

Lagutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den

Regeringens proposition till riksdagen om komplettering av regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd)

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd): Ärendet har remitterats till lagutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Regeringens proposition till riksdagen om komplettering av regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd) (RP 231/2022 rd): Ärendet har remitterats till lagutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga RP 220/2021 rd

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Katariina Paakkanen, justitieministeriet
- lagstiftningsråd Jussi Matikkala, justitieministeriet
- lagstiftningsråd Heini Färkkilä, justitieministeriet
- lagstiftningsdirektör Kimmo Kiiski, kommunikationsministeriet
- professor Sakari Melander
- professor Olli Mäenpää
- professor Kimmo Nuotio.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- inrikesministeriet
- Polisstyrelsen
- Strålsäkerhetscentralen
- Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes).

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

Sakkunniga RP 231/2022 rd

Utskottet har hört

- lagstiftningsdirektör Kimmo Kiiski, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Heini Färkkilä, justitieministeriet
- lagstiftningsråd Katariina Paakkanen, justitieministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- professor Sakari Melander
- professor Olli Mäenpää
- professor Kimmo Nuotio.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- högsta förvaltningsdomstolen
- Domstolsverket
- Åklagarmyndigheten
- Rättsregistercentralen
- Polisstyrelsen
- Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes).

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Regeringen har överlämnat en proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd, nedan även den ursprungliga propositionen). I den propositionen föreslås det att en ny lag om transport av farliga ämnen ska stiftas. Samtidigt upphävs den gällande lagen om transport av farliga ämnen. I propositionen föreslås också ändringar i 20 andra lagar.

Efter lämnandet av den ursprungliga propositionen lämnades regeringens proposition RP 231/2022 rd (nedan även den kompletterande propositionen). I den föreslår regeringen att den ursprungliga propositionen kompletteras med en översyn av påföljdsbestämmelserna i lagförslaget. Dessutom föreslås vissa ändringar som följer av de behov av korrigering eller komplettering som uppdagats under behandlingen av den ursprungliga propositionen.

Lagutskottet har beslutat att kombinera behandlingen av den kompletterande propositionen (RP 231/2022 rd) med behandlingen av den ursprungliga propositionen (RP 220/2021 rd). Lagutskottet uttalar sig om förslagen med särskild fokus på bestämmelserna om påföljder.

Som det framgår av motiveringen till den kompletterande propositionen finns det i den föreslagna lagen bestämmelser om transport av farliga ämnen på väg, på järnväg och i annan spårtrafik, med luftfartyg samt om transport av styckegods inom finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde. Syftet med lagen är att förebygga och avvärja skador och risker som transport av farliga ämnen kan medföra för människor, miljön eller egendom (RP 231/2022 rd, s. 3). Lagen innehåller bestämmelser om ansvaret för de delaktiga vid transporter samt om myndigheternas

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

uppgifter och befogenheter. Det finns också bestämmelser exempelvis om säkerhetsrådgivare, behörighetskrav för personer som beviljar godkännanden och utför besiktningar av fordon, besiktningssorgan och deras uppgifter, krav i samband med tillverkning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar samt deras konstruktion och bestämmelser om skyddsåtgärder och beredskap inför säkerhetsrisker i samband med transport av farliga ämnen.

I den ursprungliga propositionen föreslås ingen totalreform av påföljdssystemet i fråga om farliga ämnen (se RP 231/2022 rd, s. 3). Däremot har syftet varit att revidera lagen om transport av farliga ämnen så att lagens struktur, regelverk och bemyndiganden att utfärda författningar och föreskrifter på lägre nivå blir tydligare, mer exakt avgränsade och mer konsekventa än för närvarande. Ett stort antal bestämmelser på förordningsnivå överförs till den nya lagen. Lagen preciserar också de gällande bemyndigandena att utfärda förordningar och ger Transport- och kommunikationsverket behörighet att meddela föreskrifter i detaljfrågor och tekniska frågor.

