

**KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS
UTLÅTANDE 11/2005 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

Till lagutskottet

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 och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till lagutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Katariina Jahkola, justitieministeriet
- överkommissarie Heikki Seppä, inrikesministeriet
- äldre regeringssekreterare Anna-Liisa Tarvainen, kommunikationsministeriet
- kommissarie Jari Pajunen, rörliga polisen
- chefsjurist Seppo Kaasinen och utvecklingschef Auli Forsberg, Vägförvaltningen
- chefsjurist Alf Henriksson, Finlands Kommunförbund
- vicehäradshövding Henrik Lundsten
- professor Matti Tolvanen.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att lagen om ordningsbotsförfarande ändras. Det föreslås att till lagen fogas nya bestämmelser om ett förfarande som gör det möjligt att sända ett ordningsbotsföreläggande som utfärdats för en fortkörningsförseelse eller för körning i buss- eller spårvagnsfil i strid med trafikmärken till den som registrerats som ägare eller innehavare av det fordon som har använts vid begåendet av förseelsen, 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 att han eller hon har gjort sig skyldig till förseelsen, ska personen i fråga motsätta sig föreläggandet inom en utsatt tid. Därefter görs förundersökning i saken för att reda ut fordonets förare, och ordningsboten föreläggs denne. Om mottagaren däremot inte motsätter sig föreläggandet inom den utsatta tiden ska ord-

ningsboten betalas, och den kan verkställas som en lagakraftvunnen dom.

Av rättsskyddsskäl fogas till lagen om ordningsbotsförfarande en bestämmelse om extraordinärt ändringssökande. I bestämmelsen sägs det att försutten fatalietid på ansökan ska 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 så att de bättre än i dag lämpar sig för de nya metoderna inom den automatiska trafikövervakningen. Enligt de föreslagna bestämmelserna kan teknisk övervakning företas för identifiering av såväl fordonsförare som fordon. Det är inte heller nödvändigt att meddela om den tekniska övervakningen på förhand, om inte fast övervakningsutrustning används. Möjligheten att avstå från att meddela om övervakningen på förhand gäller i praktiken vid s.k. mobil övervakning, där övervakningen utförs med övervakningsutrustning som är placerad i ett fordon. Övervakningsenheten bör då lätt kunna flyttas från ett övervakningsobjekt till ett annat.

Vidare föreslås det i propositionen att fordonslagen ändras så att 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. Syftet med ändringen är att det i fordonstrafikregistret ska finnas ajourförda uppgifter om ett fordonets förare eller om vem i en juridisk person som har uppgifter om ett fordonets förare. Ändringarna gör det möjligt att tillämpa de nya bestämmelserna om ordningsbotsförfarandet också i situationer där en trafikförseelse som har observerats vid automatisk trafikövervakning har begåtts med en bil som endast har en juridisk person som ägare eller innehavare.

De ändringar som föreslås i fordonslagen förutsätter också att lagen om fordonstrafikregistret ändras när det gäller de 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

Motivering

Skuldprincipen och rättsskyddet

Trots att propositionen sägs genomföra innehavansvar vid automatisk trafikövervakning är den yttersta avsikten fortfarande att boten betalas av fordonets förare. Propositionen utgår nämligen från att ordningsbotsförfarandet inleds utifrån antagandet att ägaren eller innehavaren körde fordonet, men detta antagande frångås bl.a. om ägaren eller innehavaren motsätter sig ordningsboten.

Således frångår man inte skuldprincipen, och den som föreläggs ordningsbot har rätt att inom utsatt tid motsätta sig ordningsboten vilket leder till summarisk förundersökning för fastställande av fordonets förare, som därefter föreläggs ordningsboten. Enligt det aktuella förslaget till lagändring blir genomförandet av skuldprincipen ändå i sista hand beroende av att ägaren eller innehavaren motsätter sig ordningsboten i de fall då någon annan har kört fordonet. Utskottet har i sammanhanget uppmärksamgjorts på att det förfarande som nu föreslås innebär att man gör avkall på en absolut skuldprincip.

Ansvar för användning

Enligt sakkunniga utlåtanden förefaller den föreslagna villkorliga ordningsboten med hänsyn till skuldfrihetspresumtionen uppfylla kraven i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna beträffande fordon som ägs eller innehas av fysiska personer. Mer problematisk är situationen då ägaren eller innehavaren är en juridisk person, om en person ges ansvar för användning av fordonet men ingen innehavare är utsedd. Utskottet har gjorts uppmärksam på att det med tanke på skuldfrihetspresumtionen vore att föredra att den som getts ansvar för användning av ett fordon som tillhör en juridisk person endast skulle tillställas en förfrågan om vem som körde bilen, i stället för det ordningsbetsföreläggande som nu föreslås. Den som har ansvar för användning skulle i så fall inte vara misstänkt utan snarare stå i vittnesposition.

