ändringarna i lagen om fordonstrafikregistret och fordonslagen föreslås dock träda i kraft först den 1 januari 2008.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

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

Automatisk trafikövervakning och trafiksäkerheten

Regeringen föreslår ett nytt 2 a kap. i lagen om ordningsbotförfarande (66/1983). Kapitlet innefattar bestämmelser om ett förenklat förfarande vid föreläggande av ordningsbot. Det nya förfarandet ska tillämpas när en trafikförseelse noteras utan att fordonet stoppas. Förfarandet lämpar sig därmed framför allt för de brott mot hastighetsbegränsningar som uppdagas med hjälp av automatisk trafikövervakning. I dagsläget

täcker den automatiska trafikövervakningen in knappa 800 kilometer av det allmänna vägnätet. Enligt propositionen (s. 7) är målet satt vid upp till 2 500 kilometer allmänna huvudvägar ska övervakas med denna metod inom loppet av 2009. En snabb utbyggnad av den automatiska trafikövervakningen kräver att förfarandet för påföljder vid överträdelser av trafikreglerna blir mer flexibla.

Statistiken för 2004 visar på 186 000 fortkörningsförseelser, varav cirka 14 000 registrerades vid automatisk trafikövervakning. Lagutskottet håller med kommunikationsutskottet om att en utbyggnad av den automatiska trafikövervakningen inte får resultera i mindre anslag för den traditionella trafikövervakningen. Den automatiska trafikövervakningen bör enligt lagutskottet i första hand ses som en trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd som kan tillämpas vid sidan av

de traditionella metoderna. I likhet med kommunikationsutskottet ser lagutskottet det också som viktigt att det följs upp vilka effekter en ökad automatisk övervakning har för trafiksäkerheten. På förslag av kommunikationsutskottet föreslår lagutskottet att riksdagen godkänner ett uttalande om dessa frågor (*Utskottets förslag till uttalande*).

Premisser för det nya förenklade förfarandet kontra rättssäkerheten

När en fortkörningsförseelse upptäcks genom trafikövervakning föreläggs en straffrättslig påföljd. Med stöd av förordningen om ordningsbotsförseelser (610/1999) kan ordningsbot föreläggas om ett motordrivet fordon överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 20 kilometer i timmen. Enligt 7 § i lagen om ordningsbotsförfarande utreds vid en förundersökning bara de omständigheter som är nödvändiga för att förelägga ordningsbot. Om den misstänkte bestrider förseelsen utförs förundersökningen bara i den omfattning som den som utfärdar ordningsbotsföreläggandet anser vara behövlig.

Grundtanken i det nya förenklade förfarandet är att ordningsbot föreläggs den som gör sig skyldig till en förseelse när han eller hon framför fordonet. Lagförslaget ger således inte avkall på den straffrättsliga skuldprincipen och innebär därmed inte att vi går in för att regelrätt ställa innehavaren till svars för uppdragade förseelser. Av principiella skäl anser lagutskottet grundtanken i propositionen vara väl värd att införas.

Den bärande principen i det nya förfarandet är att ägaren eller innehavaren till ett fordon som regel också antas vara föraren. På det antagandet bygger procedurbestämmelserna att ett ordningsbotsföreläggande ska sändas till den som enligt fordonstrafikregistret är ägare, innehavare eller tillfällig användare till ett fordon. Det kan ställa till med problem att lägga fast reglerna utifrån ett sådant antagande utan att sätta in särskilda åtgärder. Det kan leda till att ordningsbot i stor skala föreläggs utomstående som inte direkt är knutna till förseelsen. Enligt lagutskottet har de nödvändiga rättssäkerhetsgarantierna

ordnats på ett bra sätt i propositionen. En viktig punkt är att det nya förfarandet tillåter att ordningsbot bestrids lätt och enkelt och att den som bestrider förseelsen inte behöver motivera sin ståndpunkt. Dessutom har den föreslagna lagen en bestämmelse om att en försutten fatalitetid kan återställas. Utskottet menar att bestämmelserna i tillräcklig omfattning skyddar den enskilde för ogrundad ordningsbot utan att flexibilitetsvinsterna äventyras.

