

Regeringens proposition till Riksdagen 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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition 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 skall 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, skall 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 skall ordningsboten betalas, och den kan verkställas som en laga-kraftvunnen dom.

Av rättsskyddsskäl fogas till lagen om ordningsbotsförfarande en bestämmelse om extraordinärt ändringssökande. I bestämmelsen sägs det att försutten fatalietid på ansökan skall återställas den som inte inom utsatt tid har kunnat motsätta sig ett ordningsbotsföreläggande som delgivits enligt de nya bestämmelserna om förfarandet.

I propositionen föreslås det också att bestämmelserna om teknisk övervakning i

polislagen ändras 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, skall 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, skall 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 skall finnas ajourförda uppgifter om ett fordons förare eller om vem i en juridisk person som har uppgifter om ett fordons förare. Ändringarna gör det möjligt att tillämpa de nya bestämmelserna om ordningsbotsförfarandet också i sådana situationer när 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.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	3
ALLMÄN MOTIVERING.....	5
1. Inledning.....	5
2. Nuläge	6
2.1. Lagstiftning och praxis.....	6
2.1.1. Den finländska lagstiftningen om automatisk trafikövervakning.....	6
2.1.2. De nuvarande metoderna inom den automatiska trafikövervakningen och övervakningens omfattning	6
2.1.3. Strafforder- och ordningsbotsförfarandena.....	8
2.1.4. Antalet fortkörningsförseelser och ordningsböter.....	9
2.1.5. När ägaren eller innehavaren av fordonet är en juridisk person.....	9
2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	10
2.2.1. Nederländerna	10
2.2.2. Storbritannien.....	11
2.2.3. Österrike.....	11
2.2.4. Tyskland	11
2.2.5. De nordiska länderna	12
2.3. Bedömning av nuläget	12
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	13
3.1. Förenkling av förfarandet vid föreläggande av påföljder.....	13
3.1.1. Innehavaransvaret för fordon och oskyldighetspresumtionen.....	13
3.1.2. Det föreslagna förfarandets tillämpningsområde.....	15
3.1.3. Förenklingen av delgivningsförfarandet	16
3.1.4. Hur det nya förfarandet inverkar på meddelandet av körförbud	16
3.1.5. De övriga ändringarna som föreslås i ordningsbotslagen	16
3.2. Översyn av bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagen	17
3.3. De föreslagna ändringarna i fordonslagen och lagen om fordonstrafikregistret	18
4. Propositionens verkningar	19
4.1. Hur de nya bestämmelserna om förfarandet inverkar på trafiksäkerheten	19
4.2. De nya bestämmelsernas verkningar i fråga om personal.....	19
4.3. De ekonomiska verkningarna av den automatiska trafikövervakningen och de nya bestämmelserna om förfarandet	20
4.4. Verkningar när det gäller registreringen av fordon.....	20
5. Beredningen av propositionen	21
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	21
DETALJMOTIVERING.....	23
1. Lagförslag.....	23

1.1.	Lagen om ordningsbotsförfarande.....	23
2 kap.	Föreläggande av ordningsbot.....	23
2 a kap.	Förfarandet vid föreläggande av ordningsbot för trafikförseelser som observerats utan att fordonet stoppats.....	24
1.2.	Polislagen.....	30
1.3.	Lagen om fordonstrafikregistret.....	31
1.4.	Fordonslagen.....	31
2.	Närmare bestämmelser.....	32
3.	Ikraftträdande.....	32
4.	Lagstiftningsordning.....	33
LAGFÖRSLAGEN.....		34
	om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande.....	34
	om ändring av 28 och 29 § i polislagen.....	37
	om ändring av lagen om fordonstrafikregistret.....	38
	om ändring av fordonslagen.....	39
BILAGA.....		41
PARALLELLTEXTER.....		41
	om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande.....	41
	om ändring av 28 och 29 § i polislagen.....	46
	om ändring av lagen om fordonstrafikregistret.....	47
	om ändring av fordonslagen.....	49

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Den straffrättsliga påföljden för fortkörningsförseelser som upptäckts vid automatisk trafikövervakning påförs i dag den som har gjort sig skyldig till förseelsen, dvs. fordonsföraren. Påföljden är i allmänhet bötesstraff, som kan påföras antingen i ett ordningsbots- eller strafforderförfarande eller i en normal brottmålsrättegång. En förutsättning för att ordningsbot skall kunna föreläggas vid en fortkörningsförseelse är att den högsta tillåtna hastigheten har överskridits med högst 20 km i timmen. Föreläggandet av ordningsbot föregås av en summarisk förundersökning, där det utreds vem som har kört det fordon som använts vid förseelsen.

I propositionen föreslås det att lagen om ordningsbotsförfarande (66/1983), nedan ordningsbotslagen, ändras så att till lagen fogas ett nytt 2 a kap., där det föreskrivs om ett förenklat ordningsbotsförfarande. Enligt förslaget kan förfarandet tillämpas på sådana hastighetsöverträdelser som bestraffas med ordningsbot samt på körning i buss- eller spårvagnsfil i strid med trafikmärken. Avsikten är att skapa ett förfarande som är smidigare än i dag och som tillämpas på förseelser som har observerats utan att ett fordon har stannats. Bestämmelserna lämpar sig huvudsakligen för behandling av förseelser som har observerats vid automatisk trafikövervakning. Målet är att säkerheten i vägtrafiken skall förbättras och antalet trafikolyckor minska som en följd av att den automatiska trafikövervakningen utvidgas. De föreslagna bestämmelserna innebär att ansvaret för en fortkörningsförseelse de facto skärps för den som har registrerats som ägare eller innehavare av det fordon som har använts vid förseelsen.

Förutsättningarna för att meddela körförbud begränsas inte genom de nya bestämmel-

serna om förfarandet. Den som upprepade gånger har gjort sig skyldig till fortkörningsförseelser kan således meddelas körförbud under de förutsättningar som anges i vägtrafiklagen (267/1981) även om ordningsboten har förelagts i det nya förfarandet.

Enligt de nya bestämmelserna kan ordningsbotsföreläggande utfärdas för den fysiska person som vid tidpunkten för förseelsen varit registrerad som fordonets ägare eller innehavare. Polisens resurser sparas genom att förfarandet kan inledas utan att föraren reds ut. Skuldprincipen frångås dock inte, och den som mottagit ett ordningsbotsföreläggande har rätt att inom en utsatt tid motsätta sig ordningsboten. I saken görs då en summarisk förundersökning för att reda ut föraren, och ordningsboten föreläggs denne. Om mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande inte har motsatt sig ordningsboten inom den utsatta tiden skall ordningsboten betalas, och den kan verkställas som en lagakraftvunnen dom. Det föreslås dessutom att bestämmelserna om delgivning i ordningsbotslagen ändras, så att ett ordningsbotsföreläggande som utfärdats för en trafikförseelse under vissa förutsättningar kan delges per post som ett vanligt brev. I dag skall ett ordningsbotsföreläggande delges så som föreskrivs om delgivning i brottmål.

Enligt de föreslagna bestämmelserna är det också möjligt att vid ringa trafikförseelser sända en skriftlig anmärkning till ägaren eller innehavaren av det fordon som använts vid förseelsen, utan att vidta några andra åtgärder. Anmärkningen sänds på den adress som framgår av fordonstrafikregistret.

Vidare föreslås det i propositionen att bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagen (493/1995) ändras så, att teknisk övervakning kan företas för att identifiera inte bara fordonsförare utan också fordon. Enligt förslaget är det inte heller nödvändigt

att på förhand genom utmärkning meddela om teknisk övervakning som företas för att utreda trafikbrott i sådana fall när övervakningen utförs i form av s.k. mobil övervakning. Syftet med ändringarna är att klarlägga tillämpningsområdet för bestämmelserna om teknisk övervakning och att göra det lättare att tillämpa bestämmelserna på de nya metoderna inom den automatiska trafikövervakningen.

