

TRAFIKUTSKOTTET

Utlåtande 6/1997 rd

Regeringens proposition 32/1997 rd

Till Lagutskottet

Inledning

Remiss

Riksdagen remitterade den 15 april 1997 proposition RP 32/1997 rd med förslag till revidering av lagstiftningen om trafikbrott till lagutskottet för beredning och beslöt samtidigt att trafikutskottet skall ge utlåtande om ärendet till lagutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört lagstiftningsrådet Antti Pihlajamäki vid justitieministeriet, regeringsrådet Jarmo Hirsto vid trafikministeriet, polisöverinspektören Markku Väinölä vid inrikesministeriet, professorn Antti Penttilä vid rättsmedicinska institutionen, Helsingfors stadsjurist Kari Ruutu, häradsåklagaren Jarmo Hirvonen vid Suomen syyttäjät ry, advokaten Hannu Saraluo-to vid Finlands Advokatförbund och ombudsmannen Heimo Jaakkola vid Automobilförbundet.

Propositionen

Regeringen föreslår att de straffbestämmelser som innehåller hot om fängelse för brott som gäller samtliga former av trafik skall koncentreras till strafflagen. Straffbestämmelserna om bötesstraff för gärningar av förseelsekaraktär skall däremot fortfarande ingå i speciallagstiftningen om de olika trafikformerna.

Det grundläggande brottsrekvisitet för trafikbrott skall enligt förslaget vara äventyrande av trafiksäkerheten, varmed avses att gärningsmannen på ett sätt som är ägnat att medföra fara för annans säkerhet uppsåtligt eller av oaksamhet underlåter att iakttä trafikreglerna eller sådan omsorg och försiktighet som trafiken kräver.

Därtill kommer en bestämmelse om grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Strafflagen skall innehålla bestämmelser om trafikfylleri inom de olika trafikformerna, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet samt smitning i vägtrafik.

Bestämmelsen i 44 kap. 9 § strafflagen, som gäller brott mot föreskrift som givits för att förhindra sammanstötning mellan fartyg och föreskrifter om tågsäkerheten, föreslås bli upphävd, eftersom den är onödig. I 48 kap. 3 § föreslås ett nytt fjärde moment som ger möjlighet att bestrafva sådana brott mot sjötrafiklagen som medför fara för miljön.

I vägtrafiklagen, luftfartslagen och sjötrafiklagen föreslås ändringar som består av att straffbestämmelserna i dem till behövliga delar ersätts med hänvisningar till strafflagen.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt efter att de har antagits och blivit stadfästa.

Utskottets ställningstaganden

Trafikutskottet har behandlat lagförslagen i propositionen utifrån sitt verksamhetsområde. Utskottet betonar att var och en som rör sig i trafiken måste åläggas att iakttä omsorg och försiktighet. När ett fordon framförs i trafiken måste föraren alltid anpassa sig efter förhållandena så att han utan att utsätta någon för risker säkert behärskar sitt fordon i alla förutsägbara situationer som omständigheterna förutsätter. Detta måste beaktas också vid bedömningen av trafikförseelser, trafikbrott och trafikolyckor. Trafikbrott och trafikförseelser som föraren av ett motorfordon eventuellt gör sig skyldig till vid en trafikolycka skall bedömas utgående från de förhållanden som en omsorgsfull vägtrafikant kunde ha förutsagt. I lagförslagen och motiveringarna till dem har regeringen försökt lägga fram exempel

på praktiska trafiksituationer. Trafikutskottet påpekar att någon särskilt grundlig uppräknings av förutsägbara trafiksituationer inte går att göra med hjälp av exempel. En exempelförteckning är inte en bra lösning, eftersom förteckningarna, som ju är ofullständiga, kan leda till att lagarna tillämpas alltför schematiskt.

Utskottet uppmärksammar rattfylleriövervakningen och finner den otillräcklig. Straffen för rattfylleri bör göras enhetliga i hela landet. Straffpraxis kan anses alltför lindrig med tanke på rattfylleriets konsekvenser för den övriga trafiken och utomstående.

I propositionen ingår en definition av begreppet fara. Trafikutskottet fäster uppmärksamhet vid att begreppet borde differentieras och ber lagutskottet bedöma om det är nödvändigt att ta i bruk begreppen "ringa fara" och "fara som inte är ringa" och om lagförslaget ger upphov till svåra tolkningsproblem.

Äventyrande av trafiksäkerheten. Utskottet uppmärksammar särskilt den exceptionella rättspolitiska linjen i propositionen. Under de senaste åren har straffskalorna i allmänhet sänkts. Enligt förslaget skall straffskalan för äventyrande av trafiksäkerheten vara böter eller högst sex månader fängelse, medan maximistrafet för äventyrande av trafiksäkerheten enligt 98 § i den gällande vägtrafiklagen är tre månader fängelse. I fråga om vägtrafiken skulle propositionen alltså innebära en strängare straffskala. Enligt motiveringen till propositionen är avsikten med förslaget inte att göra straffen strängare. Utskottet är dock av den uppfattningen att det är sannolikt att propositionen, om den godkänns utan ändringar, leder till att både straffpraxis och anvisningarna om föreläggande av böter ändras. Av ovan nämnda anledningar föreslår trafikutskottet att maximistrafet också i fortsättningen skall vara tre månader fängelse.

