

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE 31/2014 rd

Medborgarinitiativ: Strängare straff för rattfylleri (MI 3/2014 rd)

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 12 juni 2014 medborgarinitiativet Strängare straff för rattfylleri (MI 3/2014 rd) (Ö 5/2014 rd) till lagutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Ville Hinkkanen, justitieministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- lagstiftningsråd Kirsi Miettinen, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Ismo Tuominen, social- och hälsovårdsministeriet
- hovrättslagman Allan Ahnger, Åbo hovrätt
- tingsdomare Ann-Sofie Högström, Västra Nylands tingsrätt
- statsåklagare Christian Lundqvist, Riksåklagarämbetet
- ledande häradsåklagare Jouko Nurminen, Åklagarämbetet i Inre Finland

- polisdirektör Seppo Kolehmainen, Polisstyrelsen
- överkommissarie Janne Kangas, Polisinrättningen i Österbotten
- överläkare Timo Seppälä, Institutet för hälsa och välfärd
- advokat Antti Riihelä, Finlands Advokatförbund
- advokat Risto Tuori, Automobilförbundet
- biträdande professor Sakari Melander.

Öppen utfrågning

Lagutskottet ordnade den 16 oktober 2014 en öppen utfrågning för ledamöter och media samt genom webbsändning för publiken. Följande personer utfrågades:

- initiativtagare Jorma Sonninen, med assistenterna Tuomo Sallinen och Jukka Syrjänen
- verkställande direktör Anna-Liisa Tarvainen, Trafikskyddet
- specialplanerare Hannu Niemi, Rättspolitiska forskningsinstitutet.

MEDBORGARINITIATIVET

Medborgarinitiativet "Strängare straff för rattfylleri" innehåller förslag till lagberedning. Som straffformer för rattfylleri föreslås:

- Rattfylleristens fordon ska omedelbart förklaras förverkat till staten oberoende av vems fordon det är.

- Ett ingripande i problemet måste ske så snart som möjligt. Redan efter att föraren blivit fast den första gången måste följden vara körförbud och vårdhänvisning. Följande gång ska följden vara tvångsvård an-

passad till situationen och straffet ovillkorligt fängelse.

- De dödsfall som rattfyllerister ger upphov till måste tolkas som dråp och personskaador som försök till dråp.
- Promillegränsen för rattfylleri måste sänkas.
- Det måste bli en straffbar handling att inte anmäla en rattfyllerist.

Vi som undertecknat medborgarinitiativet anser att vår rättskänsla är kränkt. Vårt förtroende för Finland som rättsstat vacklar på grund av de alltför lindriga straffen för rattfyllerister. Till och med straffen för de rattfyllerister som gett upphov till dödsfall förblir ofta lägre än för exem-

pelvis ekonomiska brottslingar. Därmed förringas ett enormt mänskligt lidande, och ett problem som underminerar samhället, nämligen alkoholismen, underskattas.

Initiativtagarna framställde vid den öppna utfrågningen att efter att ha övervägt saken vill de ändra vissa punkter i initiativet eftersom punkterna är antingen oskäligen eller juridiskt eller praktiskt svåra att genomföra. Men enligt 5 § 3 mom. i lagen om medborgarinitiativ (12/2012) får ett initiativ inte ändras efter det att insamlingen av stödförklaringar har inletts. Därför bedömer lagutskottet initiativet i den form i vilken det har lämnats till riksdagen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Det handlar om det första medborgarinitiativet som gäller den straffrättsliga lagstiftningen. Förslagen i medborgarinitiativet motiveras med att "förtroendet för Finland som rättsstat vacklar på grund av de alltför lindriga straffen för rattfyllerister."

Det har länge varit en central grund för finländsk kriminalpolitik att ett legitimt straffrättsligt system ska återspegla medborgarnas rättskänsla. Det straffrättsliga systemet ska fungera utgående från att människor kan ta till sig normsystemet, respektera och uppskatta dess innehåll samt som sådant anse att det är värt att bli iakttaget. Medborgarinitiativet som instrument är ur denna synvinkel en viktig verksamhetskanal med tanke på den straffrättsliga lagstiftningen.

Det är också klart att för att vara godtagbar och legitim måste lagstiftningen uppfylla vissa rättsliga randvillkor som följer av grundlagen, lagstiftningens grundläggande principer samt regleringstraditionen inom enskilda rättsområden.

Lagutskottet konstaterar inledningsvis att medborgarinitiativet ingriper i ett allvarligt sam-

hällsproblem, och målet att bekämpa rattfylleri är utan tvekan värt att stödja. Rattfylleri är ett betydande trafiksäkerhetsproblem och det bör satsas tillräckligt på att bekämpa det. Rattfylleri får inte accepteras i någon form. Men faktum är att om det fanns enkla lösningar på problemet, vore de redan genomförda. Utskottet anser att rattfylleri väsentligen är ett alkohol- och hälso-politiskt problem: de som gör sig skyldiga till rattfylleri är enligt utredningar oftast storkonsument av alkohol och drogberoende. Straffrätten är den sista utvägen för att lösa ett samhällsproblem av detta slag.

Rattfylleriets utbredning

Eftersom endast en liten del av fallen av rattfylleri blir uppdagade, ger polisens statistik inte en tillräcklig helhetsbild av hur allmänna rattfylleribrotten är. Den sammanlagda mängden fall har därför mätts också genom så kallade razziaundersökningar vid vägarna varvid det kan utredas hur många rattfyllerister som påträffas i trafikströmmen vid vissa vägavsnitt under bestämda tider. Med hjälp av dessa undersökningar får vi kunskap framför allt om utvecklingen av rattfylleriet och om regionala skillnader då undersök-

ningarna upprepas på samma sätt årligen under jämförbara omständigheter.¹

Enligt riksomfattande razziaundersökningar var andelen rattfyllerister i trafiken i genomsnitt 0,20 procent åren 1988—1999. Den största andelen var 0,25 procent och den uppmättes 1990. Andelen har minskat så att åren 2005–2013 varierade den mellan 0,11 och 0,15 procent. Medan en av ca 400 bilister gjorde sig skyldig till rattfylleri 1990, är motsvarande andel nu en av ca 800 bilister. Med denna mätning har rattfylleriet minskat med 40—50 procent från 1990 års nivå. I Nyland har motsvarande razziaundersökningar gjorts sedan 1979. I dem noterades den största andelen fall under undersökningarnas första år (0,5 procent) vilket är mer än två gånger så mycket som andelen på 0,2 procent under det sista mätningssäret 2012.

Mängden förare i trafiken som var lätt berusade, dvs. hade mindre än 0,5 promille alkohol i blodet ökade snabbt enligt de riksomfattande undersökningarna från 1997 till 1 procent men har därefter småningom minskat till ca 0,6 procent. Cirka en av 150—200 bilförare har således sma-

kat så mycket alkohol att det syns i dessa mätningar.