Ordningsbot kan endast föreläggas fysiska personer. De föreslagna bestämmelserna om förfarandet bör kunna tillämpas också i sådana fall när endast en juridisk person har registrerats som ägare eller innehavare av en bil som har använts vid begåendet av en trafikföreseelse. Därför föreslås det att fordonslagen (1090/2002) ändras så att om en fysisk person inte har registrerats i fordonstrafikregistret som ägare eller innehavare av en bil, skall den fysiska person som utan att vara bilens ägare eller innehavare är en bils huvudsakliga förare eller den som har uppgifter om vilka som är bilens förare anmälas för registrering. Denna person antecknas i registret som den som ansvarar för användningen av bilen, och ett ordningsbotsföreläggande som utfärdats i det nya förfarandet kan sändas till denne. Ändringen av registreringsbestämmelserna genomförs så att juridiska personer inte förorsakas några extra kostnader på grund av att ändringen träder i kraft. De i ordningsbotslagen föreslagna bestämmelserna om möjlighet för mottagaren att motsätta sig en ordningsbot som förelagts i det nya förfarandet och om extraordinärt ändringssökande säkerställer dessutom att en person som har registrerats som den som ansvarar för användningen av en bil inte blir ansvarig för ordningsboten om personen i fråga inte körde bilen när trafikförseelsen begicks.

I propositionen föreslås också att lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) ändras så att i registret får föras in uppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil i sådana fall när både ägaren och innehavaren av bilen är en juridisk person.

På grund av att Fordonsförvaltningscentralen som bäst håller på att göra om sina informationssystem kan de ändringar som gäller registreringen inte träda i kraft samtidigt som den övriga lagstiftningen som inverkar

på ordningsbotsförfarandet. Ändringarna av registreringslagstiftningen föreslås träda i kraft först vid ingången av 2008.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

2.1.1. *Den finländska lagstiftningen om automatisk trafikövervakning*

Bestämmelser om teknisk övervakning finns i polislagens 28 och 29 §. Enligt lagens 28 § 1 mom. 1 punkt avses med teknisk övervakning iakttagande eller avlyssning av allmänheten, fordonsförare eller fotgängare med hjälp av en teknisk apparat samt automatisk upptagning av ljud eller bild.

Enligt polislagens 29 § har polisen rätt att, efter att på förhand ha meddelat om detta, på allmän plats eller allmän väg företa teknisk övervakning för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet, förebyggande av brott, identifiering av personer som är misstänkta för brott samt för bevakning av särskilda övervakningsobjekt.

Polislagens bestämmelser om teknisk övervakning lämpar sig för den s.k. fasta övervakning som i dag utförs med kameror som finns uppsatta på övervakningsstolpar. Övervakning med hjälp av en kamera som transporterats i ett polisfordon har däremot inte ansetts vara teknisk övervakning, eftersom åtgärden främst gäller ett fordon (RP 57/1994 rd).

På de uppgifter som erhålls vid automatisk kameraövervakning tillämpas till vissa delar lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003), kompletterad med den allmänna lagstiftningen om personuppgifter. Ordningsböter registreras i det ordningsbotsregister som förs vid rättsregistercentralen.

2.1.2. *De nuvarande metoderna inom den automatiska trafikövervakningen och övervakningens omfattning*

Den automatiska trafikövervakningen sköts i huvudsak genom fast övervakning så att övervakningskamerorna är uppsatta på över-

vakningsstolpar vid vägkanten. Denna övervakning täcker för närvarande knappt 800 km av det allmänna huvudvägnätet. De övervakade vägvagnsnittet är utmärkta med skyltar. De övervakade vägvagnsnittet är normalt ca 30 km långa, och det finns i allmänhet ca 10 övervakningsplatser på varje avsnitt. På varje övervakat vägvagnsnitt finns det en eller flera kameror, som flyttas mellan de olika övervakningsplatserna. Enligt ett principbeslut som statsrådet fattade den 18 januari 2001 (nedan statsrådets principbeslut) är målet att övervakningen skall täcka sammanlagt 800 km allmän väg 2005. Detta mål nåddes redan 2004, och avsikten är nu att öka den automatiska trafikövervakningen så att den täcker 1 200 km allmän väg vid utgången av 2005 och 2 500 km allmän väg vid utgången av 2009.

Vid fast övervakning sker hastighetsövervakningen med hjälp av elektroniska detektorer. Apparaterna avläser automatiskt fordonens hastighet. Kameran på övervakningsstolpen utlöses om ett fordonets hastighet överskrider en viss gräns, som är något högre än hastighetsbegränsningen. Fordonet fotograferas framifrån så att både registernumret och föraren syns på bilden. Hastighetsöverträdelsen registreras både på filmen och på ett minneskort.

På mätplatsen förs informationen över till diskett via en kabel, övervakningsanordningen laddas med uppgifter om den nya mätplatsen, filmen i kameran byts och övervakningsutrustningen flyttas till den nya mätplatsen.

Man har också börjat utföra automatisk trafikövervakning i form av s.k. mobil övervakning med hjälp av övervakningsutrustning placerad i fordon. Vid ingången av 2005 var sex mobila övervakningsenheter i bruk. Metoden går ut på att övervakningsutrustningen, som omfattar radar, kamera och dator, placeras i en bil, som vid lämpliga tider kan ställas på platser som är viktiga från övervaknings-synpunkt. Övervakningsenheten placeras vid vägkanten på ett sådant ställe där trafiken kan observeras, och förhandsinformation om övervakningsplatserna matas in. De fordon som kör för fort fotograferas. Informationen registreras i den dator som finns i bilen. Vid mobil övervakning används digitala kameror.

En stor procent av bilderna lyckas, och t.ex. vid Helsingforspolisen har andelen lyckade bilder varit över 90 %.

En annan metod för automatisk trafikövervakning är övervakning av restiden. Övervakningen går ut på att ett fordon identifieras vid två övervakningsplatser, punkt A och B, och restiden mellan dessa beräknas. Vid punkt A identifieras fordonets registernummer. Om restiden mellan punkterna visar att en förare har kört för fort, fotograferas fordonet och registernumret identifieras vid punkt B. Bilderna och uppgifterna om de fordon som har kört för fort sparas. För närvarande används inte restidsövervakning i Finland, men i framtiden kan metoden komma att tas i bruk.

Vid de övervakningsmetoder som tillämpas i dag överförs bilderna och informationen till ett databasprogram vid respektive kontor efter avslutad övervakning. På basis av det registernummer som syns på fotografiet hämtas uppgifterna om fordonets innehavare eller ägare ur fordonstrafikregistret. Uppgifterna från bilderna och de uppgifter som fått ur fordonstrafikregistret matas in i databasen, och därefter sänds ett brev som innehåller en förfrågan till ägaren eller innehavaren av fordonet. Om både en ägare och en innehavare finns antecknade i registret sänds brevet till innehavaren. Om ett fordon har registrerats i båda makarnas namn sänds brevet till den ena innehavaren på basis av könet, som framgår av bilden. I sådana fall när bilen ägs av en juridisk person och ingen fysisk person har anmälts som innehavare tillfrågas en företrädare för den juridiska personen om vem som har kört fordonet. Om antingen registernumret eller föraren inte tydligt framgår av bilden vidtas i allmänhet inga åtgärder. Andelen fall som inte går vidare varierar från 3,5 upp till 30 % på de olika mätplatserna. Förutom otydliga bilder är det fråga om fortkörning med t.ex. utryckningsfordon och utländska fordon. Eftersom registernumret på motorcyklar finns baktill och bilden tas framifrån blir också de fall som gäller fortkörning med motorcykel i praktiken outhärdade vid den automatiska trafikövervakningen.

Av det brev som sänds till fordonets ägare eller innehavare framgår när och var fortkörningen ägde rum, fordonets registernummer,

hastighetsbegränsningen och den uppmätta hastigheten. Ägaren eller innehavaren uppmanas att fylla i och returnera blanketten. På blanketten skall anges person- och kontaktuppgifterna för den som körde fordonet vid tidpunkten i fråga. Mottagaren skall på blanketten också uppge om han eller hon vill sköta ärendet vid något annat av polisens verksamhetsställen.