Bestämmelserna om användningsansvarig

I det nya förenklade förfarandet uppstår det problem när bara en juridisk person är antecknad som ägare eller innehavare till ett fordon. I propositionen har problemet lösts med bestämmelser om den som ansvarar för användningen. När en juridisk person är ägare eller innehavare till en bil måste enligt de nya reglerna en användningsansvarig registreras. Det är den person som utan att vara ägare eller innehavare är den huvudsakliga föraren eller om ingen huvudsaklig förare finns den som vet vilka som använder bilen.

Under behandlingen i utskottet anfördes mycket kritik mot bestämmelserna om användningsansvariga. Också kommunikationsutskottet anser i sitt utlåtande att reglerna inte är särskilt lyckade och att det är värt att fundera hur reglerna ska vara utformade för att önskat resultat ska nås.

Syftet med de föreslagna bestämmelserna om den som svarar för användningen är att motverka den mycket vanliga situationen att bara en juridisk person registreras som ägare eller innehavare och syftet är att komma undan straffrättsliga påföljder vid mindre trafikförseelser. Enligt lagutskottet är detta ett acceptabelt mål för lagstiftningen. Enligt utskottets uppfattning underlättas polisens arbete av bestämmelserna om användningsansvariga. Detta spelar en roll särskilt som avsikten är att snabbt bygga ut den automatiska trafikövervakningen. Med hänvisning till dessa skäl har lagutskottet gått in för att tillstyrka förslaget att ta in bestämmelser om användningsansvariga i lagen om ordningsbotsförfarande.

Enligt propositionen ska ett ordningsbotsföreläggande ges till den som ansvarar för användningen av en bil om en juridisk person är antecknad som ägare eller innehavare. Enligt utskottet ökar detta risken för att ordningsbotspåföljden inte drabbar den som begått förseelsen. Om ordningsboten föreläggs en användningsansvarig kan resultatet i värsta fall vara att personen utsätts för påtryckning att inte bestrida föreläggandet och därmed ta på sig ansvaret för förseelser som begåtts av andra anställda hos den juridiska personen. För att motverka den typen av olägenheter föreslår utskottet att bestämmelsen om användningsansvarig ändras på det sätt som framgår av detaljmotiven längre fram.

I fordonstrafikregistret antecknas således vem som ansvarar för användningen av en bil. Utan särskilda bestämmelser kan detta medföra extra kostnader för juridiska personer. Redan av principiella skäl är det viktigt att undvika extra kostnader eftersom den användningsansvariga förs in i registret i första hand för att underlätta arbetet för myndigheterna. För att minimera utgifterna av reformen för juridiska personer föreslår regeringen i propositionen (s. 6 och s. 32) att anmälningsskyldigheten beträffande den användningsansvariga kan uppfyllas samtidigt som andra anmälningar görs till fordonstrafikregistret. Enligt utskottet räcker detta inte till för att garantera att företagen inte i relation till sakens dignitet drabbas av oskäligt höga kostnader för att anmäla en användningsansvarig till registret. Utskottet tillstyrker förslaget att införa bestämmelser om användningsansvariga men anser det samtidigt vara nödvändigt att påpeka att storleken på registreringsavgiften inte får vara beroende av för hur många fordon uppgifterna måste ändras. Det måste införas en mekanism som tillåter att uppgifterna kan ändras för alla bilar på en och samma gång och för en enda avgift.

Detaljmotivering

1. Lag om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande

13 b §. Enligt 1 mom. inleds förfarandet med att ett ordningsbotsföreläggande utfärdas för den fysiska person som vid tidpunkten för förseelsen var registrerad som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som användes vid förseelsen. Detta görs utan att det utreds vem som körde fordonet. Om ingen fysisk person är registrerad som ägare eller innehavare av en bil utfärdas enligt 2 mom. ordningsbotsföreläggandet för den som enligt registret ansvarar för användningen av bilen.