Även om det i den ursprungliga propositionen inte föreslås någon reform av påföljdssystemet har syftet varit att de straffbestämmelser som har samband med transport av farliga ämnen bättre ska motsvara de krav som följer av den straffrättsliga laglighetsprincipen enligt grundlagen. Bestämmelsen om förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i den gällande lagen har konstaterats vara problematisk avseende den straffrättsliga laglighetsprincipen, eftersom den så kallade blanco-lagstiftningsmodellen har använts i bestämmelsen (se RP 231/2022 rd, s. 3). Därför föreslås det en omarbetning av vad som är rekvisit för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen. Utöver de straffrättsliga bestämmelserna om förseelser föreslås det att de minsta förseelserna mot kraven på dokument inom vägtrafiken förenas med sanktioner i form av avgifter för trafikförseelse samt, med avseende på den mer omfattande reformen av lagstiftningen om marknadskontroll, att marknadskontrollen av produkter som används för transport av farliga ämnen förenas med sanktioner i form av påföljdsavgifter.

Den ursprungliga propositionen innefattar ingen ny helhetsbedömning av området för straffbart beteende eller straffbestämmelserna. Enligt motiveringen till den kompletterande propositionen betraktades detta som en brist under riksdagsbehandlingen av den ursprungliga propositionen. (RP 231/2022 rd, s. 3). Frågor som konstaterats vara problematiska är enligt den ursprungliga propositionen huruvida de straffrättsliga bestämmelserna om förseelser i 23 kap. i lagförslag 1 i den ursprungliga propositionen kan anses vara godtagbara och proportionella, hur omfattande de materiella straffrättsliga bestämmelserna ska vara samt hur de föreslagna administrativa påföljdsavgifterna överensstämmer med straffbestämmelserna och bestämmelserna i strafflagen. På grund av de uppdagade bristerna har regeringen beslutat att lämna en kompletterande proposition i syfte att revidera 23 kap. om påföljder som helhet i lagförslag 1.

Lagutskottet koncentrerar sig därför i sitt utlåtande på att bedöma påföljdsbestämmelserna. Eftersom det i den kompletterande propositionen (RP 231/2022 rd) föreslås att uttryckligen påföljdsbestämmelserna revideras på ett sätt som avviker från den ursprungliga propositionen, koncentrerar sig lagutskottet i sitt utlåtande på bedömningen av den kompletterande propositionen.

I motiveringen till den kompletterande propositionen redogörs för de viktigaste förslagen (RP 231/2022 rd, s. 4—5). I den kompletterande proposition föreslås det att påföljdssystemet i lagen om transport av farliga ämnen ändras så att brott mot lagen förenas med administrativa sanktio-

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

ner. Det innebär att straffrättsliga sanktioner inte längre ska användas som sanktioner för förseelser vid transport av farliga ämnen. Utöver den påföljdsavgift för marknadskontroll som föreslås i den ursprungliga propositionen införs också en sanktionsavgift som redan tillämpas allmänt inom trafiken, avgiften för trafikförseelse med tillhörande system. Brottsrekvisitet för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 44 kap. 13 § i strafflagen ändras inte i strafflagen. Likaså är miljöförstöring i samband med transport av farliga ämnen alltså en kriminell gärning enligt 48 kap. 1—4 § i strafflagen.

Den föreslagna avgiften för trafikförseelse kan påföras som påföljd för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 23 kap. i lagförslag 1. Förseelserna har bland annat indelats enligt transportform.

Administrativa påföljdsavgifter används på det sätt som föreslås i den ursprungliga propositionen som sanktion för förseelser mot iakttagande av skyldigheterna vid utsläppande av förpackningar, tankar och bulkcontainrar på marknaden eller ägande eller användning av dem. Brottsrekvisitet i anslutning till påföljdsavgiften i den ursprungliga propositionen har specificerats och preciserats samt förbättrats lagtekniskt sett. Inga ändringar föreslås i den ursprungliga propositionen när det gäller beloppet av påföljdsavgiften eller förfarandet för påförandet av avgiften.