Inom den kriminalitet som kommit till polisens kännedom avstannade den ökning av rattfylleriet som börjat i mitten av 1990-talet 2007, och antalet fall har klart minskat efter det. Det är anmärkningsvärt att antalet alkoholfall under perioden 2004—2013 har minskat med 42 procent medan drogfallen har ökat med 53 procent. Ökningen av drogfallen beror till stora delar på introduktionen av en nollgräns i fråga om droger 2003. Denna utvidgning av kriminaliseringen inverkade naturligtvis också i övrigt på att mängden statistikförda brott ökade. Men andelen alkoholfall är fortfarande klart störst (78 procent 2013).

År 2013 fick polisen kännedom om ett rekordlångt antal fall av rattfylleri, ca 18 000. Antalet rattfyllerifall som kom till polisens kännedom var då 40 procent mindre än 1990 (ca 30 000 brott).

Siffrorna påverkas av trafikövervakningens mängd och hur den riktas in. Vid razzior grips årligen uppskattningsvis var tredje till var fjärde rattfyllerist. Det näst vanligaste sättet att åka fast är att bli angiven. Andra sätt är körfel som polisen upptäcker, och trafikolyckor. På en 30 km lång sträcka beräknas risken att åka fast vara 1:227. Polisen utför enligt egen bedömning årligen blåstest på 1,5—2,0 miljoner bilister. På grundval av uppgifter från den numera indragna Rörliga polisen har antalet blåstest trefaldigats under 25 år. Det bör således observeras att mängden statistikfört rattfylleri har minskat trots att sannolikheten att åka fast har ökat. I proportion till bilbeståndet har mängden statistikförda rattfylleribrott under de senaste 10 åren halverats och i proportion till trafikmängderna har de minskat med en dryg tredjedel. Rattfylleribrotten har likaså minskat i förhållande till alkoholkonsumtionen med en dryg fjärdedel under de senaste fem åren.

Rattfylleriolyckor

I trafiken dog ca 260 människor både 2012 och 2013. Antalet skadade 2013 var ca 6 700. Anta-

¹ Statistiken i de följande avsnitten baserar sig på följande källor: Impinen, Antti 2011: Arrested Drunk Drivers. Trends, Social Background, Recidivism and Mortality. Research 63. National Institute for Health and Welfare. Department of Alcohol, Drugs and Addiction and University of Helsinki. The Health Institute, Department of Public Health; Löytty, Marita 2013: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Liikenteen analyysit. Teema-analyysi. Trafin julkaisuja 11/2013; Niemi, Hannu 2014: Liikennerikokset, s. 167–193. I publikationen Rikollisuustilanne 2013. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 266/2014; Portman, Maria & Penttilä, Antti & Haukka, Jari & Eriksson, Peter & Gunnar, Teemu & Kuoppasalmi, Kimmo & Koskimaa, Heikki 2011: Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät. Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990–2008. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma. LINTU-julkaisuja 1/2011.

let döda och skadade i trafiken har senast varit så litet som nu på 1950-talet.

År 2013 dog 57 personer vid rattfyllerifall. Åren 2009—2013 var antalet döda ca 20—40 mindre per år än i början av 2000-talet. Antalet skadade har analogt minskat med 44 procent sedan 2004. År 2013 skadades 680 människor vid rattfyllerisituationer. Andelen döda vid rattfylleriolyckor har årligen varit ungefär en fjärdedel (24 procent 2004—2013) och andelen skadade ca en tiondel (11 procent 2004—2013) av alla som samma år har dött eller skadats vid trafikolyckor. Denna andel har under de senaste åren minskat något jämfört med tiden innan. Av dem som dött i rattfylleriolyckor utgörs en klar majoritet av den skyldige själv eller hans eller hennes passagerare. I genomsnitt sex utomstående personer (8 procent av dödsfallen) har årligen dött i dessa situationer under de senaste tio åren. År 2012 dog 8 utomstående och 2013 dog inga utomstående. Antalet skadade utomstående har varit i genomsnitt 133 (14 procent av de skadade) per år under motsvarande tid. År 2012 var antalet skadade utomstående 72 och 2013 var de 118.

Problemet i Finland är att förarna sannolikt är mer berusade än i många andra länder där fler gör sig skyldiga till rattfylleri än i Finland. Vid rattfylleriolyckor med dödlig utgång hade föraren huvudsakligen över 1,2 promille alkohol i blodet (enligt utredningar av undersökningskommissioner för trafikskador 82 procent åren 2009—2013) och av dem hade nästan hälften minst 2 promille i blodet.

Kostnader förorsakade av rattfylleri

Utöver mänskligt lidande är de ekonomiska kostnaderna av rattfylleri för samhället betydande. Kostnaderna för personskador indelas i bestående skada (1 079 000 euro), svår tillfällig skada (248 000 euro) och lindrig tillfällig skada (49 000 euro). I genomsnitt uppgår helhetskostnaderna för personskador till 241 000 euro per skada. De materiella förlusterna för samhället av dödsfall genom rattfylleri uppgår till ca 1 919 000 euro.

Att låta polisen rycka ut i anslutning till rattfylleri kostar uppskattningsvis 119 euro per enskilt brott. Kostnaderna för förundersökningar av trafikbrott uppskattas till 156 euro per brott. Dessutom medför brotten kostnader för åklagar- och domstolsväsendet. Åtalsprövningen för ett brott kostar i genomsnitt 322 euro och domstolsbehandlingen av åtalet i genomsnitt 204 euro. Vid skriftligt förfarande kostar avgörandet av ett ärende vid domstolen i genomsnitt 595 euro och ett brottmål som avgörs vid tingsrättens muntliga behandling kostar ca 850 euro. Också verkställigheten av straffen medför kostnader. Samhällspåföljdernas pris per enhet är i typfallet några tusentals euro; exempelvis samhällstjänst kostar 2 800 euro (34,08 euro per timme). Kostnaderna för en fänge uppgår till ca 68 000 euro per år.

Men lagutskottet konstaterar att en enda död eller skadad i en rattfylleriolycka är en för mycket.

Bedömning av förslagen i medborgarinitiativet

Beslagtagande av fordonet

I medborgarinitiativet föreslås att rattfylleristens fordon omedelbart ska förverkas till staten oberoende av vems fordonet är.

Lagutskottet konstaterar att polisen redan nu omedelbart kan beslagta en bil vars förare är berusad och domstolen kan bestämma att bilen ska förverkas om det behövs för att förebygga nya brott. Enligt 10 kap. 5 § 2 mom. 2 punkten (875/2001) i strafflagen (nedan också SL) kan föremål och egendom som har varit föremål för ett brott dömas förverkade antingen helt eller delvis, om förverkandepåföljden är nödvändig för att nya brott ska kunna förebyggas, och föremålet är särskilt lämpat som brottsobjekt.