Efter att blanketten har returnerats till polisen kontaktar polisen föraren och kommer överens om delgivning av straffanspråk eller ordningsbot. I samband med delgivningen av böterna visas för föraren den bild som har tagits med övervakningskameran. Till den som inte returnerar blanketten sänds en påminnelse. Om inte heller påminnelsen returneras eller om ägaren eller innehavaren inte själv har kört bilen gör polisen en normal förundersökning. Det finns inte heltäckande uppgifter om hur ofta någon annan än ägaren eller innehavaren har kört det fordon som har använts vid en förseelse. Utifrån en utredning som gjorts på vissa orter har man uppskattat siffran till mellan 15 och 40 %. De senaste uppgifterna är från 2001.

På basis av erfarenheterna är acceptansen hög i Finland när det gäller automatisk trafikövervakning. Av dem som svarade på de förfrågningar som gjordes 1999—2001 ansåg i genomsnitt 39 % att kameraövervakningen är bra och 35 % att den är acceptabel, medan 6 % ställde sig avvisande till övervakningen. De som själva körde bil förhöll sig något mera kritiskt till kameraövervakningen än andra (rättspolitiska forskningsinstitutets publikationer 195).

Den automatiska kameraövervakningen är lättare att genomföra än den traditionella övervakningen också vid livlig trafik och dåligt väder, då det är svårt att stanna fordon. Den automatiska övervakningen kompletterar den s.k. traditionella trafikövervakningen. Automatisk trafikövervakning används i dag för att övervaka körhastigheter och trafikljus. Också körning i buss- eller spårvagnsfil kan övervakas automatiskt. Den traditionella trafikövervakningen kan också användas för att upptäcka t.ex. rattfyllerier och andra trafikbrott. Bestämmelsernas förebyggande effekt ökar ytterligare till följd av att det fordon som används vid förseelsen stannas och den

som begått förseelsen genast föreläggs ordningsbot.

2.1.3. *Strafforder- och ordningsbotsförfarandena*

I dag kan ordningsbot föreläggas när någon med ett motordrivet fordon överskrider hastighetsbegränsningen med högst 20 km i timmen. Ordningsbotens belopp är för bilister och motorcyklister 70, 85, 100 eller 115 euro, beroende på den högsta tillåtna hastigheten i området och hur mycket hastighetsbegränsningen har överskridits. Ordningsboten för körning i en kollektivtrafikfil i strid med trafikmärken är 50 euro. Ordningsboten föreläggs i ordningsbotsförfarande.

Om den högsta tillåtna hastigheten överskrids med mer än 20 km i timmen påförs föraren i allmänhet böter, som döms ut i form av dagsböter. Dagsbotsbeloppet är beroende av den bötfälldes nettoinkomst per månad och antalet dagsböter av hur mycket den högsta tillåtna hastigheten har överskridits. Bötesstraffet bestäms i regel i strafforderförfarande.

För att ordningsbot eller böter skall kunna föreläggas förutsätts det alltid att föraren reds ut. En förseelse som observerats vid automatisk hastighetsövervakning bedöms enligt de normala principerna för fri bevisvärdering. Som bevis räcker i allmänhet att ägaren eller innehavaren av ett fordon identifieras som föraren med hjälp av det fotografi som togs när förseelsen begicks. Detta är dock inte den enda möjligheten att lägga fram tillräckliga bevis för att ett straffanspråk skall kunna framställas eller ett ordningsbotsföreläggande utfärdas. Bevis på förarens identitet kan skaffas också genom att man förhör fordonets ägare eller innehavare.

Polisen delger den misstänkte straffanspråket. Huruvida brottet bestrids eller inte inverkar i sig inte på framställandet av ett straffanspråk. Den som har meddelats straffanspråk kan inom en vecka meddela att han eller hon motsätter sig anspråket. Åklagaren skall föra ett straffanspråk som mottagaren har motsatt sig till tingsrätten för behandling som ett normalt brottmål. Om den misstänkte inte motsätter sig straffanspråket, utfärdar åklagaren en strafforder för honom eller hen-

ne. Straffordern är verkställbar på samma sätt som en dom som har givits av domstol.

Ordningsbetsförfarandet motsvarar i övrigt strafforderförfarandet, utom att ordningsboten, som föreläggs av polisen, förblir i kraft utan någon särskild åtgärd från åklagarens sida om den misstänkte inte för ordningsboten till tingsrätten för prövning.

2.1.4. *Antalet fortkörningsförseelser och ordningsböter*

År 1999 begicks totalt 326 550 trafikbrott med undantag av rattfyllerierna. Hälften av trafikbrotten var brott mot hastighetsbegränsningarna. Ordningsbot förelades för 69 210 trafikbrott, varav 25 379, dvs. drygt en tredjedel, gällde fortkörning. År 2000 var motsvarande antal statistikförda trafikbrott 333 739. Av dem var 52 % brott mot hastighetsbegränsningarna. Ordningsbot förelades för 103 417 trafikbrott, varav sammanlagt 59 302 var brott mot hastighetsbegränsningarna. År 2001 var antalet trafikbrott 341 649. Hälften av dem var brott mot hastighetsbegränsningarna. Ordningsbot förelades för 102 912 trafikbrott 2001, varav sammanlagt 57 727 var brott mot hastighetsbegränsningarna. Ordningsbot förelades för 96 409 trafikbrott 2002, varav 54 614 var fortkörning. År 2003 förelades ordningsbot för 55 433 brott mot hastighetsbegränsningarna.

Enligt uppgifter från Statistikcentralen inflöt knappt 3 070 000 euro i ordningsböter för trafikbrott 1999. Därefter har beloppet ökat betydligt. Åren 2000—2002 inflöt över 7 000 000 euro per år i ordningsböter för trafikbrott. Åren 2000—2003 översteg det belopp som inflöt i ordningsböter för fortkörningsförseelser 5 500 000 euro per år. I över 95 % av fallen antingen betalas ordningsböterna eller så kan de indrivs, enligt uppgift från rättsregistercentralen.

Ordningsböternas relativa andel när det gäller fortkörning som upptäckts vid automatisk trafikövervakning varierar på de olika mätplatserna mellan noll och ca 70 %, beroende på hur apparaterna har programmerats, dvs. hur mycket hastigheten skall ha överskridits för att de skall reagera. Små hastighetsöverträdelser är så frekventa att man på grund av polisens begränsade resurser i

dag inte kan ingripa i dem. En bidragande orsak är också den korta preskriptionstiden för ordningsbot. En ordningsbot förfaller, om inte föreläggande har delgivits inom tre månader från dagen för förseelsen.

Antalet ordningsböter för körning i strid med trafikmärken i kollektivtrafikfil varierade under åren 1999—2003 mellan 121 och 871 per år. Det influtna beloppet av böterna varierade mellan ca 6 000 och 43 550 euro per år.

2.1.5. *När ägaren eller innehavaren av fordonet är en juridisk person*

Ordningsbot kan endast föreläggas fysiska personer. I enlighet med vad som sägs nedan i avsnitt 3.3. är samfundsbot den enda lagstadgade straffrättsliga påföljden för juridiska personer. Bestämmelser om samfundsbot finns i 9 kap. i strafflagen (39/1889). En förutsättning för att samfundsbot skall kunna dömas ut är att samfundsbot i strafflagen bestäms som påföljd för brottet i fråga. Straffansvaret för juridiska personer omfattar inte lindriga gärningar och inte heller trafikbrott. Syftet med kriminaliseringen av trafikbrott är också att påverka uttryckligen fordonsförarnas beteende och få dem att följa trafikreglerna. Därför bör föraren i första hand bära ansvaret vid ett vägtrafikbrott. Den fysiska person som kört fordonet skall således redas ut även i de fall när en förseelse som upptäckts vid automatisk trafikövervakning har begåtts med ett fordon som registrerats i en juridisk persons namn. Enligt vad som sagts ovan kan förarens identitet bevisas antingen med hjälp av det fotografi som tagits vid kameraövervakningen eller genom att man förhör en företrädare för den juridiska personen.