En ny administrativ sanktion i lagstiftningen om transport av farliga ämnen är enligt den ursprungliga propositionen en sex månaders karens för att på nytt få delta i provet för en person som handlar svikligt vid ett prov för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare. Inte heller i fråga om denna sanktion föreslås någon ändring i den ursprungliga propositionen.

Enligt propositionen påförs avgiften för trafikförseelse av polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet. Beloppet av avgiften varierar så att det för de allra lindrigaste förseelserna, således försumelse av skyldigheten att medföra handlingar, alltid är 40 euro. För andra förseelser kan fysiska personer påföras en avgift på högst 500 euro och juridiska personer en avgift på högst 1 000 euro. Om en enda påföljdsavgift på en och samma gång påförs för två eller flera förseelser mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, påförs avgiften för fysiska personer höjd med 100 euro och avgiften för juridiska personer höjd med 200 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften för trafikförseelse gäller.

Påföljdsavgiften påförs av Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen inom ramen för verkens befogenheter. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av personens inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden.

I fråga om beslut som gäller såväl avgift för trafikförseelse som påföljdsavgift får omprövning begäras av den myndighet som påfört avgiften. Ett beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Verkställigheten av beslut om avgifter ordnas i regel i enlighet med lagen om verkställighet av böter.

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

Lagutskottet anser utifrån propositionen och inkommen utredning att de lösningar i fråga om påföljdsregleringen som ingår i den kompletterande propositionen (RP 231/2022 rd) är ändamålsenliga och motiverade. Lagutskottet tillstyrker lagförslagen inom sitt eget ansvarsområde, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Närmare iakttagelser om den reform av påföljdsbestämmelserna som ingår i den kompletterande propositionen

Som det sägs ovan föreslås det i den kompletterande propositionen att de straffrättsliga sanktionerna i lagen om transport av farliga ämnen ändras till administrativa påföljder av straffkaraktär: avgift för trafikförseelse (141 § i lagförslag 1) och påföljdsavgift (142 § i lagförslag 1). Det finns dessutom särskilda bestämmelser om påförande av avgift för trafikförseelse och avgiftens storlek (143 § i lagförslag 1).

På det sätt som framgår av propositionsmotiven föreslås det att de straffrättsliga sanktionerna slopas helt och hållet i lagförslag 1, eftersom straffrättsliga sanktioner endast bör omfatta de mest klandervärda gärningarna (RP 231/2022 rd, s. 9). Denna utgångspunkt motsvarar grundlagsutskottets ställningstagande om att ”en straffrättslig sanktion principiellt uttrycker en större klandervärdhet än en mer neutral administrativ påföljd. Mindre skadliga och klandervärda gärningar som det ändå med tanke på deras skadlighet är motiverat att förena med påföljd, är det därför ändamålsenligt att förena med administrativa avgiftspåföljder.” (GrUU 9/2018 rd). Också lagutskottet har tidigare påpekat detsamma och dessutom konstaterat att straffrättsliga påföljder i enlighet med den så kallade ultima ratio-principen bör användas endast i sista hand (se LaUU 9/2018 rd, s. 2). Lagutskottet anser utifrån propositionen och inkommen utredning att den föreslagna reformen av påföljdssystemet är motiverad också till denna del.

Propositionsmotiven lyfter fram att grundlagsutskottet har sett det som viktigt att det i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan tas hänsyn till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas (HE 231/2022 rd, s. 45). Grundlagsutskottet har framhållit att det finns anledning att särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (se GrUU 51/2022 rd, s. 2). Lagutskottet noterar därför att det i den kompletterande propositionen redogörs för vilka bestämmelser och skyldigheter i internationell lagstiftning och EU-lagstiftning skyldigheten att påföra sanktioner grundar sig på (RP 231/2022 rd, s. 45—49). Förteckningen är informativ och av den framgår hur stor variationen är av de nivåer av sanktions-skyldigheter som EU och annan internationell reglering ålägger Finland. Lagutskottet anser inom sitt behörighetsområde att utredningen i den kompletterande propositionen är ändamålsenlig.