Enligt lagutskottet är det inte korrekt att ordningsbotsföreläggandet direkt skickas till den användningsansvariga när en juridisk person är registrerad som ägare eller innehavare till en bil. I motsats till vad fallet är när en fysisk person är ägare eller innehavare kan man enligt utskottet i detta fall som regel inte utgå från antagandet att det verkligen var den användningsansvariga som själv körde bilen. Därför föreslår utskottet att 2 mom. föreskriver att ett ordningsbotsföreläggande kan skickas till den som ansvarar för användningen av en bil bara om det med beaktande av alla omständigheter kring förseelsen kan betraktas som utrett att det var denna person som gjorde sig skyldig till den förseelse som ordningsboten grundar sig på. I det praktiska livet innebär detta till exempel att uppgifterna om den användningsansvariga måste ställas mot de uppgifter om ålder och kön som framgår av övervakningsbilden av den som begick förseelsen. Innan ett föreläggande skickas ut kan det i vissa fall vara nödvändigt att kontakta den som ansvarar för användningen av bilen för att få klarhet i fallet. Om det utifrån detta inte kan anses vara klarlagt att den användningsansvariga gjort sig skyldig till förseelsen måste han eller hon ställas inför frågan vem som körde bilen vid tidpunkten för förseelsen.

Utskottet föreslår ett nytt 3 mom. med bestämmelser om att polisen måste höra sig för med den som ansvarar för användningen av bilen. Dessut-

om anger momentet en utsatt tid. För ett smidigt förfarande är det motiverat att polisen kan höra sig för både skriftligt och till exempel per telefon. För att svara på en förfrågan kan det hända att den användningsansvariga måste utreda vissa saker. Därför föreslår utskottet att han eller hon ska få två veckor på sig att svara på förfrågningen. På grund av detta är det naturligt att förfrågningen görs skriftligt. Följaktligen föreslår utskottet att det måste föras bok över tidpunkten för förfrågningarna. Om den som ansvarar för användningen av en bil inte hör av sig inom två veckor återgår ärendet till det förfarande som föreskrivs i 2 kap. i lagen om ordningsbotsförfarande. Då görs en förundersökning i enlighet med 7 §. Också 3 och 4 kap. blir tillämpliga, och givetvis också de allmänna bestämmelserna i 1 kap. I varje enskilt fall måste det prövas om den användningsansvariga är misstänkt eller snarare vittne i förundersökningen.

13 c §. I 2 mom. ingår en förteckning över vad som ska ingå i ett ordningsbotsföreläggande. Utskottet har sett över 2 punkten i språkligt hänseende. Dessutom föreslår utskottet att 5 och 6 punkten slås ihop för att regleringen ska vara enklare.

13 d §. Enligt paragrafen sänds ordningsbotsföreläggandet till mottagaren per post på den adress som finns i fordonstrafikregistret. Föreläggandet ska sändas ut utan dröjsmål och senast inom två veckor efter dagen för förseelsen. Personen anses ha fått del av föreläggandet den sjunde dagen efter att det postades.

Ovan föreslår lagutskottet att ett föreläggande ska få sändas till den användningsansvariga förutsatt att det med beaktande av alla omständigheter kring förseelsen kan vara utrett att personen körde bilen vid tidpunkten för förseelsen. I annat fall ska polisen bara fråga vem som var föraren. I det fallet kan det ta så lång tid att tillförlitligt utreda vem föraren var att den utsatta tiden på två veckor hinner gå ut. Därför föreslår utskottet att paragrafen kompletteras med en bestämmelse som säger att ett ordningsbotsföreläggande får sändas två veckor efter att frågan

har utretts, om den som ansvarar för användningen av bilen har gett de uppgifter om föraren som avses i 13 b § 2 mom. Polismyndigheten har då lika lång tid på sig att skicka ett ordningsbotsföreläggande som när föreläggandet kan sändas direkt till en fysisk person som är registrerad som ägare eller innehare.

13 h §. I 2 mom. föreskrivs att chefen för polisdistriktet ska undanröja ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren har motsatt sig. Förfarandet enligt 2 a kap. förfaller då, och det som föreskrivs i 2, 3 och 4 kap. gäller för den fortsatta behandlingen.