Bestämmelser om registrering av fordon finns i lagen om fordonstrafikregistret och i förordningen om registrering av fordon (1598/1995), nedan registreringsförordningen. För registrering skall anmälas bl.a. basuppgifter om ett fordons ägare och innehavare. Med innehavare avses enligt 2 § p)-punkten i registreringsförordningen en annan fysisk eller juridisk person än ägaren, på vilken den huvudsakliga användningen av fordonet har övergått eller till vilken fordonet enligt

avtal har överlåtits för längre tid än 30 dagar. Om en minderårig, som inte innehar körkort som berättigar till framförande av fordonet i fråga, anmäls som ägare till ett fordon, skall dock enligt registreringsförordningens 20 § en fysisk person anmälas som innehavare. Den fysiska person som anmäls som innehavare skall ha ett körkort som berättigar till framförande av det fordon som skall registreras. Också i det fallet att ägaren till ett fordon som används i Finland är bosatt utomlands skall för fordonet anmälas den i Finland bosatta innehavaren som använder fordonet.

Uppgifterna registreras i fordonstrafikregistret, som förs av Fordonsförvaltningscentralen. Registreringen kan skötas antingen av Fordonsförvaltningscentralen själv eller på basis av ett avtal av någon annan serviceproducent, t.ex. en privat bilfirma. De företag som producerar registreringstjänster är sådana avtalsregisterare som avses i lagen om registrering av fordon (1100/1998).

Registreringspraxis varierar i fråga om fordon som ägs av företag och offentliga samfund. Alltid anmäls inte den fysiska person som huvudsakligen använder ett fordon som innehavare i registret, trots att detta är ett krav t.ex. när det gäller tjänstebilar. Som innehavare anmäls i praktiken ofta t.ex. det företag som är part i leasingavtalet men inte den fysiska person vars tjänstebil det är fråga om. Det finns också juridiska personer vilkas fordon har fler än en huvudsaklig användare. Detta gäller bl.a. många företag som bedriver buss- eller lastbilstrafik. Alltid har inte heller en fysisk person registrerats som innehavare när det gäller fordon som ägs av offentliga samfund.

Enligt uppgifter från Fordonsförvaltningscentralen fanns på basis av ett sampel gjort 2004 i registret sammanlagt 223 179 personbilar för vilka det inte registrerats någon fysisk person som ägare eller innehavare. Antalet bussar var sammanlagt 10 080 och antalet paketbilar och lastbilar sammanlagt 175 896.

2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

2.2.1. Nederländerna

I Nederländerna infördes 1989 ett system

med en administrativ avgift för ringa vägtrafikförseelser (den s.k. Lex Mulder). Fortkörningar omfattas av systemet, om den högsta tillåtna hastigheten har överskridits med högst 30 km i timmen. Den administrativa avgiften kan också bestämmas som påföljd för körning mot rött trafikljus. Den som registrerats som fordonets innehavare är ansvarig för en vägtrafikförseelse oberoende av om han eller hon själv har kört fordonet. Avgiftsbeloppet är fast och varierar beroende på hur mycket den högsta tillåtna hastigheten i ett område har överskridits. Avgiftens belopp höjs om avgiften inte betalas inom den utsatta tiden. Förutom avgiften tillämpas inga andra påföljder. Vid den automatiska trafikövervakningen tas bilden på fordonet bakifrån. Avgiften påförs av polisen. Beslutet om avgiftspåföljden sänds till fordonsinnehavaren per post.

I Nederländerna kan en fordonsinnehavare inte befrias från påföljden på den grunden att han eller hon inte själv körde fordonet när förseelsen begicks. En innehavare kan befrias från ansvar endast om innehavaren visar att bilen hade sålts, tagits i bruk olovligt eller på basis av ett skriftligt avtal leasats för högst tre månader inom ramen för affärsverksamhet. Fordonsinnehavaren kan överklaga avgiften hos åklagaren, och åklagarens beslut kan överklagas hos underrätten och vidare hos de högre rättsinstanserna. För att besvären skall kunna behandlas förutsätts det att avgiften har betalats.

I Nederländerna har man diskuterat om en avgift som påförs innehavaren och förfarandet vid påförandet av avgiften uppfyller kraven i den europeiska människorättskonventionen. Den europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna har tills vidare inte meddelat något avgörande i saken, och inga besvär är veterligen anhängiga.

Lex Mulder innehåller inte särskilda bestämmelser om straffansvaret för juridiska personer. Om ett fordon har registrerats i en juridisk persons namn ombeds en företrädare för den juridiska personen att uppge förarens identitet. Betalningspåföljden sänds till denne förare. Om ingen förare uppges, kan den ansvariga personen inom bolaget påföras en avgift som är högre än den ursprungliga avgiften.

2.2.2. *Storbritannien*

I Storbritannien tillämpas på trafikbrotten Road Traffic Act från 1991. Fordonets förare är ansvarig för en trafikförseelse, men det utgås från att fordonsinnehavaren har kört fordonet. I sådana fall när ett fast bötesstraff följer på en förseelse som observerats vid automatisk trafikövervakning sänds till fordonets innehavare per post ett brev, där innehavaren ges möjlighet att betala avgiften. Samtidigt får innehavaren ett visst antal straffpoäng (penalty points). Vid den automatiska trafikövervakningen tas bilden av fordonet bakifrån.

Alternativt kan fordonsinnehavaren välja ett domstolsförfarande genom att låta bli att betala avgiften. Om antalet straffpoäng överskrider en viss gräns behandlas saken alltid i domstol. Om innehavaren bestrider att han eller hon har kört fordonet, är innehavaren skyldig att tala om vem som körde det. Om innehavaren vägrar, gör han eller hon sig skyldig till ett brott som medför ett strängare straff än fortkörningsböter. Om innehavaren påstår att han eller hon inte vet vem föraren är, åligger det innehavaren att bevisa att bilen har använts utan samtycke eller att den har stulits.

I Storbritannien påförs bötesstraff för förseelser som observerats vid automatisk trafikövervakning av polisen. Eftersom det inte finns något egentligt system för innehavarsvar är juridiska personer inte heller ansvariga för betalningen av avgiften. En företrädare för en juridisk person är dock skyldig att meddela polisen vem som har kört ett fordon som har använts vid en förseelse. Också t.ex. biluthyrningsfirmor är skyldiga att meddela polisen namnet på den person som hyrt en bil.

2.2.3. *Österrike*

I Österrike omfattas hastighetsöverträdelser av ett administrativt avgiftssystem. Till fordonsinnehavaren sänds per post en uppmaning att betala en fast avgift. Om avgiften betalas inom den utsatta tiden utreds föraren inte (Anonymverfügung). Förseelsen registreras inte heller och den har inga andra påföljder. Om avgiften inte betalas, utreds for-

donets förare, och för denne bestäms en påföljd i administrativt förfarande (Verwaltungsstrafverfahren). För juridiska personer bestäms ingen påföljd, men i allvarliga fall skall en företrädare för den juridiska personen ge uppgifter om föraren. Vid den automatiska trafikövervakningen tas bilden av fordonet bakifrån. Trafikövervakningen och behandlingen av ringa trafikförseelser sköts förutom av polisen även till viss del av de kommunala myndigheterna. Ett beslut om påförande av avgift kan överklagas hos den domstol som är behörig i brottmål.

2.2.4. *Tyskland*

I Tyskland omfattas fortkörningar av ett administrativt avgiftssystem. För en förseelse påförs en fast påföljd vars belopp är beroende av hur mycket hastighetsbegränsningen har överskridits, den plats där fortkörningen har ägt rum och fordonet. Påföljden kan endast påföras föraren. Myndigheterna är skyldiga att utreda vem som körde fordonet vid den tidpunkt när förseelsen begicks. Vid den automatiska trafikövervakningen tas bilden framifrån, eftersom såväl fordonet som föraren skall synas på den.

Förutom att påföras bötesstraff kan föraren meddelas körförbud, om han eller hon inom ett år har gjort sig skyldig till flera förseelser där hastigheten har överskridits med mer än 26 km i timmen. Dessutom registreras böter som överskrider ett visst belopp, och på basis av dem räknas s.k. straffpoäng ut. Vid ett visst antal poäng kan förarens körkort dras in. Det sistnämnda förfarandet betraktas dock inte som ett straff.