Utskottet anser att det föreslagna systemet i fråga om ansvar för användning inte är lyckat i sig och att man omsorgsfullt bör bedöma vilken typ av system som bäst leder till önskat resultat.

Inverkan på trafiksäkerheten

Utskottet framhåller att sänkta hastigheter har konstaterats minska olyckorna och att övervakning av trafiken i sin tur sänker hastigheterna. Den effektivaste övervakningen är en polisövervakning där man förenar synlig och osynlig övervakning. Utskottet uttrycker farhågor över att trafikövervakningen under 1990-talet kvantitativt skars ner med hälften. Under de senaste fem åren har mängden övervakningsinsatser hållits på snart sagt samma nivå. I statsrådets principbeslut som gäller till 2005 förutsätts att trafikövervakningen återställs på 1990 års nivå. Enligt en utredning som utskottet tagit del av är risken att åka fast alltför låg. År 2004 statistikfördes 186 000 fortkörningsfall av vilka 14 000 konstaterades genom automatisk övervakning.

De nya procedurreglerna inverkar inte på utfärdande av körförbud. Också enligt den nya proceduren beaktar man således antalet förelagda ordningsböter då man bedömer om en person upprepade gånger har gjort sig skyldig till fort-

körning och alltså enligt förutsättningarna i 75 § i vägtrafiklagen kan meddelas körförbud. Utskottet understryker att i fråga om trafikförseelser har körförbud en större förebyggande verkan än böter. Därför bör ordningsböterna inverka på beslut om körförbud. I ett system med strikt innehavaransvar får böter inte leda till körförbud, men enligt det nu föreslagna förfarandet kan förelagda ordningsböter utgöra grund för körförbud. Utskottet menar att det aktuella förslaget till villkorlig ordningsbot bidrar till ökad trafiksäkerhet och förhåller sig därför positivt till förslaget.

I samband med behandlingen av RP 104/2004 rd om ändring av vägtrafiklagen förutsätter riksdagen på förslag av kommunikationsutskottet att regeringen utifrån utredningar om ett helhetsmässigt körförbudssystem och grunder för dessa ska vidta åtgärder för att skapa ett enhetligare och begripligare körförbudssystem. I berättelsen om regeringens åtgärder under år 2004 konstateras att statsrådet beslutade vidta av uttalandet påkallade åtgärder. Kommunikationsministeriet utreder således utvecklandet av körförbudssystemet och bereder som grund för arbetet en promemoria där man sammanställer förfaranden i olika länder. Utskottet betonar i detta sammanhang att den effektivaste övervakningen har befunnits vara en polisövervakning där man förenar synlig och osynlig övervakning. Utskottet vill framhålla att motorcyklar i fråga om igenkännlighet inte är i samma ställning som andra fordon. Därför betonar utskottet att även om man som följd av det aktuella förslaget till lagändring ökar den automatiska övervakningen och underlättar procedurerna så bör det inte leda till minskade resurser för den ordinära trafikövervakningen. Därför föreslår kommunikationsutskottet att lagutskottet föreslår för godkännande ett uttalande

om tryggande av en tillräcklig traditionell trafikövervakning vid sidan av den automatiska övervakningen och om uppföljning av effekterna av automatisk trafikövervakning.

KoUU 11/2005 rd — RP 16/2005 rd

Vid lindriga förseelser räcker anmärkning som ingripande och detta föreslås vara möjligt också vid förseelser som konstateras genom automatisk övervakning. Utskottet konstaterar att enligt utredningar är anmärkning vid lindriga förseelser ett lika effektivt ingripande som ordningsböter och därför menar utskottet att man vid lindriga förseelser bör ge anmärkning.

Utskottet framhåller i sammanhanget också att trafiksäkerheten på allmänna vägar i många avseenden kan påverkas inte bara genom övervakning utan också genom åtgärder inom väghållningen. De allvarligaste trafikolyckorna inträffar i allmänhet på huvudvägarna som inte i alla avseenden längre svarar mot kraven på en

välfungerande och säker trafik. Genom att bredda huvudvägarna och bygga omkörningsfiler och mitträcken ökar man trafiksäkerheten betydligt. Utöver övervakning och väghållning bör man för ökad trafiksäkerhet också satsa på bättre fordonssäkerhet, övervakning av rattfyllerister och utveckling av tekniska metoder för att förhindra fortkörning.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet meddelar

att lagutskottet bör beakta vad som anförts ovan.

Helsingfors den 3 maj 2005

I den avgörande behandlingen deltog

vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd
Erkki Pulliainen /gröna

Eero Reijonen /cent
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.