I 3 mom. ingår emellertid en särbestämmelse för en situation då mottagaren har motsatt sig ett ordningsbotsföreläggande. Då kan ett nytt föreläggande för samma gärning på vissa villkor sändas till den skyldige i ett förenklat förfarande. Enligt motiven till propositionen (s. 29) är avsikten med bestämmelsen att underlätta delgivning. Men i övrigt ska 2 kap. tillämpas på handläggningen av ordningsbotsförelägganden som mottagaren har motsatt sig. För att klarlägga syftet har utskottet lagt till en hänvisning till 3 mom. i slutet av 2 mom.

13 j §. Enligt 1 mom. kan en polisman ge den som registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som använts vid förseelsen en skriftlig anmärkning utan att några andra åtgärder vidtas, om en förseelse som avses i 13 a § 1 eller 2 punkten är ringa med hänsyn till förhållandena.

Enligt 2 mom. kan en sådan anmärkning också ges en person som registrerats som den som ansvarar för användningen av bilen. Som utskottet påpekar i motiven till 13 b § 2 mom. kan man sällan utgå från att den som ansvarar för användningen är den som gjort sig skyldig till förseelsen. I sådana fall förfelar också föreläggandet för honom eller henne sitt syfte. Dessutom är det inte rationellt att polisens resurser går åt till att utreda vem det de facto är kring den juridiska personen som gjort sig skyldig till en så här obetydlig förseelse. Av denna anledning föreslår utskottet att 2 mom. stryks i lagförslaget.

Utskottet har också sett över 1 mom. i språkligt hänseende.

Ikraftträdandebestämmelsen. Ovan i 13 b § föreslår utskottet ett nytt 3 mom. enligt vilket polisen måste göra en förfrågan hos den som ansvarar för användningen av en bil. Därför måste 2 mom. i ikraftträdandebestämmelsen föreskriva att momentet träder i kraft först den 1 januari 2008. Vidare föreslår utskottet att 13 j § 2 mom. stryks. Momentet måste följaktligen också strykas i ikraftträdandebestämmelsen.

2. Lag om ändring av 28 och 29 § i polislagen

28 §. *Definitioner* och 29 §. *Förutsättningar för teknisk övervakning.* Enligt propositionen ändras definitionen på teknisk övervakning i 28 § 1 mom. 1 punkten. Det ska framgå av definitionen att övervakningen också kan gälla fordon. En sådan ändring har redan gjorts på grundval av proposition RP 266/2004 rd med förslag till lag om ändring av polislagen och vissa lagar som har samband med den. Därför är förslaget inte längre

re aktuellt. I samma sammanhang lades det också till att övervakningen ska vara fortlöpande eller upprepad.

Lagutskottet framhåller att lagen om ändring av polislagen (525/2005) trädde i kraft den 20 juli 2005. Mot bakgrunden av detta är det enligt lagutskottet inte bra att polislagen ändras på samma punkter igen. Därför föreslår lagutskottet att det andra lagförslaget förkastas.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår lagutskottet

att lagförslag 3 och 4 godkänns utan ändringar,

att lagförslag 2 förkastas,

att lagförslag 1 godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att ett uttalande godkänns (Utskottets förslag till uttalande).

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 21 januari 1983 om ordningsbotsförfarande (66/1983) 10 § 1 mom. samt fogas till 8 §, sådan den lyder i lag 699/1997, ett nytt 2 mom. och till lagen ett nytt 2 a kap. som följer:

2 kap.

Föreläggande av ordningsbot

8 och 10 §
(Som i RP)

2 a kap.

Förfarandet vid föreläggande av ordningsbot för trafikförseelser som observerats utan att fordonet stoppats13 a §
(Som i RP)

13 b §

(1 mom. som i RP)

Ordningsbotsföreläggandet utfärdas för den som enligt 3 § 23 punkten i fordonslagen (1090/2002) ansvarar för användningen av bilen, om det med beaktande av alla omständigheter kring förseelsen kan anses vara utrett att han eller hon vid tidpunkten för förseelsen körde den bil som användes vid förseelsen. I annat fall skall polisen höra sig för med personen om vem som körde bilen vid tidpunkten.