För fortkörning som observerats vid automatisk trafikövervakning sänds till fordonsinnehavaren per post ett brev, där föraren uppmanas att inom en vecka uppge om han eller hon själv körde fordonet. Innehavaren skall vid vite uppge åtminstone sina person- och kontaktuppgifter. Däremot är innehavaren inte skyldig att främja utredningen av saken eller, om han eller hon bestrider sin skuld, att uppge en annan förare. Innehavaren är skyldig att vittna enligt de normala bestämmelserna som gäller detta. Innehavaren kan vägra vittna t.ex. om föraren är en nära anhörig. Om föraren inte kan utredas, kan

fordonsinnehavaren åläggas en skyldighet att föra körjournal.

I Tyskland har den automatiska trafikövervakningen i många delstater ålagts de kommunala myndigheterna, och dessa kan också förelägga påföljder för ringa trafikförseelser. Ett beslut om en administrativ avgift kan överklagas hos domstol, där fallet behandlas i förenklat förfarande, men så att de principer som iaktas vid behandlingen av brottmål följs.

2.2.5. De nordiska länderna

I alla de nordiska länderna är endast gärningsmannen ansvarig vid fortkörningar liksom vid övriga brott, i överensstämmelse med skuldprincipen. Vid den automatiska trafikövervakningen tas bilden på fordonet framifrån. Både registernumret och föraren skall synas på bilden. Förutom till straff kan ett trafikbrott också leda till påföljder som omfattar förlust av körretten.

I *Danmark* sänds till fordonsinnehavaren ett brev med en förfrågan om vem som körde fordonet vid tidpunkten i fråga. Bilden fogas till brevet. Om innehavaren erkänner att han eller hon själv körde fordonet, påförs innehavaren bötesstraff. Om innehavaren inte svarar på brevet eller på en påminnelse, eller om innehavaren bestrider att han eller hon körde fordonet, görs en förundersökning. Innehavaren är med vissa undantag skyldig att tala om vem som körde fordonet (færdselslovens § 65 stk. 1). Om innehavaren inte fullgör denna skyldighet kan bötesstraff påföras.

Även i *Norge och Sverige* får fordonsinnehavaren först ett brev där det frågas vem som kört fordonet. Om brevet inte returneras görs en normal förundersökning. Fordonsinnehavaren är inte skyldig att främja utredningen av sitt brott. Skyldigheten att vittna bestäms enligt de allmänna bestämmelserna som gäller detta. I Sverige har en kommitté som har undersökt polisens verksamhet föreslagit att man utreder möjligheten att införa ett system med en administrativ avgift för hastighetsöverträdelser som observeras vid automatisk kameraövervakning (SOU 2001:87). Det har uppskattats att en avkriminalisering av hastighetsöverträdelserna kunde medföra resursbesparingar inom polisen och effektivisera

övervakningen samt öka den verkliga risken för att bli fast. Förslaget har än så länge inte genomförts.

I de nordiska länderna behandlas trafikförseelser inte av de kommunala myndigheterna. I Norge utförs den automatiska trafikövervakningen dock i samarbete mellan vägverket och polisen så, att vägverket sköter det tekniska genomförandet av övervakningen och tillställer polisen resultaten av den, varefter polisen tar hand om förundersökningen.

2.3. Bedömning av nuläget

Om inte det nuvarande förfarandet vid automatisk trafikövervakning förenklas är det inte utan nyanställningar vid polisen möjligt att utöka övervakningen så att tröskeln för ingripande i hastighetsöverträdelser samtidigt hålls tillräckligt låg med hänsyn till trafiksäkerhetsmålen. För att det skall kunna skapas förutsättningar för att effektivisera trafikövervakningen i enlighet med statsrådets principbeslut bör ordningsbotsförfarandet förenklas så att man minskar antalet arbetsfaser för polisen vid det förfarande som leder till att ordningsbot föreläggs.

Det nuvarande ordningsbotsförfarandet är å andra sidan rättvist, eftersom ordningsboten föreläggs den som gjort sig skyldig till förseelsen, dvs. fordonets förare. Ett system där föreläggandet av ordningsbot förutsätter att föraren reds ut har också den fördelen att ordningsbot kan föreläggas även i sådana fall när det fordon som har använts vid begåendet av en förseelse endast har en juridisk person som ägare eller innehavare.

Både i grundlagen och i de internationella konventioner om de mänskliga rättigheterna som är bindande för Finland förutsätts det att straffbarhet skall grunda sig på skuldprincipen. Skuldprincipen är också en allmänt godtagen och rättvis utgångspunkt vid bestämmandet av straff. Om denna princip frångås blir följderna att systemets allmänna acceptans och dess förebyggande effekt och på lång sikt även trafiksäkerheten försvagas. Förenklingen av ordningsbotsförfarandet måste därför genomföras så att förfarandet inte äventyrar en misstänkts grundläggande rättigheter och inte heller annars är orättvist. Det straffrättsliga ansvaret för en förseelse

bör också framöver i sista hand vila på den som gjort sig skyldig till gärningen.

Ordningsboten för fortkörningsförseelser är en sådan påföljd som enligt vägtrafiklagens 75 § 2 mom. 5 och 6 punkt kan beaktas vid prövning som gäller meddelande av körförbud. Den som upprepade gånger gör sig skyldig till fortkörningsförseelser bör också framöver kunna meddelas körförbud.

Såsom konstaterats i avsnitt 2.1.1. kan bestämmelserna om teknisk övervakning som utförs av polisen tillämpas på den övervakning som i dag utförs med fast övervakningsutrustning men inte på s.k. mobil övervakning. Bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagen bör ses över till dessa delar för att de på ett heltäckande sätt skall kunna tillämpas på den automatiska trafikövervakningen.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Förenkling av förfarandet vid föreläggande av påföljder

Syftet med propositionen är att göra det möjligt att smidigare och snabbare än i dag förelägga ordningsbot för förseelser som observerats vid automatisk trafikövervakning. I detta syfte försöker man skapa ett förfarande som kräver mindre polisresurser än det nuvarande förfarandet men som ändå är rättvist och uppfyller kraven i såväl grundlagen som de internationella människorättskonventionerna.

Justitieministeriets arbetsgrupp för innehavaransvar för fordon har i sitt betänkande av den 14 juni 2001 utrett de olika alternativen för effektivisering av påföljdssystemet för ringa fortkörningsförseelser. Arbetsgruppen utredde hur innehavaransvar för fordon kunde genomföras vid ringa hastighetsöverträdelser. Med ringa hastighetsöverträdelser avsåg arbetsgruppen sådana hastighetsöverträdelser för vilka ordningsbot kan föreläggas. Arbetsgruppens arbete omfattade inte lagändringar för grövre hastighetsöverträdelser eller andra trafikbrotts del. Arbetsgruppen utredde vilka möjligheterna är att som påföljd för ringa hastighetsöverträdelser införa dels straffrättsliga påföljder, dels administrativa

avgiftspåföljder.

Enligt arbetsgruppens betänkande kunde innehavaransvaret för fordon i princip genomföras på två olika sätt. För det första kunde ordningsbotsförfarandet förenklas enligt en modell med ordningsbot och skyldighet att motsätta sig ordningsboten. Enligt förfarandet i denna modell sänds ordningsboten direkt till den registrerade fordonsägaren eller innehavaren, som skall motsätta sig ordningsboten för att befrias från den. I sådana fall när ägaren eller innehavaren motsätter sig ordningsboten gör polisen en summarisk förundersökning för att reda ut föraren innan ordningsboten föreläggs. Om den som förelagts ordningsbot inte motsätter sig ordningsboten är den verkställbar på samma sätt som ett lagakraftvunnet ordningsbotsföreläggande. Ett annat alternativ är att ringa hastighetsöverträdelser lyfts ut ur det straffrättsliga systemet och det föreskrivs om en administrativ avgift som påföljd för dem. Avgiften skulle sannolikt vara mindre än ordningsboten. På samma sätt som när det gäller parkeringsboten skulle fordonets registrerade ägare eller innehavare ansvara för betalningen av den administrativa avgiften. Bägge alternativen skulle möjliggöra ett snabbare och mera resurssnålt ingripande i ringa fortkörningsförseelser. Ordningsbotsalternativet skulle dock vara rättvisare än systemet med administrativ avgift, eftersom den som gjort sig skyldig till gärningen, dvs. fordonsföraren, i sista hand skulle ansvara för förseelsen. Inom systemet med administrativ avgift skulle den som fått betalningsuppsmaningen däremot själv vara tvungen att i domstol visa att det finns grund för befrielse från skyldigheten att betala avgiften. Med andra ord skulle omvänd bevisbörda tillämpas.