Högsta domstolen har i sina avgöranden HD 2005:75, 2005:76 och 2007:85 ansett att en bil som tillhör en person som gjort sig skyldig till rattfylleribrott kan dömas förverkad till staten. Enligt avgörandena kan villkoren i SL 10:5.2 bli uppfyllda om gärningsmannen trots tidigare straff och körförbud upprepade gånger har gjort

sig skyldig till nya rattfylleribrott så att dessa övriga påföljder har visat sig vara verkningslösa. Dessutom har det förutsatts att det på grund av antalet rattfyllerifall och deras frekvens är sannolikt att personen också i fortsättningen gör sig skyldig till rattfylleri om fordonet inte döms förverkat till staten.

Om föremålet inte kan dömas förverkat på grund av att det tillhör någon annan än gärningsmannen, kan gärningsmannen dömas att förverka föremålets värde i pengar (SL 10:8.1). En sådan värdekonfiskation är inte ägnad att förhindra återfall i fråga om rattfylleri (se RP 80/2000 rd).

Beslut om förverkandepåföljd fattas av domstolen men polisen har behörighet att genast ta fordonet i statens besittning och beslagta det. Enligt 7 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i tvångsmedelslagen (806/2011) får föremål tas i beslag, om det finns skäl att anta att de döms förverkade. En anhållningsberättigad tjänsteman beslutar om beslag (TML 7:7) men en polisman får fatta beslut om att omhänderta ett föremål (TML 7:8.1).

Lagutskottet anser att den gällande lagstiftningen uppfyller medborgarinitiativets krav på att personer som upprepade gånger gör sig skyldiga till rattfylleri döms att förlora sitt fordon till staten. Men utskottet anser att i praktiken utgörs ett särskilt problem av personer som ständigt gör sig skyldiga till rattfylleri. Det är i sig uppenbart att med tanke på påföljdssystemets trovärdighet kan det vara motiverat att oftare än nu döma ut en förverkandepåföljd för fordonet i fall där straffet inte verkar ha effekt. Men också i fråga om personer som upprepade gånger gjort sig skyldiga till rattfylleri har fordonet mer sällan dömts förverkat till staten i rättspraxis. En delorsak kan vara att förverkandepåföljd kan utdömas endast om åklagaren kräver det. I och med de ovan nämnda avgörandena av högsta domstolen har konfiskation av fordon som tillhör personer som upprepade gånger gjort sig skyldiga till rattfylleri aktualiserats i större utsträckning i domstolsbehandlingen av rattfylleri. Utskottet anser att utvecklingen är positiv men menar att regeringen har skäl att reda ut hur ofta en rattfyl-

lerists fordon i rättspraxis döms förverkad till staten. Om det visar sig att förverkandepåföljd inte används i den utsträckning som lagen tillåter bör saken enligt utskottets åsikt ägnas uppmärksamhet i utbildningen för straffprocessmyndigheterna och därigenom i praktiken.

Påföljder

I medborgarinitiativet föreslås att ingripande i rattfylleri bör ske så tidigt som möjligt. Enligt medborgarinitiativet måste följden vara körförbud och vårdhänvisning redan efter att bilisten blivit fast den första gången. Följande gång ska följden vara tvångsvård anpassad till situationen och straffet ovillkorligt fängelse.

Körförbud. Enligt 64 § 1 mom. i körkortslagen (386/2011) ska tingsrätten meddela föraren av ett motordrivet fordon körförbud, om han eller hon konstateras ha gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. I praktiken meddelar polisen i ett sådant fall temporärt körförbud enligt 70 § i körkortslagen. I detta avseende stämmer den gällande lagstiftningen överens med det som föreslås i medborgarinitiativet.

Vårdhänvisning. Vårdhänvisning i anslutning till rattfylleri kopplas i dagsläget till hälsokraven för körkort: fortlöpande missbruk av alkohol är ett hinder för att behålla rätten att köra. Läkaren är skyldig att underrätta polisen om rusmedelsberoende.

Enligt 12 § 1 mom. 2 punkten i körkortslagen beviljas körkortstillstånd om sökanden inte ska betraktas som farlig i trafiken på grund av fortgående missbruk av alkohol eller något annat berusningsmedel. Enligt bestämmelsens 2 mom. är fortgående alkoholmissbruk dock inte ett hinder för att bevilja körkortstillstånd om körkortet villkoras med att innehavaren ska använda alkoholås.

I 20 § i körkortslagen föreskrivs att polisen kan förordna att en körrättsinnehavare ska lämna in ett utlåtande av en läkare över att innehavaren uppfyller de medicinska kraven, om det finns anledning att misstänka att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för

körkort eller på grund av sitt hälsotillstånd inte längre riskfritt kan köra ett fordon som han eller hon har körkort för.

I 21 § i körkortslagen föreskrivs att trots sekretessbestämmelserna är en läkare skyldig att göra en anmälan till polisen, om han eller hon konstaterar att en körortsinnehavare inte längre uppfyller de medicinska kraven i 17 eller 18 § på grund av att hälsotillståndet försämrats och försämringen inte är endast tillfällig. I lagens 17 § 1 mom. 3 punkt och 18 § 1 mom. 4 punkt hänvisas till bilaga III till körkortsdirektivet enligt vilket körkort inte får utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av alkohol eller inte är i stånd att avstå från att föra fordon i alkoholpåverkat tillstånd.

Enligt statsrådets principbeslut om förbättrande av vägtrafiksäkerheten (5.12.2012) erbjuds personer under 25 år som ertappats för rattfylleri en möjlighet att delta i en kartläggning av missbrukssituationen tillsammans med en hälso- eller socialmyndighet enligt en modell inom ramen för projektet Nyktra vägen. Lagutskottet anser det vara viktigt att vårdhänvisningen genomförs enligt principbeslutet.

Missbruksvård ordnas också i samband med att brottspåföljder verkställs. Årligen deltar ca 400 fångar i olika program för rusmedelsrehabilitering, och av dem deltar ca 300 i ackrediterade program. Lämpliga ackrediterade program för personer dömda för rattfylleri är bland annat gruppvårdprogrammet Kisko, Antiriippuvuudet, Kalterit Taakse, Matkalla muutokseen, fängelsernas gruppvårdprogram och programmet vid kristliga drogrehabiliteringsavdelningen i Vasa fängelse. I Naarajärvi fängelse gjordes 2009—2011 ett försök att avsluta bruket av rusmedel med fångar dömda för rattfylleri eller grovt rattfylleri. Försöket gjordes i samarbete med Myllyhoitoyhdistys ry och med stöd av PAF. Programmet Nyktra vägen genomfördes under försöket av 140 fångar. Verksamheten har fortsatt vid Naarajärvi fängelse efter försöksprojektet. Åren 2012—2014 hade 134 fångar hänvisats till programmet före 30.9.2014.