EU-lagstiftningen ger ofta nationellt handlingsutrymme i fråga om påföljdsavgifterna. Som det konstateras i den kompletterande propositionen är det i EU-rättsakter relativt vanligt att det föreskrivs om en allmän skyldighet för medlemsstaterna gällande påföljder, där det förutsätts att medlemsstaterna ska föreskriva om påföljder för att effektivisera de skyldigheter som fastställts i EU-rättsakten. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionerliga och varnande (RP 231/2022 rd, s. 49). Det förutsätter att skyldigheterna enligt bestämmelsen uppfattas och att det görs en bedömning av vilka påföljder som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelsen med beaktande av

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

den så kallade likvärdighetsprincipen. Lagutskottet anser att frågan har behandlats på behörigt sätt i propositionen (se RP 231/2022 rd, s. 49).

Sammantaget anser lagutskottet utifrån den kompletterande propositionen och inkommen utredning att propositionen lägger fram adekvata grunder för den föreslagna sanktionsregleringen och dess nödvändighet. Den föreslagna lagstiftningen kan också anses vara exakt och noga avgränsad. Lagutskottet anser att den föreslagna regleringen också kan anses vara proportionell. Särskilt 143 § i lagförslag 1, som innehåller bestämmelser om påförande av och storleken på avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift, är av betydelse i detta avseende. I den paragrafen har man valt en regleringsmodell som är graderad i fråga om påföljdsnivåerna (143 § 2—4 mom. i lagförslag 1). Relevant med tanke på proportionaliteten är också 5 mom. i den paragrafen, som innehåller en bestämmelse om fastställande av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgiftens storlek samt en bestämmelse om att påföljdsavgift inte påförs.

Lagutskottet noterar att de maximibelopp för påföljdsavgifter som avses i 143 § 4 mom. i lagförslag 1 i den kompletterande propositionen, 3 000 euro för fysiska personer och 30 000 euro för juridiska personer, inte kan anses vara särskilt stränga. Maximibeloppen är dock motiverade med tanke på påföljdens proportionalitet. Lagutskottet konstaterar ändå att det är nödvändigt att följa hur effektiva och varnande de nya påföljdsbestämmelserna är samtidigt som effekterna av den nya lagen om transport av farliga ämnen följs upp på ett övergripande sätt efter att lagen har trätt i kraft.

Lagutskottet anser därför att bestämmelserna om administrativa påföljder i den kompletterande propositionen är exakta och noggrant avgränsade. Det är klart att exakta bestämmelser oundvikligen i vissa situationer leder till att regleringen blir tung. Utskottet noterar dock i fråga om 141 § i lagförslag 1 i den kompletterande propositionen att bestämmelsen är tämligen omfattande och tungläst. Bestämmelsen innehåller fyra moment som grundar sig på skillnader mellan olika transportsätt, varav 1 mom. förtecknar 19 gärningssätt, 2 mom. 17 gärningssätt, 3 mom. 9 gärningssätt och 4 mom. 7 gärningssätt. Tydligheten i regleringen kan förbättras av att bestämmelser om förseelser som gäller olika transportslag utfärdas i separata bestämmelser.

Tillräkande

Gärningar som avses i den bestämmelse om avgift för trafikförseelse som avses i 141 § och påföljdsavgift som avses i 142 § i lagförslag 1 i den kompletterande propositionen har sanktionerats om de har begåtts uppsåtligt eller av oaktsamhet. Till denna del leder reformen till att förvaltningsdomstolarna får avgöra frågor som normalt inte har bedömts förvaltningsrättsligt utan straffrättsligt.