Det konstaterades ytterligare att det skulle vara lättare att meddela körförbud inom ordningsbotsalternativet än inom systemet med administrativ avgift.

3.1.1. Innehavaransvaret för fordon och oskyldighetspresumtionen

Ett förfarande där skuldfrågan i ett brottmål avgörs på basis av omvänd bevisbörda skulle vara problematiskt med hänsyn till Finlands grundlag och de internationella människo-

rättskonventioner som är förpliktande för Finland. Enligt grundlagens 21 § 2 mom. skall garantierna för en rättvis rättegång och god förvaltning tryggas genom lag. Bestämmelsen fanns tidigare i 16 § 2 mom. i regeringsformen. Enligt motiveringen till momentet (RP 309/1993 rd) omfattar rättsskyddsgarantierna i bestämmelsen bl.a. de rättigheter som i den europeiska konventionen om mänskliga rättigheter (FördrS 19/1990) och den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter (FördrS 8/1976) särskilt garanteras för en person som åtalas för ett brott, såsom rätten att betraktas som oskyldig tills skuld lagligen har bevisats.

Riksdagens grundlagsutskott tog ställning till frågan om omvänd bevisbörda när utskottet behandlade regeringens proposition med förslag till revidering av lagstiftningen om förverkandepåföljder (RP 80/2000 rd). Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande GrUU 33/2000 rd att den omvända bevisbördan inte obetingat står i samklang med garantierna för rättvis rättegång i 21 § 2 mom. grundlagen och närmare bestämt kravet på att en person har rätt att bli betraktad som oskyldig tills skuld lagligen har bevisats. Utskottet konstaterade att den i propositionen föreslagna bestämmelsen om omvänd bevisbörda dock inte gällde en persons skuld utan var den egendom han besitter har sitt ursprung. Därför kunde lagen stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

En skyldighet för fordonsinnehavaren att bevisa att han eller hon inte körde fordonet vid den tidpunkten när fortkörningsförseelsen begicks skulle innebära omvänd bevisbörda uttryckligen när det gäller skuldfrågan. Den europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna, nedan Europadomstolen, har behandlat denna fråga. Europadomstolen konstaterar bl.a. i sitt avgörande av 20.3.2001, *Telfner mot Österrike*, och 8.2.1996, *John Murray mot Förenade kungariket*, att en överflyttning av bevisskyldigheten i skuldfrågan från åklagaren till den tilltalade står i strid med artikel 6 stycke 2 i den europeiska människorättskonventionen. I nämnda stycke sägs att envar som har anklagats för ett brott skall betraktas som oskyldig till dess att hans skuld lagligen har fastställts (*Telfner*, punkt 15, *John Murray*, punkt 54). Överflyttning av

bevisskyldigheten är en annan sak än *lindring* av skyldigheten i fråga. Bevisskyldigheten kan lindras genom att man grundar bevisningen på presumtioner. Enligt Europadomstolens rättspraxis behöver straffbestämmelser som grundar sig på presumtioner (presumptions of fact or of law) inte stå i strid med artikel 6 stycke 2 i människorättskonventionen, om tillämpningen av bestämmelserna hålls inom rimliga gränser (t.ex. 7.10.1988 *Salabiaku mot Frankrike*, punkt 28, *Telfner*, punkt 16). I fallet *Telfner* hade ett fordons huvudsakliga användare dömts till straff för åsamkande av skada i samband med en trafikolycka. Den dömde hade bestridit gärningen utan att motivera detta. Att åklagaren hade avkrävt den tilltalade en förklaring som stöd för dennes oskuld trots att åklagaren inte hade kunnat förete övertygande prima facie-bevis till stöd för åtalet, ansågs enligt Europadomstolen innebära att bevisbördan *överflyttades* på den tilltalade, vilket konstaterades stå i strid med oskyldighetspresumtionen (punkt 15—20).

Tills vidare har Europadomstolen inte meddelat några avgöranden om hur beslut om fortkörningsförseelser förhåller sig uttryckligen till oskyldighetspresumtionen. Domstolen har dock ansett att de rättsskyddsgarantier som gäller vid behandlingen av åtal för brott bör tillämpas också när påföljden är en administrativ avgift som påförts för en fortkörningsförseelse. Enbart påföljdens stränghet är i sig inte avgörande, utan det har ansetts vara fråga om ett brottmål också på den grunden att den föreskrivna påföljden för en förseelse till sin natur skall betraktas som ett straff (*Öztürk mot Tyskland*, 21.2.1984 och *Palaoro mot Österrike*, 23.10.1995). I enlighet med vad som sagts ovan är oskyldighetspresumtionen en av rättsskyddsgarantierna vid behandlingen av åtal för brott. Det skulle inte heller vara rättvist att straffet skulle påföras någon annan än den som gjort sig skyldig till förseelsen.

Det i propositionen föreslagna ordningsbotsförfarandet, som grundar sig på en skyldighet för den som förelagts ordningsbot att motsätta sig den, står inte i strid med oskyldighetspresumtionen, eftersom bevisskyldigheten inte flyttas över på den som meddelats ordningsbotsföreläggandet utan de nya be-

stämmelserna endast innebär att ett *förfarande inleds* för föreläggande av ordningsbot. Förfarandet inleds genom att en ordningsbot sänds till den registrerade fordonsinnehavaren. Orsaken till att ordningsboten sänds till innehavaren är att man kan anta att denne antingen själv har kört fordonet eller i annat fall vet vem som har kört det. Ordningsboten sänds till fordonsinnehavaren utan att föraren reds ut. Att ett ordningsbotsföreläggande sänds ut betyder dock inte att skuldfrågan skulle ha avgjorts.

Om mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande bestrider att han eller hon är skyldig till förseelsen eller annars anser att ordningsbotsföreläggandet saknar grund, skall personen i fråga motsätta sig föreläggandet. Det finns en särskild blankett för detta ändamål som kan användas. På blanketten tillfrågas det även vem som de facto har kört fordonet. Dessutom informeras det om skyldigheten att vittna i ett ärende som gäller utredande av fordonsförarens identitet. Den som meddelats ordningsbotsföreläggandet är dock inte skyldig att motivera varför föreläggandet bestrids och inte heller att visa att han eller hon inte har kört fordonet i fråga, utan om mottagaren motsätter sig ordningsboten skall polisen enligt prövning göra en summarisk förundersökning för att reda ut föraren. Om den som mottagit ett ordningsbotsföreläggande däremot inte reagerar på ordningsboten skall den betalas. Mottagaren av ordningsbotsföreläggandet avgör således själv om det behövs tilläggsutredningar i saken för att reda ut vem som har gjort sig skyldig till förseelsen. Situationen kan jämföras med att någon erkänner att han eller hon har begått brott, då det i praktiken i allmänhet inte heller krävs några andra bevis till stöd för åtalet, om ärendet är obetydligt.

3.1.2. *Det föreslagna förfarandets tillämpningsområde*

Det föreslagna förfarandet kommer huvudsakligen att tillämpas på behandlingen av trafikförseelser som observerats vid automatisk trafikövervakning. Det finns dock inga hinder för att förfarandet även tillämpas på behandlingen av trafikförseelser som observerats vid annan än automatisk övervakning i

sådana fall när fordonet inte stannas genast efter förseelsen. Syftet med de nya bestämmelserna om förfarandet är dock inte att ersätta utan endast att komplettera gällande trafikövervaknings- och bötfällningspraxis. Förfarandet blir både snabbare och lättare om ordningsbotsföreläggandet kan sändas direkt till fordonets registrerade ägare eller innehavare utan att föraren utreds t.ex. i sådana fall när det på grund av trafik- eller väderleksförhållandena är besvärligt att stanna fordonet.