Också i verkställigheten av samhällspåföljder ingår det att personer som avtjänar en samhälls-

påföljd har sammankomster med en övervakare, att det förutsätts drogfrihet, att det ordnas övervakning och stöd samt olika verksamhetsprogram som ska bidra till att den dömda klarar sig socialt och förebygga återfall. Av samhällstjänst kan högst 30 timmar avtjänas genom att delta i verksamhet som ordnas eller godkänts av Brottspåföljdsmyndigheten eller i öppen vård som ordnas av en offentlig eller privat tjänsteproducent inom social- och hälsovården. Den som har dömts till samhällstjänst för rattfylleri har också inom Brottspåföljdsmyndigheten tillgång till ett trafiksäkerhetsprogram som fokuserar på frågor relaterade till att köra berusad.

Utskottet ser det som viktigt att Brottspåföljdsmyndigheten har tillräckliga resurser för att genomföra de påföljdsrelaterade rusmedelsprogrammen.

Tvångsvård Den i initiativet avsedda tvångsvården, det vill säga vård oberoende av vilja, är relevant med avseende på flera grundlagsfästa grundläggande rättigheter.

Enligt 7 § 1 mom. i grundlagen (731/1999) har var och en rätt till personlig frihet och integritet. Enligt bestämmelsens 3 mom. får den personliga integriteten inte kränkas och ingen får berövas sin frihet godtyckligt eller utan laglig grund. I grundlagens 9 § 1 mom. föreskrivs om rörelsefrihet och i 10 § 1 mom. om skydd för privatlivet och personuppgifter. Begränsningar av de grundläggande rättigheterna ska uppfylla krav på bland annat nödvändighet, exakt avgränsning och proportionalitet samt rättsskydd (se GrUB 25/1994 rd, s. 5).

Bestämmelser om vård oberoende av patientens vilja ingår bland annat i mentalvårdslagen (1116/1990) och lagen om missbrukarvård (41/1986). Syftet med begränsningarna i anslutning till vård oberoende av vilja är att behandla patientens sjukdom samt i sista hand att trygga rätten till oundgänglig omsorg enligt 19 § i grundlagen (se RP 113/2001 rd och GrUU 34/2001 rd).

Europeiska människorättsdomstolen har i sin rättspraxis konstaterat att frihetsberövande med stöd av artikel 5.1 e i Europeiska konventionen

om de mänskliga rättigheterna i anslutning till mentalvård kräver medicinsk utredning. Den mentala störningen måste vara sådan att den kräver tvångsvård (se till exempel Stojanovski mot Makedonien den 22 oktober 2009, punkt 31). I fråga om alkoholism har det bland annat förutsetts att lindrigare metoder än frihetsberövande inte är tillräckliga och att omständigheterna förutsätter frihetsberövande (till exempel Witold Litwa mot Polen den 4 april 2000, punkt 78—79).

Laguskottets åsikt är att det vore uppenbart i strid med grundlagen och de internationella konventionerna om mänskliga rättigheter att automatiskt foga vård oberoende av vilja som påföljd för återkommande rattfylleri.

Ovillkorligt fängelse. I medborgarinitiativet föreslås att följande gång när en person blir fast för rattfylleri ska straffet vara ovillkorligt fängelse.

För rattfylleri (SL 23:3, 1198/2002) kan dömas ut högst sex månaders fängelse och för grovt rattfylleri (SL 23:4, 1198/2002) högst två års fängelse. Vid dödsfall ger strafflagen redan nu möjligheter att döma ut mycket stränga straff (se tabellen). Till exempel för grovt rattfylleri, grovt dödsvållande och grovt äventyrande av trafiksäkerheten kan det maximala straffet vara 9 år fängelse. Laguskottet konstaterar att straffskalorna för brott ska definieras enligt hur skadliga och klandervärda gärningarna är, dvs. deras straffvärde (till exempel LaUB 3/1998 rd). De nuvarande straffskalorna kan i ljuset av detta anses vara befogade.

Straffets minimala och maximala längd vid kombination av olika brott

		Dessutom ävent. av traf. säkerh.	Dessutom grovt ävent. av traf. säkerh.
Rattfylleri + dödsvållande	1—240 db, 14 dagar—2 år 6 mån	1—240 db, 14 dagar—3 år	30—240 db, 14 dagar—4 år
Grovt rattfylleri + dödsvållande	60—240 db, 14 dagar—4 år	60—240 db, 14 dagar—4 år	60—240 db, 14 dagar—4 år
Rattfylleri + grovt dödsvållande	4 mån—6 år 6 mån	4 mån—7 år	4 mån—8 år 6 mån
Grovt rattfylleri + grovt dödsvållande	4 mån—8 år	4 mån—8 år 6 mån	4 mån—9 år

I fråga om valet mellan villkorligt och ovillkorligt fängelse gäller strafflagens 6 kap. 9 § (515/2003) enligt vilken ett fängelsestraff på viss tid som uppgår till högst två år kan förklaras villkorligt (villkorligt fängelse), om det inte med hänsyn till hur allvarligt brottet är, gärningsmannens skuld sådan den framgår av brottet eller gärningsmannens tidigare brottslighet förutsätts att ovillkorligt fängelse döms ut. I fråga om rattfylleri är också samhällstjänst en möjlig påföljd eftersom det i strafflagens 6 kap. 11 § (515/2003) föreskrivs att en gärningsman döms till samhällstjänst i stället för ett ovillkorligt fängelsestraff på viss tid, högst åtta månader, om inte ovillkorliga fängelsestraff, tidigare samhällstjänststraff eller andra vägande skäl ska an-

ses utgöra hinder för att ett samhällstjänststraff döms ut. En möjlig påföljd för rattfylleri kan också vara övervakningsstraff enligt 6 kap. 11 a § i strafflagen.

Över hälften (57 procent) av de dömda rattfylleribrotten var grova fall 2012. Andelen rattfyllerifall enligt grundrekvisitet var 43 procent. För vanligt rattfylleri (SL 23:3) är böter i dagsläget nästan det enda straffet (94 procent). För grovt rattfylleri (SL 23:4) är normalstraffet (72 procent av de utdömda straffen) 1—5 månader villkorligt fängelse (96 procent av de villkorliga). Till villkorligt fängelsestraff fogas nästan alltid (97 procent) böter som tilläggsstraff. Ovillkorligt fängelse döms ut i ca 10 procent av fallen. Den sammanlagda andelen samhällstjänst och

övervakningsstraff är ca 15 procent. Av de ovillkorliga fängelsestraffen är 94 procent på 1—8 månader. Böter döms ut för grovt rattfylleri i 3—4 procent av fallen.