Polisdistriktet skall föra en förteckning över när ett brev med en förfrågan till den som ansvarar för användningen av bilen har postats eller när en förfrågan enligt 2 mom. i övrigt har gjorts. Om personen inte svarar på förfrågningen inom två veckor skall bestämmelserna i 2, 3 och 4 kap. tillämpas på den fortsatta behandlingen. (Nytt)

13 c §

(1 mom. som i RP)

Av ett ordningsbotsföreläggande skall framgå (1 punkten som i RP)

2) tiden och platsen för förseelsen, (*utesl.*) förseelsens art och de lagrum som tillämpas, (3 punkten som i RP)

4) de eventuella övriga påföljder som förseelsen kan medföra för den som fått föreläggandet, såsom körförbud, och

5) vilket förfarande som skall tillämpas om den som fått föreläggandet motsätter sig ordningsboten och hur ärendet då handläggs.

(Punkt 6 *utesl.*)

13 d §

Ordningsbotsföreläggandet sänds till mottagaren per post på den adress som framgår av fordonstrafikregistret. Föreläggandet skall sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor efter dagen för förseelsen. När den som ansvarar för användningen av bilen i enlighet med 13 b § 2 mom. uppger den skyldiges identitet får föreläggandet sändas två veckor efter att polisen har fått uppgiften. Delfäendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

13 e—13 g §
(Som i RP)

13 h §

(1 mom. som i RP)

Chefen för polisdistriktet skall undanröja ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren har motsatt sig. Förfarandet enligt detta kapitel förfaller då, och angående den fortsatta behandlingen av saken gäller vad som föreskrivs i 2, 3 och 4 kap, om ingenting annat följer av 3 mom.

(3 mom. som i RP)

13 i §
(Som i RP)

13 j §

(Som i RP; ändringsförslaget påverkar inte den svenska lagtexten.)

(2 mom. *utesl.*)

(1 mom. som i RP)

Lagens 2 a kap. 13 b § 2 och 3 mom. (*utesl.*) träder dock i kraft den 1 januari 2008.

(3 mom. som i RP)

Utskottets förslag till uttalande

*Riksdagen förutsätter att effekterna av
den automatiska trafikövervakningen*

*följs upp och att inte bara den här typen
av övervakning byggs ut utan att det
också avsätts resurser för traditionell
trafikövervakning.*

Helsingfors den 22 november 2005

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Tuija Brax /gröna
vordf. Susanna Rahkonen /sd
medl. Esko Ahonen /cent
Leena Harkimo /saml
Lasse Hautala /cent
Petri Neittaanmäki /cent
Heli Paasio /sd

Tero Rönni /sd
Petri Salo /saml
Pertti Salovaara /cent
Minna Siirö /vänst
Timo Soini /saf
Marja Tiura /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Risto Eerola.

RESERVATION

Motivering

Vi omfattar lagutskottets förslag att det andra lagförslaget ska förkastas. I övrigt föreslår vi följande.

Propositionen med förslag till lagar om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande och av vissa andra lagar i syfte att genomföra inneha-varansvar för fordon vid automatisk trafikövervakning (RP 16/2005 rd) är nödvändig. En utbyggnad av den automatiska trafikövervakningen är välkommen. Därför måste metoderna för föreläggande av påföljder ses över och bli flexibla.

Ett problem i propositionen är att uppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil ska föras in i fordonstrafikregistret. Regeringen föreslår att den som ansvarar för användningen av en bil ska anmälas till registret när ingen fysisk person har uppgetts som ägare eller innehavare till bilen. Den som ansvarar för användningen av en bil ska vara en fysisk person som utan att vara ägaren eller innehavaren är den huvudsakliga användaren av bilen. Om det inte går att namnge en huvudsaklig förare ska en fysisk person som vet vilka som använder bilen registreras som den som ansvarar för användningen av bilen. De föreslagna ändringarna i fordonslagen kräver också att bestämmelserna om vilka uppgifter som får registreras måste ändras i lagen om fordonstrafikregistret.