Enligt förslaget skall det nya förfarandet tillämpas på fortkörningsförseelser när den högsta tillåtna hastigheten har överskridits med högst 20 km i timmen samt på körning i buss- eller spårvagnsfil i strid med trafikmärken. Syftet med de nya bestämmelserna om förfarandet är framför allt att främja trafiksäkerheten genom att den automatiska trafikövervakningen kan utvidgas till att omfatta övervakning av hastighetsbegränsningarna, så som statsrådet har förutsatt i sitt principbeslut. Så som sägs i avsnitt 4.1. nedan har det konstaterats att den automatiska trafikövervakningen förbättrar trafiksäkerheten. Å andra sidan nämns förbättrandet av kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och konkurrenskraft som ett viktigt trafikpolitiskt mål både i statsrådets principbeslut och i trafiksäkerhetsdelegationens trafiksäkerhetsplan för åren 2001—2005. Målen för ökning av kollektivtrafiken grundar sig på att en ökad kollektivtrafik kan dämpa personbilstrafikens tillväxt i synnerhet i tätortsområden och därigenom minska antalet trafikolyckor. Förbättrandet av verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken nämns dessutom som ett trafikpolitiskt mål i statsminister Matti Vanhanens regeringsprogram. Det har även gjorts undersökningar som visar att de metoder som används inom den automatiska trafikövervakningen lämpar sig väl för att övervaka att bestämmelserna om körning i buss- eller spårvagnsfil följs.

Man kunde också överväga att tillämpa det nya förfarandet även på andra ordningsbotsförseelser. Enligt de undersökningar som gjorts kan bl.a. avståndet mellan fordon och användningen av säkerhetsanordningar övervakas automatiskt när metoderna utvecklas och blir mångsidigare. Den automatiska övervakningen lämpar sig också för att över-

vaka att trafikljusen följs. Att köra mot rött trafikljus är dock inte en sådan ringa förseelse som avses i förordningen om ordningsbotsförseelser (610/1999) och som kunde bestraffas med ordningsbot, utan ett allvarligare trafikbrott som endast kan medföra ett strängare straff än ordningsbot för föraren.

Det är motiverat att användningsområdet för det nya förfarandet till en början begränsas till vissa noga övervägda fall. Varken med hänsyn till trafikpolitiska aspekter eller trafiksäkerhetsaspekter finns det för närvarande särskilda grunder för att ändra behandlingen av andra ordningsbotsförseelser än de som föreslås ovan. Därför föreslås förfarandet inte i detta nu gälla några andra än de ovan nämnda förseelserna. Utifrån de erfarenheter som fås av det nya förfarandet och av det tekniska genomförandet av övervakningen är det möjligt att senare föreslå en utvidgning av bestämmelsernas tillämpningsområde till att gälla också andra trafikförseelser, om det finns behov av detta.

3.1.3. *Förenklingen av delgivningsförfarandet*

Enligt de föreslagna bestämmelserna kan ett ordningsbotsföreläggande som utfärdats genom det nya förfarandet sändas till mottagaren som vanligt brev utan något krav på sådan delgivning som iakttas i brottmål. Också bestämmelserna om delgivningen syftar till att möjliggöra ett snabbt, billigt och resurssnålt förfarande. Bestämmelsen är dock osäkrare än de nuvarande delgivningssätten, eftersom det inte krävs något mottagningsbevis eller något annat intyg på att ordningsbotsföreläggandet har mottagits. Bestämmelsen kunde således leda till att delfående inte sker. Dylika fall kommer dock uppenbarligen att vara sällsynta i praktiken. Fordonsförvaltningscentralen får automatiskt ajourförda adressuppgifter från befolkningsregistercentralen och har således uppdaterade adressuppgifter om de registrerade personer som har gjort en lagenlig flyttningsanmälan till befolkningsregistercentralen. Som en rättskyddsgaranti föreslås dock i 2 a kap. en bestämmelse om att försutten fatalietid på ansökan skall återställas den som har fått ett ordningsbotsföreläggande men som inte har

kunnat motsätta sig ordningsboten inom utsatt tid. Genom bestämmelsen säkerställs att ingen lider rättsförlust till följd av att inte ha fått del av ett ordningsbotsföreläggande. Delgivningen kan således ske som vanligt brev utan att rättsskyddet äventyras.

3.1.4. *Hur det nya förfarandet inverkar på meddelandet av körförbud*

De föreslagna ändringarna förutsätter inte någon ändring av lagstiftningen om meddelande av körförbud. Den som har körrätt kan under de förutsättningar som anges i 75 § i vägtrafiklagen meddelas körförbud bl.a. om han eller hon upprepade gånger har gjort sig skyldig till fortkörningsförseelser som bestraffas med ordningsbot. Dessa bestämmelser kan även tillämpas i sådana fall när ordningsbot för en fortkörningsförseelse har förelagts i det nya förenklade förfarandet. Eftersom ett ordningsbotsföreläggande enligt de nya bestämmelserna om förfarandet sänds till fordonets registrerade ägare eller innehavare och föreläggandet förblir i kraft om inte mottagaren motsätter sig det, är det viktigt att det i föreläggandet uttryckligen informeras om att följden av att mottagaren inte motsätter sig föreläggandet kan vara att körförbud meddelas, om det finns förutsättningar för detta enligt 75 § i vägtrafiklagen.

3.1.5. *De övriga ändringarna som föreslås i ordningsbotslagen*

I ordningsbotslagen föreslås också två andra ändringar. För det första föreslås det att delgivningen av ordningsbotsförelägganden förenklas så att ordningsboten kan sändas per post, utan något krav på bevislig delgivning, i sådana fall när det omedelbart efter att en förseelse har begåtts har kunnat fastställas vem som är skyldig. Bestämmelsen kompletterar den gällande bestämmelsen om delgivning. Syftet med den är att påskynda förfarandet och frigöra polisresurser genom att göra det möjligt att delge ett föreläggande per post som vanligt brev också vid en trafikförseelse som har observerats vid traditionell trafikövervakning, när fordonet har stannats. Också sådana ordningsbotsförelägganden som utfärdas efter att mottagaren har motsatt

sig dem i den ordning som föreskrivs i de nya bestämmelserna om förfarandet kan delges per post som vanligt brev. Ett villkor är att den skyldiges skuld har klarlagts genom ett erkännande som det inte finns anledning av betvivla.

För det andra föreslås det att den tid inom vilken en ordningsbot förfaller förlängs till ett år från dagen för förseelsen. Syftet med ändringen är att ge polisen tillräckligt med tid för att behandla ordningsbotsförseelser.

3.2. Översyn av bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagen

Det föreslås två ändringar i bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagens 28 och 29 §. För det första föreslås det att definitionen av teknisk övervakning ändras så att med teknisk övervakning avses också övervakning i syfte att identifiera fordon. Definitionen gör det möjligt att företa teknisk övervakning för att identifiera inte bara ett fordonets förare utan också fordonets registernummer. Så som konstateras i avsnitt 2.1.1. har definitionen av teknisk övervakning tolkats så att den inte omfattar övervakning med en kamera som transporteras i ett polisfordon, eftersom åtgärden i första hand riktas mot ett fordon. Eftersom även sådan kameraövervakning som utförs med mobil utrustning är automatisk trafikövervakning, är det motiverat att tillämpa samma bestämmelser på den som på annan automatisk trafikövervakning. Genom ändringen av definitionen utvidgas bestämmelserna om teknisk övervakning till att även gälla s.k. restidsövervakning. I dessa fall sker fotograferingen i två omgångar så att endast registernumret fotograferas på den första övervakningspunkten. På den andra övervakningspunkten fotograferas både registernumret och föraren. Metoden beskrivs i avsnitt 2.1.2. ovan.