Propositionsmotiven lyfter fram att grundlagsutskottet har brukat anse att bestämmande av en administrativ sanktion utifrån så kallat strikt objektivt ansvar och rent omvänd bevisbörda står i konflikt med den oskyldighetspresumtion som avses i grundlagens 21 § (GrUU 2/2017 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 4/2004 rd, se också GrUU 15/2016 rd). I motiven sägs vidare att av denna anledning (se Lainkirjoittajan opas, punkt 12.10.5), och för att bestämmelserna om administrativa sanktioner ska vara godtagbara med tanke på den oskuldspresumtion som tryggas i 21 § i grundlagen, ska regleringsmodellen formuleras på något annat sätt än med strikt objektivt ansvar som

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

grund. I den föreslagna lagstiftningen beaktas därför gärningsmannens uppsåtlighet eller oaksamhet samt grunderna för befriande från ansvar (se RP 231/2022 rd, s. 14).

Som det framgår av motiveringen till den kompletterande propositionen (RP 231/2022 rd, s. 13—14) är linjen för undvikande av strikt objektivet ansvar en följd av de konstitutionella begränsningarna som gäller bestämmelserna om administrativa påföljder. Utifrån den kompletterande propositionen och inkommen utredning anser utskottet att den lösning för tillräknande som valts i den kompletterande propositionen är motiverad.

Lagutskottet konstaterar för tydlighetens skull att exempelvis i fråga om juridiska personer ska det ansvar vid uppsåt eller oaksamhet som förutsätts i bestämmelserna om förseelser tillämpas på motsvarande sätt som de i fråga om administrativa sanktioner i allmänhet tillämpas i lagstiftningen. I fråga om juridiska personer är uppsåt eller oaksamhet en förutsättning för ansvar redan nu i flera gällande bestämmelser. Sådana är exempelvis lagen om Finansinspektionen (878/2008, 40 §), lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014, 333 §) och livsmedelsmarknadslagen (1121/2018, 12 a §).

Dessutom bör man beakta EU-rättens betydelse i fråga om begreppen som gäller tillräknande i samband med administrativa påföljdsavgifter. Begreppen som gäller tillräknande och innehållet i begreppen har preciserats i EU-domstolens avgörandepraxis (se t.ex. C-308/06, Intertanko, se även den kompletterande propositionen RP 231/2022 rd, s. 43).

Preskription av påförande av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift

I 143 § i lagförslag 1 i den kompletterande propositionen föreskrivs det om påförande av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift och avgiftens storlek. Lagutskottet noterar att paragrafen inte innehåller några bestämmelser om preskription av påförande av avgift för trafikförseelse eller påföljdsavgift.

Kommunikationsministeriet har därför föreslagit för lagutskottet att 143 § 6 mom. i lagförslag 1 kompletteras med formuleringen ”avgift för trafikförseelse får inte påföras om det har förflutit mer än ett år sedan gärningen begicks. Påföljdsavgift får inte påföras om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks. Om en överträdelse eller försummelse har varit fortlöpande, ska tiden räknas från det att överträdelsen eller försummelsen har upphört.”

Enligt utredning till utskottet har det i principerna för regleringen av administrativa sanktioner ansetts ändamålsenligt att föreskriva om preskription av rätten att påföra avgift. Det handlar om ett element som skyddar rättssäkerheten enligt 21 § 2 mom. i grundlagen. Också principerna för god förvaltning (bl.a. utan dröjsmål) har betydelse i detta avseende.

När det gäller lindrigare och till eurobeloppet obetydligare administrativa sanktionsavgifter är det motiverat att föreskriva om en relativt kort preskriptionstid. I fråga om större, allvarigare och mer svårutredda fall kan preskriptionstiden vara upp till tio år. De vanligaste preskriptionstiderna i lagstiftningen är 1, 2, 5 och 10 år. Arten av sanktionen och den gärning som sanktioneras är av central betydelse vid bedömningen av lämplig tid.