I sitt utlåtande påpekar kommunikationsutskottet för lagutskottet att artikel 6.2 i Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna föreskriver att envar som har anklagats för ett brott skall betraktas som oskyldig till dess att hans skuld lagligen har fastställts. När en juridisk person är ägare eller innehavare till ett fordon anges en fysisk person som är anställd av den juridiska personen som den som ansvarar för fordonet. Ordningsboten kan i första hand komma att gälla personer som inte har kört den aktuella bilen och gjort sig skyldig till en förseelse. I sådana fall kommer presumtionen för oskuld i faro-

zonen. I sin motivering utgår kommunikationsutskottet från att den som ansvarar för användningen av en bil som är registrerad på en juridisk person vid en förseelse i stället för ett ordningsbots föreläggande som regeringen föreslår skall få en förfrågan om vem som körde bilen. Den användningsansvariga ska då inte betraktas som misstänkt utan snarare som vittne. Då handlar man inte mot skuldprincipen.

I betänkandet tar lagutskottet hänsyn till de berättigade rättssäkerhetsproblem som kommunikationsutskottet lyfter fram och föreslår ändringar i bestämmelserna om den som ansvarar för användningen av en bil. Ett ordningsbotsföreläggande ska inte skickas ut till personen med en gång. I 13 b § föreslår lagutskottet två nya moment, 2 och 3 mom. Enligt 2 mom. får ett ordningsbotsföreläggande inte sändas ut till den användningsansvariga annat än om det kan anses vara utrett att han eller hon har gjort sig skyldig till den förseelse som ordningsboten grundar sig på. Det nya 3 mom. föreskriver om förfrågningar och utsatta tider.

Här måste man fråga sig på vilket sätt det nya förslaget avviker från gällande praxis. I slutfasen av beredningen lades en bestämmelse till som föreskriver att den huvudsakliga föraren är den som ansvarar för användningen av bilen. Här kan man fråga sig vad det är för skillnad mellan innehavare och den som ansvarar för användningen av en bil. Det förfarande som en majoritet inom lagutskottet ställer sig bakom i betänkandet uppfyller objektivt sett inte de krav som ställs på den nya lagstiftningen, det vill säga att förfarandet ska förenklas eller större flexibilitet skapas i den automatiska trafikövervakningen utan att rättssäkerheten för den som får en ordningsbot äventyras.

Det vore juridiskt mer hållbart att fundera över om lagen behöver det konstlade begreppet den som ansvarar för användningen av en bil, när begreppet redan innan det har införts väcker motstridiga känslor och upplevs som en miss-

lyckad konstruktion. En europeisk jämförelse ger vid handen att det omstridda begreppet den som ansvarar för användningen av en bil *inte ingår i trafiklagstiftningen i något annat land*. I överensstämmelse med skuldprincipen är bara gärningsmannen ansvarig i de övriga nordiska länderna. I till exempel Norge och Sverige börjar man alltid utreda vem som är föraren med att skicka en förfrågan till innehavaren.

Om propositionen godkänns med de ändringar som lagutskottet gör i betänkandet ställs både företag och organisationer inför många problem. De måste utse eller anställa en person för att ta hand om förundersökningsuppgifter som enligt de allmänna straffrättsliga principerna hör till polisen. Hur ska till exempel en transportansvarig i ett företag med kontor i hela landet hela tiden kunna veta vem som kör företagets eller verkets bilar runt om i hela landet? Inom loppet av ett år kan tiotals olika förare köra en och samma bil inom lastbils- och bussektorn. Det bör också noteras att den nya skyldigheten gäller ägarna eller innehavarna till ungefär 410 000 bilar. Det är alltså alls inte frågan om någon marginell grupp.

Samtidigt bör det säkert också påpekas att de knappast är särskilt lätt att hitta någon inom eller utom ett företag eller en organisation som vill ta på sig uppdraget att vara den som ansvarar för en bil. Personen ska ha körkort i kategori B och körkortet ska vara giltigt under hela den tid som uppdraget pågår. Enligt gällande lag måste det vid hot om straff alltid utses en ny användningsansvarig person om den tidigare till exempel förlorar körkortet under uppdragets gång. Att välja en ny person och att registrera honom eller henne mot avgift i fordonsregistret är en ny och stor extra utgift för företagen och verken. Det medför extra administration och ökar kostnaderna. Också dödsbon blir tvungna att utse någon som ansvarar för användningen av bilen. Personen måste uppfylla körkortskriterierna och sedan registreras på det sätt som sägs i lagen.