Ett undantag är de fall då rattfylleriet är förknippat med dödsvållande. Vid kombinationen dödsvållande och grovt rattfylleri är normalstraffet ovillkorligt fängelse och straffens längd varierar mellan ca ett halvt och fyra år fängelse. I sådana fall döms det således ut fängelsestraff på flera år också i praktiken. För grovt rattfylleri och grovt dödsvållande döms det i genomsnitt ut knappt 3 år fängelse. Fallen är sällsynta eftersom det vanliga vid rattfyllerifall med dödlig utgång är att gärningsmannen själv dör. Antalet helt och hållet utomstående dödsoffer är under 10.

I fängelserna sitter dagligen ca 250—400 personer som är dömda för rattfylleri.

Därför anser utskottet att det inte är motiverat att rattfylleri vid återfall alltid borde bestraffas med ovillkorligt fängelse. Men utskottet menar att medborgarinitiativet helt riktigt fäster uppmärksamhet vid att straffen oftast mäts ut enligt den nedre delen av straffskalan. Hit hör också att det i rattfylleriets—liksom i all annan brottslighet—natur ingår det särdraget att det förekommer fler lindriga än grova brott.

Men eftersom straffpraxis för rattfylleri är föremål för kritik på ett sätt som också framgår av medborgarinitiativet, anser utskottet att det är motiverat att regeringen utarbetar en utredning om straffpraxis i fråga om rattfylleri. Utredningen ska särskilt fästa uppmärksamhet vid straffpraxis och minimi- och maximistraff i fråga om rattfylleri som lett till dödsfall.

Men å andra sidan är möjligheterna att påverka rattfylleriet genom strängare straff små eller obefintliga. I fråga om rattfylleri finns det inga forskningsrön som visar att strängare straff skulle påverka antalet rattfyllerifall. Det finns andra åtgärder som har större effekt.

Utskottet anser att straffpraxis går att styra i fråga om fall med dödlig utgång utan lagändring, exempelvis genom högsta domstolens vägledande straffpraxis. I detta hänseende är också åklagarnas roll viktig eftersom de genom att

söka ändring i straffet indirekt deltar i att utforma en rättvis straffpraxis.

Också den offentliga debatten om rättvisa i straffpraxis i enskilda fall och allmänt är av stor betydelse. Men den offentliga debatten kan också genom förskjutningar i allmän rättskänsla småningom leda till ändringar i straffpraxis. Det är mycket förståeligt att i synnerhet de anhöriga till offren känner att problemen förringas. Med anknytning till detta anser utskottet att det också är angeläget att ta hand om stödsystemen för rattfyllerioffer och att domstolarna vid fall av speciell karaktär fäster ökad uppmärksamhet vid domskälen.

Straffrättslig bedömning av dödsfall förorsakade av rattfyllerister

I medborgarinitiativet konstateras att "de dödsfall som rattfyllerister ger upphov till måste tolkas som dråp och personsador som försök till dråp." Förslaget är problematiskt både konstitutionellt och straffrättsligt. Straffrättsligt ansvar förutsätter tillräknande. Enligt 3 kap. 5 § (515/2003) i strafflagen förutsätts uppsåt eller oaktsamhet för straffansvar. Bakgrunden till tillräknande är en av straffrättens mest grundläggande principer, skuldprincipen, som i sista hand kan kopplas till människovärdets okränkbarhet som avses i 1 § 2 mom. i grundlagen.

Dråp som avses i 21 kap. 1 § (578/1995) i strafflagen är straffbart bara som uppsåtligt. Dödsfall förorsakade av oaktsamhet kan vara straffbara som dödsvållande enligt 21 kap. 8 § (578/1995) i strafflagen eller som grovt dödsvållande enligt kapitlets 9 § (578/1995). Lagstiftningen innehåller således en klar linje när det gäller straffrättslig bedömning av gärningar eller försummelser som leder till döden. Dessutom kan kroppsskador och sjukdomar förorsakade av oaktsamhet bedömas som vållande av personskada enligt SL 21 kap. 10 § (578/1995).

Om en person kör ett motordrivet fordon berusad på det sätt som avses i regleringen om rattfylleri och samtidigt förorsakar att en annan person mister livet, bedöms gärningen i fråga om den andra personens död i regel som dödsvållande. Också i dessa situationer är det möjligt att

straffrättsligt bedöma dödsfall som uppsåtliga brott mot liv om kravet på uppsåt uppfylls, det vill säga om fordonsföraren hade för avsikt att döda en annan person eller åtminstone ansåg att gärningen sannolikt leder till den andra personens död.

Men om det kategoriskt skulle anses att ett dödsfall förorsakat av en rattfyllerist straffrättsligt ska bedömas som ett uppsåtligt brott mot liv skulle det handla om en reglering som kränker skuldprincipen. Skuldprincipen förutsätter i alla situationer krav på subjektivt tillräknande, det vill säga att gärningen kan tillräknas gärningsmannen antingen som uppsåtlig eller som oaktsam. Dråp förutsätter i alla situationer att gärningsmannen har förorsakat den andra personens död med avsikt. Förslaget i medborgarinitiativet står i uppenbar konflikt med detta krav eftersom det skulle innebära att en viss gärning skulle tillräknas gärningsmannen som uppsåtlig i situationer där gärningen inte inbegriper viljan att döda. På ovan anförda grunder är förslaget i medborgarinitiativet i detta avseende rättsligt omöjligt.

Detsamma gäller förslaget i medborgarinitiativet om att tolka personskador förorsakade av rattfyllerister som dråpförsök. I regel handlar det om personskador förorsakade genom vållande som straffrättsligt bedöms som vållande av personskada. Att bedöma dessa gärningar som dråpförsök skulle strida mot skuldprincipen eftersom dråpförsök som gärning förutsätter uppsåt.

Utskottet konstaterar också att förutsättningarna i fråga om rattfylleri och brott mot liv eller hälsa vardera bedöms separat. I fråga om brott mot liv och hälsa är sättet på vilket följderna förorsakas i allmänhet öppet, och i brottsrekvisitet nämns inte sättet eller kontexten.

Promillegränser

Det nuvarande lagstiftningen om rattfylleri som trädde i kraft 1977 och som huvudsakligen baserar sig på alkoholhalten i blodet, har senare ändrats så att gränsen för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,2 promille 1994 och en nollgräns för narkotika trädde i kraft 2003: den som kör med narkotika eller narkotikarelaterade ämnes-

omsättningsprodukter i blodet gör sig skyldig till rattfylleri oavsett hur små mängder det gäller.

Efter det har det upprepade gånger diskuterats huruvida promillegränsen för alkoholhalten borde sänkas från 0,5 till 0,2 promille. Också åsikterna hos de sakkunniga som lagutskottet utfrågade fördelade sig för och emot.