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

Enligt erhållen utredning är den allmänna preskriptionstiden för mindre påföljdsavgifter ett år, vilket till dessa delar föreslås som preskriptionstid för avgift för trafikförseelse i en tilläggsutredning till utskottet. I vägtrafiklagen (729/2018) är preskriptionstiden för avgift för trafikförseelse sex månader, men förseelserna mot vägtrafiklagen är massförseelser och påförandet för dem är förenat med särskilda drag. Den föreslagna sanktionsavgiften på 30 000 euro för påföljdsavgift är så pass stor att den talar för en längre preskriptionstid, eftersom utredningen av ärendet kan kräva mer omfattande utredningsåtgärder. Preskriptionstiden för påföljdsavgifter av samma storlek är också fem år vid den färiska marknadskontrollen enligt fordonslagen (82/2021).

Sammantaget föreslår lagutskottet för kommunikationsutskottet att 143 § 6 mom. i lagförslag 1 i den kompletterande propositionen (RP 231/2022 rd) ändras som följer:

Avgift för trafikförseelse får inte påföras om det har förflutit mer än ett år sedan gärningen begicks. Påföljdsavgift får inte påföras om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks. Om en överträdelse eller försummelse har varit fortlöpande, ska tiden räknas från det att överträdelsen eller försummelsen har upphört. Avgift för trafikförseelse eller påföljdsavgift får inte heller påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en avgift för trafikförseelse får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

Övrigt

Lagförslag 15 i den kompletterande propositionen (RP 231/2022 rd) innehåller ett förslag om ändring av 3 § 2 mom. i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot. Lagutskottet noterar att 2 mom. 1 punkten fortfarande innehåller en formulering där det talas om brott mot bestämmelserna i vägtrafiklagen. Vägtrafiklagen av 2018 (729/2018) innehåller inga självständiga straffbestämmelser utan en hänvisning till strafflagen (180 a §). Lagutskottet konstaterar att det i fortsättningen är motiverat att bedöma de tekniska behoven att se över regleringen till denna del.

Enligt motiveringen till den kompletterande propositionen påförs påföljdsavgift på föredragning vid såväl Säkerhets- och kemikalieverket som Strålsäkerhetscentralen (RP 231/2022 rd, s. 45). Lagutskottet betonar att det ovan konstaterade påförandet på föredragning är viktigt bland annat av rättssäkerhetsskäl.

Enligt utredning till utskottet medför den föreslagna lagstiftningen en engångskostnad på 10 000 euro för Rättsregistercentralen i anslutning till ändringar i informationssystemen. Enligt uppgift från Rättsregistercentralen medför den nu föreslagna reformen också ett behov av tilläggsresurser på 0,1 årsverken. Enligt erhållen utredning uppstår det årligen flera påföljdsavgifter inom olika förvaltningsområden som är små och som inverkar på Rättsregistercentralens arbetsmängd. Utskottet betonar därför vikten av att se till att rättsregistercentralen har tillräckliga resurser.

De föreslagna lagarna avses enligt den kompletterande propositionen träda i kraft under 2023. Polisstyrelsen har vid utfrågningen av sakkunniga påpekat att reformen bland annat kräver att systemet för behandling av avgifter för trafikförseelse uppdateras. Polisstyrelsen har därför föresla-

Utlåtande LaUU 31/2022 rd

git att reformen ska träda i kraft tidigast den 1 september 2023. Utskottet anser att det är viktigt att det reserveras tillräckligt med tid för det praktiska genomförandet av reformen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Lagutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 13.12.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Leena Meri saf
vice ordförande Sandra Bergqvist sv
medlem Sanna Antikainen saf
medlem Saara Hyrkkö gröna
medlem Marko Kilpi saml
medlem Pasi Kivisaari cent
medlem Jouni Ovaska cent
medlem Suldaan Said Ahmed vänst
medlem Ruut Sjöblom saml
medlem Sebastian Tynkkynen saf
medlem Paula Werning sd
ersättare Outi Alanko-Kahiluoto gröna.

Sekreterare var

utskottsråd Mikko Monto.