Som Finlands fordonstrafikregister ser ut i dag innehåller det uppgifter om ägaren och innehavaren till varje fordon. I de flesta europeiska länder registreras bara en användare eller en

innehavare för ett fordon. Om propositionen godkänns kommer Finland att avvika från normal europeisk praxis och ha tre olika uppgifter för ett flertal fordon. Preliminära uppgifter ger vid handen att registerändringarna kommer att kosta en miljon euro (1 mn€) och driften av registret en miljon euro till (1 mn€). Det ger en fingervisning om i vilken storleksklass övriga intressenter, till exempel försäkringsbolagens, ändringar i dataregistren och olika organisationers omregistreringar kommer att kosta.

Också en majoritet inom lagutskottet understryker i betänkandet att "påpeka att storleken på registreringsavgiften inte får vara beroende av för hur många fordon uppgifterna måste ändras". Vidare anser utskottsmajoriteten att det i fråga om uppgifterna om den som ansvarar för användningen av en bil måste skapas en mekanism som tillåter att uppgifterna kan ändras för alla bilar på en och samma gång och för en enda avgift". Det vore på sin plats att precisera på vilket sätt det ska ses till att juridiska personer inte drabbas av oskäligt stora extra kostnader av bestämmelserna om den som ansvarar för användningen av en bil bara för nöjet att få underlätta myndigheternas arbete. Dessutom bör det noteras att lagutskottets fromma förhoppning om en ändring i avgiftsförordningen inte nödvändigtvis betyder att den kommer att ändras. Om förordningen ändras såsom utskottet föreslår finns det all anledning att fråga sig om det är förenligt med andan i förordningen att avgiften inte täcker de administrativa kostnaderna. I sista hand blir det bilförarna och alla skattebetalare som får stå för fiolerna.

Sammanfattningsvis föreslår vi att tillägget om den som ansvarar för användningen av en bil stryks i fordonstrafikregistret. Det är onödigt att införa nya administrativa procedurer. Dessutom kan det vara bra att komma ihåg att vi får två olika strafforderförfaranden när också det gamla systemet finns kvar: mer än 21 km/h och ännu högre hastigheter ska fortfarande omfattas av vanligt strafförfarande och lag 692/1993. De kostnader som sparas in när polisens resurser kan användas för annat resulterar i mångfald större kostnader någon annanstans inom förvalt-

ningen. Det blir bara mer byråkrati och större förvaltningskostnader när lagstiftningen får bestämmelser om den som ansvarar för användningen av en bil. Dessutom är bestämmelserna helt onödiga med tanke på de nya reglerna för ordningsbotsförfarande. Ett annat alternativ vore att en juridisk person får en förfrågan om den faktiska användaren av bilen i stället för ett ordningsbotsföreläggande, när ägaren eller innehavaren inte är en fysisk person. I oklara fall vore polisen då tvungen att företa en kort förundersökning för att ta reda på vem som i själva verket använde fordonet. En sådan modell stämmer i stort sett överens med nuvarande praxis.

Förslaget

Med stöd av det ovan anförda föreslår vi

att lagförslag 2 godkänns utan ändringar,

att lagförslag 3 och 4 förkastas och

att lagförslag 1 godkänns enligt utskottets betänkande utom 13 b och 13 d §

och ikraftträdandebestämmelsen med följande ändringar:

Reservationens ändringsförslag

13 b §

(1 mom. som i LaUB)

(2 och 3 mom. *utesl.*)

13 d §

Ordningsbotsföreläggandet sänds till mottagaren per post på den adress som framgår av fordonstrafikregistret. Föreläggandet skall sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor efter dagen för förseelsen. (*Utesl.*) Delfåendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

(1 mom. som i LaUB)

(2 mom. *utesl.*)

(3 mom. som i LaUB)

Helsingfors den 22 november 2005

Petri Salo /saml
Marja Tiura /saml
Leena Harkimo /saml

Minna Sirnö /vänst
Timo Soini /saf