När man väger in för- och nackdelar bör man överväga de straffrättsliga metodernas förhållande till andra eventuellt mer effektiva sätt att påverka rattfylleriet. Det gäller särskilt då saken begrundas ur trafiksäkerhetens synvinkel. I debatten om promillegränser har det ansetts ostridigt att en sänkning av gränsen kan ge positiva signaler och att alkohol och körning av motorfordon aldrig går ihop. Däremot har meningarna varit delade om vilken vikt denna aspekt ska ges i lagstiftningen.

Frågan om att sänka promillegränsen togs senast upp för grundlig behandling i statsrådet i samband med beredningen av statsrådets principbeslut om förbättrande av vägtrafiksäkerheten 2012. I beredningen kom man till att den nuvarande promillegränsen för rattfylleri är befogad och att gränserna inte ändras under innevarande regeringsperiod. Men i statsrådets principbeslut konstateras att berusningsmedel och vägtrafik inte ska kombineras, eftersom även en liten mängd alkohol eller något annat berusningsmedel försämrar förmågan att köra ett fordon. Även små mängder alkohol i kombination med psykofarmaka kan i genomsnitt öka olycksfallsrisken med ungefär lika mycket som en hög alkoholhalt i blodet. Lagutskottet konstaterar att principbeslutets utgångspunkter fortfarande gäller och är befogade. Lagutskottet noterar att vid beredningen av statsrådets principbeslut har bevarandet av den nuvarande promillegränsen enligt utredning från justitieministeriet motiverats med följande:

- 1) 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 sär-

skild risk för trafiken som det vore motiverat att förena med en straffrättslig påföljd.

2) Det finns inga belägg på att det gagnar säkerheten att sänka promillegränsen. Erfarenheterna från Sverige och Norge ger inte heller stöd för att det skulle minska rattfylleriet som helhet att sänka promillegränsen.

3) Det finns ingen orsak baserad på utvecklingen av brottsligheten att ändra straffen eller promillegränserna: rattfylleriolyckorna har minskat och andelen personer som intagit alkohol har minskat i trafiken. Både antalet döda och skadade i rattfylleriolyckor har visat en minskande trend under 2000-talet. Också de rattfyllerifall som kommit till polisens kännedom har minskat.

4) Att sänka promillegränsen skulle förorsaka betydande kostnader för förundersökningsmyndigheterna och rättsväsendet. Om promillegränsen sänks tvingas polisen använda sina begränsade resurser för trafikövervakningen till att undersöka nya och lindrigare fall. Att handlägga lindrigare fall skulle minska polisens möjligheter att övervaka grova fall av rattfylleri och andra allvarliga trafikbrott.

5) Att sänka promillegränsen beräknas ha en så kallad signaleffekt som skulle stärka det allmänna attitydklimatet mot rattfylleri. Men samtidigt skulle ändringen medföra att regleringen av praktiska skäl borde inkludera en bestämmelse av förseletyp om så kallat lindrigt rattfylleri som sammantaget skulle lindra straffen. Att övervaka bestämmelsen vore svårt och risken att åka fast vore således mindre än nu. En sådan ändring kan försvaga rattfylleribrottens klanderbarhet och ge signaler om att lindrigt alkoholbruk i trafiken endast är en förseelse. Gränsen mel-

lan vanligt och lindrigt rattfylleri skulle bli oklar.

Av kravet på att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara acceptabla följer att kriminalisering måste motiveras med ett vägande samhällsligt behov och en godtagbar grund inom systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 23/1997 rd). Grundlagsutskottet har konstaterat att straffrätten inte ska tillgripas om en kriminalisering närmast skulle ha en symbolisk betydelse (t.ex. GrUU 5/2009 rd och GrUU 29/2001 rd). Lagutskottet har för sin del förutsatt att bestämmelserna om kriminalisering ska ha en preventiv verkan, dvs. att det finns motiverad anledning att anta att den nya straffbestämmelsen åtminstone i viss utsträckning har de effekter som eftersträvas (LaUU 9/2004 rd). Enligt principen för avvägning mellan nytta och men, som hör till de etablerade kriminaliseringsprinciperna, ska nyttan av kriminaliseringen vara större än de men som den medför. De tillgängliga uppgifterna om effekterna av att sänka promillegränsen antyder att ändringen inte nödvändigtvis skulle uppfylla dessa krav.

Därför anser lagutskottet att det inte är befogat att inleda en lagberedning för att sänka promillegränsen. Men utskottet anser det vara viktigt att regeringen gör en utredning där ändamålsenligheten i fråga om promillegränsen både för rattfylleri enligt grundrekvisitet och för grovt rattfylleri bedöms i ett helhetsperspektiv med beaktande av olika aspekter. Utskottet föreslår nedan att riksdagen godkänner ett uttalande om detta.

Kriminalisering av att inte anmäla en rattfyllerist

I medborgarinitiativet föreslås att "det måste bli en straffbar handling att inte anmäla en rattfyllerist".

I 15 kap. 10 § i strafflagen föreskrivs om underlåtenhet att anmäla grovt brott. Enligt bestämmelsen är underlåtenhet att anmäla vissa

brott som är på färde straffbart. Rattfylleri eller grovt rattfylleri nämns inte i bestämmelsen. Finländsk straffrätt utgår från att det inte finns någon allmän skyldighet att göra anmälan om brott till myndigheterna eller till dem som brotten är riktade mot, eftersom en generell skyldighet att anmäla brott inte anses vara förenlig med Finlands rättsordning (RP 6/1997 rd, s. 41). Underlåtenhet att anmäla vissa av de grövsta brotten är trots det straffbart, men bestämmelsens tillämpningsområde har begränsats så mycket som möjligt, till att främst gälla brott som är synnerligen allvarliga och överlagda samt brott som är ett resultat av systematiska förberedelser (RP 6/1997 rd, s. 42).

Ovan nämnda motiveringar för att begränsa kriminaliseringen av underlåtenhet att anmäla grovt brott så mycket som möjligt är fortfarande aktuella. Bestämmelsen bör begränsas till att enbart gälla underlåtenhet att anmäla vissa av de grövsta brotten. Rattfylleri eller grovt rattfylleri hör inte till dem. Att inkludera dem i bestämmelsen vore inkonsekvent och i strid med det grundläggande målet bakom bestämmelsen, och oförenligt med den finländska rättsordningen. På grund av det ovan anförda är modellen som föreslås i medborgarinitiativet i detta avseende inte genomförbar.

Utskottet hänvisar ytterligare till de frågeundersökningar som Trafikskyddet beställt av TNS Gallup enligt vilka 92 procent av dem som svarade sannolikt skulle anmäla för polisen om en okänd person skulle ta sig för att köra berusad (1—3/2012, 4—5/2013). Det verkar således inte heller finnas ett betydande faktiskt behov för reglering av anmälning.