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Formuleringen av lagförslaget ger inte vid handen att avsikten är att straffhotet för gärningsformen skall bli strängare. Av motiveringen till propositionen kan man dra den slutsatsen att avsikten är att hotet om straff skall gälla lindrigare hastighetsöverskridningar än de som bestraffas enligt vedertagen rättspraxis. Detta framgår inte av formuleringen av lagen. Kritik kan i detta avseende

riktas mot motstridigheten mellan motiveringen och lagförslaget. Trafikutskottet understryker att propositionen inte får leda till strängare straff.

Vid bedömningen av situationer där den högsta tillåtna hastigheten överskrids kan utgångspunkten inte vara en schematisk tillåten hastighet i timmen. Det viktigaste är förhållandena och en hastighet som är anpassad till situationen. Det är omöjligt att i lagen eller motiveringen till den beskriva fall som är tänkbara i praktiken. Gränser kan inte uppställas schematiskt när körhastigheter bedöms. Också andra faktorer än hastigheten är relevanta vid bedömningen. Den sammanlagda verkan av dessa faktorer kan allvarligt äventyra andra trafikanters säkerhet. Även en ringa överskridning av den högsta tillåtna hastigheten, som inte är förbjuden till exempel på motorvägar, kan mycket väl uppfylla brottsrekvisitet för grovt äventyrande av trafiksäkerheten på ett skolområde eller en gårdsgata. Trafikutskottet betonar betydelsen av att bedömningen skall gälla en hastighet som är anpassad efter förhållandena och situationen i stället för en schematisk tillåten hastighet. Utskottet påpekar ytterligare att också sådana situationer är tänkbara där föraren inte överskrider hastighetsbegränsningen men där hastigheten med hänsyn till situationen och förhållandena är för hög och gärningen straffbar.

Att avstå från åtgärder och ge anmärkning. Vid tillämpningen av den nuvarande vägtrafiklagen har man försökt dra en gräns mellan trafikförseelser och äventyrande av trafiksäkerheten. Om faran graderas och straffskalan ändras leder detta till att också den nuvarande situationen förändras, eftersom gränsen skulle gå mellan tillämpningen av strafflagen och vägtrafiklagen. Trafikutskottet anser det negativt att rätten att ge anmärkningar efter lagändringen har begränsats enbart till trafikförseelser enligt vägtrafiklagen och att polisens prövningsrätt i detta avseende har inskränkts i praktiska situationer.

Utlåtande

Med stöd av det ovan sagda anför trafikutskottet vördsamt

att lagutskottet bör beakta det som sägs i detta utlåtande.

Helsingfors den 3 juni 1997

I den avgörande behandlingen deltog ordföranden Pauli Saapunki /cent, vice ordföranden Esko-Juhani Tennilä /vgr, medlemmarna Janina Andersson /gröna, Klaus Bremer /sv, Tarja Filatov /sd, Minna Karhunen /saml, Risto Kuisma

/ungf, Suvi Lindén /saml, Eero Lämsä /cent, Kari Myllyniemi /cent, Raimo Mähönen /sd, Tero Mölsä /cent, Reino Ojala /sd, Jorma Rantanen /sd, Pekka Saarnio /vänst och Raimo Vistbacka /saf samt suppleanten Tauno Pehkonen /fkf.

Avvikande åsikt

Strafforderförfarandet är s.k. summarisk rättsskipning. Man försöker inte ens uppnå någon 100-procentig rättssäkerhet, utan beslutet om den saken har överlåtits på den bestraffade. Om han godkänner polisens förfarande avgör domaren som meddelar straffordern utan undantag ärendet på det sätt som polisen föreslår. Samma sak gäller tingsrätten i fall där ett ärende har kommit som ett ändringsärende till rätten, om inte svaranden har varit representerad i rätten eller inte har kunnat bevisa något annat.

På grund av ovanstående är det varken rätt eller billigt att ministeriernas anvisningar binder polisens beslutanderätt genom alltför rigida anvisningar och bestämmelser. Polisen bör bland annat i vissa fall där den tillåtna hastigheten har överskridits ha fria händer när det gäller att avgöra dagsböternas belopp. Hastigheten kan ha överskridits under sådana omständigheter där det på basis av allmän livserfarenhet inte ens

finns någon teoretisk grund att påstå att trafiksäkerheten skulle ha äventyrats.

Domstolen har för närvarande fri prövningsrätt beträffande dagsböternas belopp, men ministeriernas anvisningar och praxis har lett till att polisen är fullständigt bunden av anvisningarna både i fråga om dagsböterna och bötesbeloppen, även om resultatet av straffet är helt orimligt i förhållande till överträdelsen. Denna schematism måste vi bli av med i framtiden.

Trafikförseelser som begåtts av oaktsamhet eller förseelser som till och med kan jämföras med en olycka kan inte och får inte bestraffas strängare än avsiktliga brott riktade mot en persons egendom eller hälsa, såsom nu är fallet.

Med stöd av det ovan sagda anför vi vördsamt

att lagutskottet när det behandlar ärendet bör beakta vad som sägs i denna avvikande mening.

Helsingfors den 3 juni 1997

Kari Myllyniemi /cent

Klaus Bremer /sv