Ett helhetsgrepp på förebyggande av rattfylleri

Allmänna synpunkter

Lagutskottet anser att det är viktigt att förbättra vägtrafiksäkerheten och att förebygga rattfylleribrott. Enligt utskottets uppfattning visar de uppgifter som presenterades ovan vid behandlingen av rattfylleriets förekomstfrekvens och

rattfylleriolyckorna att fenomenet kan påverkas genom samhälls- och rättspolitiska metoder.

Utskottet anser att Finlands lagstiftning redan nu i rätt stor utsträckning motsvarar medborgarinitiativet och att det inte är motiverat att inleda lagberedning på grundval av de åtgärder som föreslås i initiativet. Men medborgarinitiativet har tagit upp viktiga frågor för debatt. Den offentliga debatten och kampanjen ger signaler om att alkohol i trafiken inte är acceptabelt. Den debatt som har förts och fortfarande förs i samband med medborgarinitiativet är ägnad att påverka attitydklimatet mot rattfylleri och främja arbetet för trafiksäkerheten.

Ett systematiskt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete har längre bedrivits i Finland. Tack vare det har talrika människoliv kunnat sparas i trafiken. Antalet dödfall och personskador med anknytning till rattfylleriolyckor visar en sjunkande trend, likaså de fall av rattfylleri som kommit till polisens kännedom och den totala brottslighet som framkommit vid razziaundersökningar. Lagutskottet anser att samhällets resurser framför allt bör riktas till metoder vars genomslag och effekt är dokumenterad och vars nytta klart överskrider kostnaderna.

Enligt utskottets uppfattning kan rattfylleri förebyggas framför allt genom att främja användningen av alkolås och satsa på trafikövervakning. Också alkohol- och drogpolitiken och framför allt behandlingen och förebyggandet av missbruksproblem liksom den totala konsumtionen av alkohol har ett samband med rattfylleriet. Att hänvisa ungdomar till vård är särskilt viktigt.

Det största genomslaget i fråga om rattfylleri kan nås genom ett mer allmänt bruk av alkolås. I det avseendet bör statsrådet verka aktivt inom EU för att alkolås ska bli en obligatorisk utrustning i nya fordon.

Utskottets förslag

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner sex till medborgarinitiativet hänförliga uttalanden.

Alkolås. Finland har varit en föregångare i Europa när det gäller användning av alkolås. Användningen av alkolås inleddes i Finland 2005

då ett försök inleddes med körrätt under övervakning av alkolås för förare som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Den övervakade körrätten permanentades 2008, och efter det har alkolåset småningom blivit mer allmänt.

Andelen personer för vars del det bestämts om övervakad körrätt med alkolås av alla som dömts för rattfylleri är dock fortfarande rätt låg. År 2012 dömdes totalt 16 080 personer för rattfylleribrott vid tingsrätterna (Statistikcentralen) och antalet beviljade övervakade körrätter var 511 (Trafik). Ställningen för övervakad körrätt med alkolås behöver därför stärkas.

Enligt statsrådets principbeslut om förbättring av vägtrafiksäkerheten (5.12.2012) bör ställningen för övervakad körrätt stärkas så att domstolen utfärdar övervakad körrätt när den som gjort sig skyldig till rattfylleri har gett sitt samtycke till det. För närvarande måste den som misstänks för rattfylleri göra en särskild begäran om övervakad körrätt (se lagen om alkolåsövervakad körrätt 2 § 1 mom., 439/2008) varför övervakade körrätter inte blir utfärdade även om det i övrigt skulle finnas förutsättningar för det. Lagutskottet anser att en ändring i den gällande lagen är motiverad.

Därför föreslår utskottet att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen ska vidta skyndsamma åtgärder för att öka användningen av alkolås (*Utskottets förslag till uttalande 1*). Lagstiftning baserad på myndighetsinitiativ bidrar till att användningen av alkolås ökar.

Avbrytande av körning. I tvångsmedelslagen (806/2011), vägtrafiklagen (267/1981) eller polislagen (872/2011) föreskrivs för närvarande inte uttryckligen om att avbryta körningen eller omhänderta eller beslagta fordonets nycklar vid rattfylleri.

I 7 kap. 1 § i tvångsmedelslagen föreskrivs om förutsättningar för att ta i beslag och i 8 § om att omhänderta för beslag. Men på rattfylleri kan bestämmelserna tillämpas främst när kriterierna för förverkandepåföljd enligt 10 kap. i strafflagen uppfylls.

I 63 § (387/2011) i vägtrafiklagen föreskrivs det om allmänna krav på fordonsförare. Enligt

bestämmelsen får fordon inte föras av den som på grund av sjukdom, handikapp, skada eller trötthet eller av någon annan motsvarande orsak saknar nödvändiga förutsättningar för detta. Men bestämmelsen inkluderar inga särskilda säkringsåtgärder utan brott mot bestämmelsen är straffbart som trafikförseelse enligt 103 § (567/2005) i vägtrafiklagen.

I 92 m § (401/2005) i vägtrafiklagen föreskrivs det om tvångsmedel för iakttagande av viss social lagstiftning om vägtransporter. I bestämmelsens 2 mom. föreskrivs att om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra, tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits.

I 2 kap. 10 § i polislagen föreskrivs om skydd mot brott och störande beteende. Enligt bestämmelsens 2 mom. kan en person gripas om det sannolikt inte räcker att denne avlägsnas från platsen och ett brott inte annars kan förhindras eller en störning eller fara inte annars kan avväjas. Enligt förarbetet (RP 224/2010 rd, s. 79) motsvarar bestämmelsen 20 § 3 mom. i den tidigare polislagen (493/1995). Enligt propositionen för denna tidigare bestämmelse (RP 57/1994 rd) kan avvärjande av fara innebära till exempel att man i en situation där en person försöker ta sig in i en bil hindrar honom från att köra iväg genom att en polisman eller någon annan tillfälligt tar hand om bilnycklarna. Bestämmelsens ordalydelse gör det möjligt att vidta åtgärder som följer av uppdraget och genom vilka en person som stör ordningen eller sannolikt kommer att göra sig skyldig till brott kan hindras med medel som är betydligt lindrigare än frihetsberövande.

Tillämpningen av bestämmelsen begränsas av dess 1 mom. där det räknas upp de brottstyper som får förhindras genom åtgärderna enligt bestämmelsen. Rätten att avlägsna någon från platsen aktualiseras endast om det utifrån personens hotelser eller övriga uppträdande finns grundad

anledning att anta att han eller hon sannolikt kommer att göra sig skyldig till brott mot liv, hälsa, frihet eller hemfrid eller till egendomsbrott eller kommer att orsaka betydande störning eller överhängande fara för allmän ordning och säkerhet.

Riksdagens biträdande justitieombudsman har i sitt avgörande (26.1.2001, 1877/4/99) ansett att eftersom man genom åtgärder enligt 20 § i den tidigare polislagen ingriper i centrala grundläggande rättigheter såsom personlig frihet och integritet, måste förutsättningarna för dem tolkas snävt. Biträdande justitieombudsmannen har bedömt att exempelvis enbart körning utan kör rätt inte kan anses medföra sådan överhängande fara för allmän säkerhet som avses i bestämmelsen. Men i fråga om misstänkt rattfylleri kan läget enligt biträdande justitieombudsmannen ofta vara ett annat.

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 föreslår utskottet att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket det inom statsrådet ska beredas förslag till lagstiftning om att tillsynsmyndigheterna ges behörighet att avbryta körningen för en person som kör ett fordon påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel trots att gärningen inte i sig skulle uppfylla brottsrekvisitet för rattfylleri (*Utskottets förslag till uttalande 2*). En förutsättning ska då vara att berusningen uppenbart påverkar förarens körförmåga. Att avbryta 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. Genom myndighetens administrativa åtgärd, eventuellt avbrytande av körningen och omhändertagande av nycklarna kunde olyckor eventuellt undvikas i enskilda fall, och det kunde också ha en viss reducerande verkan på användningen och mängden berusningsmedel i vägtrafiken.

Utredning av promillegränsernas ändamålsenlighet. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen utarbetar en utredning där ändamålsenligheten i fråga om promillegränsen både för rattfylleri enligt grundrekvisitet och för grovt rattfylleri bedöms i ett helhetsperspektiv med beaktande av olika aspekter (*Utskottets förslag till uttalande 3*).

Utredning om straffpraxis och straffskalor. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen bör utarbeta en utredning om straffpraxis i fråga om rattfylleri. Utredningen ska särskilt fästa uppmärksamhet vid straffpraxis och minimi- och maximistraff i fråga om rattfylleri som lett till dödsfall (*Utskottets förslag till uttalande 4*).

Kartläggning av rusmedelssituationen hos unga som misstänks för rattfylleri. Regeringen har berett möjlighet för personer under 25 år som åkt fast för rattfylleri att delta i en kartläggning av rusmedelssituationen tillsammans med social- och hälsovårdsmyndigheterna enligt modellen Nyktra vägen (Statsrådets principbeslut om det tredje programmet för den inre säkerheten 14.6.2012 och statsrådets principbeslut om förbättring av vägtrafiksäkerheten 5.12.2012).

Målet i försöket med modellen Nyktra vägen har varit att utveckla polisens och socialväsendets arbetssätt i fråga om att motivera rattfyllerimisstänkta personer att hantera sitt bruk av rusmedel och ändra sitt riskbeteende så att återfallen minskar. Det handlar om en modell för snabb intervention där samarbete mellan polisen och socialarbetaren ska leda till att ett samtal förs med den unga om hans eller hennes rusmedelssituation så snart som möjligt efter gripandet. Polisen och socialväsendet har redan försetts med anvisningar och behövliga blanketter genom vilka en gripen rattfyllerist utan dröjsmål kan fås till ett rusmedelssamtal och vid behov till missbruksvård.

Vid den fortsatta beredningen av modellen har man kommit fram till att särskilt rusmedelssamtal för personer under 25 år kunde inledas i hela landet utan lagändringar. I stället för att ge-

nomföra separata projekt har man också sett det som mer ändamålsenligt att sammanföra verksamhetsmodeller av liknande typ. Den främsta samarbetspartnern när det gäller projektet med rattfyllerister under 25 år är modellen Ankkuri, där polisen och social- och hälsovårdsväsendet ingriper i minderårigas kriminella beteende, utreder den unga klientens livssituation och hjälpbehov i ett helhetsperspektiv och hänvisar den unga till rätt hjälp eller stöd.

Enligt erhållen utredning anser utskottet att både Ankkuri och Nyktra vägen bör verkställas i hela landet i samarbete mellan polisen och social- och hälsovården.

På grundval av det ovan konstaterade föreslår utskottet att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen ska effektivisera kartläggningen av rusmedelssituationen för unga rattfyllerimisstänkta och relaterade vidare åtgärder (*Utskottets förslag till uttalande 5*).

Ett övergripande åtgärdsprogram för att förebygga rattfylleri. Finland har länge bedrivit ett planerligt och målinriktat arbete för trafiksäkerheten. Statsrådet godkände den 5 december 2012 ett principbeslut om förbättring av vägtrafiksäkerheten. Enligt motiveringarna i början av principbeslutet innehåller programmet åtgärder som ska beredas 2012—2014. Lagutskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen bereder ett nytt övergripande principbeslut om förbättring av vägtrafiksäkerheten (*Utskottets förslag till uttalande 6*).

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

förkastar förslaget i medborgarinitiativet om att inleda lagberedning och

godkänner sex uttalanden (Utskottets förslag till uttalanden).

Utskottets förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar skyndsamma åtgärder för att öka användningen av alkoholås.
2. Riksdagen förutsätter att regeringen bereder förslag till lagstiftning om att tillsynsmyndigheterna ges behörighet att avbryta körningen för en person som kör ett fordon påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel trots att gärningen inte i sig skulle uppfylla brottsrekvisitet för rattfylleri.
3. Riksdagen förutsätter att regeringen utarbetar en utredning där ändamålsenligheten i fråga om promillegränsen för både rattfylleri enligt grundrekvisitet och grovt rattfylleri bedöms i ett helhetsperspektiv med beaktande av olika aspekter.
4. Riksdagen förutsätter att regeringen utarbetar en utredning om straffpraxis i fråga om rattfylleri. Utredningen ska särskilt fästa uppmärksamhet vid straffpraxis och minimi- och maximistraff i fråga om rattfylleri som lett till dödsfall.
5. Riksdagen förutsätter att regeringen effektiviserar kartläggningen av rusmedelssituationen för unga rattfyllerimisstänkta jämte relaterade vidare åtgärder.
6. Riksdagen förutsätter att regeringen bereder ett nytt övergripande principbeslut om förbättring av vägtrafiksäkerheten.

Helsingfors den 3 mars 2015

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Anne Holmlund /saml
vordf. Stefan Wallin /sv
medl. James Hirvisaari /ml
Mikael Jungner /sd (delvis)
Arja Juvonen /saf
Johanna Ojala-Niemelä /sd (delvis)
Aino-Kaisa Pekonen /vänst
Jaana Pelkonen /saml

Arto Pirttilahti /cent
Kristiina Salonen /sd
Jani Toivola /gröna (delvis)
Kari Tolvanen /saml
Ari Torniainen /cent
Kaj Turunen /saf
Peter Östman /kd (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Matti Marttunen.