Dessutom föreslås en ändring i 29 §, som gäller förutsättningarna för teknisk övervakning. I dag meddelas det enligt polislagens 29 § på förhand om fast övervakning som sker med kameror som finns uppsatta på övervakningsstolpar vid vägkanten. Förhandsmeddelandet ökar i hög grad förarens medvetenhet om risken för att bli fast, vilket enligt en undersökning om automatisk trafik-

övervakning inom EU, ESCAPE (Enhanced safety coming from appropriate police enforcement), har ansetts vara den viktigaste faktorn när man vill komma åt fortkörningen. Det har också konstaterats att förhandsmeddelandet ökar den allmänna acceptansen för automatisk trafikövervakning, och man bör därför inte frånga det helt och hållet. Å andra sidan skulle ett kategoriskt krav på förhandsmeddelande vid mobil övervakning göra det svårt att snabbt flytta övervakningsutrustningen från ett övervakningsobjekt till ett annat. Eftersom avsikten är att bestämmelserna om teknisk övervakning också skall gälla mobil övervakning, föreslås i polislagens 29 § en ändring enligt vilken teknisk övervakning för utredande av trafikbrott får företas utan att det meddelas på förhand om övervakningen, om inte fast övervakningsutrustning används. Det skall således fortfarande meddelas på förhand om fast övervakning. Möjligheten att avstå från att göra förhandsmeddelande gäller mobil övervakning som sker i syfte att utreda trafikbrott. Bestämmelsen kommer i praktiken att tillämpas vid automatisk trafikövervakning, och den gäller inte annan sådan teknisk övervakning som definieras i 28 §.

Med hänsyn till integritetsskyddet utvidgar de föreslagna ändringarna inte polisens befogenheter jämfört med i dag. Utvidgningen av definitionen så att den möjliggör identifiering av fordon riktar sig inte mot personer utan mot det fordon som skall identifieras. Möjligheten att avstå från att göra förhandsmeddelande innebär ingen förändring jämfört med vad som är tillåtet redan i dag, eftersom mobil övervakning betraktas som s.k. traditionell trafikövervakning som man inte behöver meddela om på förhand. Enligt vad som sägs nedan behöver inget fotografi fogas till det ordningsbotsföreläggande som enligt de nya bestämmelserna om förfarandet sänds till mottagaren per post, och det finns således inte heller någon risk för att fotografier på utomstående skulle användas i förfarandet. Å andra sidan framskrider förfarandet på samma sätt som i dag i de fall när ett fotografi fogas till föreläggandet, dvs. man täcker över andra personer på fotografiet än de som misstänks för förseelsen. Inte heller innebär den kameraövervakning som företas för att

reda ut fortkörningsförseelser några problem med hänsyn till integritetsskyddet, eftersom övervakningen endast riktar sig mot personer som har gjort sig skyldiga till en fortkörningsförseelse. Enligt vad som sägs i avsnitt 2.1.2. har systemen för automatisk trafikövervakning programmerats så att övervakningskameran utlöses endast när hastighetsbegränsningen överskrids. Övervakningen riktar sig således inte mot någon annan än den som kör för fort. Till dessa delar kan situationen jämföras t.ex. med strafflagens bestämmelser om olovlig observation. När bestämmelserna infördes ansågs det att den som obehörigen tränger sig in i någon annans hemfridsfär inte åtnjuter skydd för den personliga integriteten (RP 184/1999 rd).

3.3. De föreslagna ändringarna i fordonslagen och lagen om fordonstrafikregistret

Så som konstaterats ovan kan ordningsbot endast föreläggas fysiska personer. I dag utreds den fysiska person som kört fordonet också i sådana fall när förseelsen har begåtts med ett fordon som i registrerats i en juridisk persons namn. Det nya förfarandet, där ordningsbotsföreläggandet utfärdas för fordonets registrerade ägare eller innehavare utan att föraren reds ut, skulle således inte kunna tillämpas i sådana fall när ett fordon som endast har registrerats i en juridisk persons namn har använts vid begåendet av förseelsen. Detta vore ett missförhållande inte bara med hänsyn till trafiksäkerheten utan också med tanke på den i grundlagens 6 § tryggade jämlikhetsprincipen, som bl.a. innehåller ett krav på lika behandling i likadana fall. Situationen kunde också leda till att fordon börjar registreras enbart i en juridisk persons namn för att undvika fortkörningsböter.

Bestämmelser om förutsättningarna för straffansvar för juridiska personer finns i strafflagens 9 kap. Enligt kapitlets 2 § kan en juridisk person dömas till samfundsbrot, om någon som hör till ett av dess lagstadgade organ eller annars hör till dess ledning eller utövar faktisk beslutanderätt inom den juridiska personen har varit delaktig i brottet eller tillåtit att brottet har begåtts eller om i den juridiska personens verksamhet inte har iaktta-

gits den omsorg och försiktighet som krävs för att förebygga brottet. Bestämmelser om när ett brott anses begånget i en juridisk persons verksamhet finns i kapitlets 3 §. Samfundsbrotens belopp är minst 850 och högst 850 000 euro (5 §). En förutsättning för att samfundsbrot skall kunna dömas ut är att en sådan påföljd föreskrivs för brottet i fråga i strafflagen. Straffansvaret för juridiska personer omfattar enligt strafflagen vissa allvariga brott. Straffansvaret gäller inte de lindriga gärningsformerna av brotten. Den huvudsakliga orsaken till detta är att det i dessa fall med hänsyn till påföljdens natur skulle krävas oproportionerligt stora resurser för att reda ut om det finns förutsättningar för straffansvar. Samfundsbrot kan över huvud taget vara motiverad endast vid sådana brott där det klandervärda förfarandet i samfundets verksamhet är summan av flera i samfundet verksamma personers beslutsfattande, åtgärder eller försummelser. Det är ofta svårt att vid sådan interaktiv verksamhet peka ut en enskild person som ansvarig för en gärning eller försummelse. Genom kriminaliseringen av trafikbrotten strävar man efter att i första hand påverka individer som fungerar som fordonsförare. Av ovan nämnda orsaker är det inte heller ändamålsenligt att utsträcka straffansvaret för juridiska personer till trafikförseelser. Den eftersträövade preventiva effekten med bestämmelserna skulle å andra sidan inte heller uppnås om påföljden skulle betalas av den juridiska person som är fordonets innehavare, utan att förseelsen skulle ha några som helst följder för föraren. Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att fordonets förare skall vara den som i sista hand ansvarar för en förseelse som han eller hon har begått.

I propositionen föreslås att fordonslagen ändras så att den fysiska person som är bilens huvudsakliga förare utan att vara dess ägare eller innehavare eller som har uppgifter om vilka bilens förare är skall anmälas för registrering i de fall när en bil har registrerats endast i en juridisk persons namn. Eftersom ett fordons ägare och innehavare redan i dag antecknas särskilt i registret, skall den i denna proposition avsedda huvudsakliga föraren av en bil eller personen som har uppgifter om vem bilens förare är antecknas i registret un-

der en ny benämning. Av registreringstekniska skäl registreras denna person i fordonstrafikregistret som den som ansvarar för användningen av bilen.

Eftersom en sådan person antecknas i registret som den som ansvarar för användningen av en bil, åläggs han eller hon inte heller några andra sådana skyldigheter som följer av vissa andra lagar och som uttryckligen gäller innehavare av fordon.

De föreslagna ändringarna kan även annars främja fullgörandet av skyldigheterna enligt registreringsbestämmelserna. Så som konstaterats i avsnitt 2.1.5. varierar registreringspraxis i dag. T.ex. när det gäller tjänstebilar registreras som ägare eller innehavare ofta enbart ett företag och inte den fysiska person inom företaget som huvudsakligen använder fordonet och som således de facto är fordonets innehavare.

De föreslagna bestämmelserna kan å andra sidan leda till att ett ordningsbotsföreläggande sänds till en person som enligt registret har uppgifter om vilka som använder fordonet men som inte själv har kört fordonet. Såsom konstaterats i motiveringen till ändringarna till ordningsbotslagen kan personen i fråga i ett sådant fall genom ett enkelt meddelande till polisen befrias från betalningsskyldigheten och samtidigt klarlägga vem som har kört fordonet. På grund av den bestämmelse om extraordinärt ändringssökande som föreslås i ordningsbotslagen uppstår det inte heller någon slutlig rättsförlust för den som delgivits ordningsbotsföreläggandet.

De ändringar som föreslås i fordonslagen förutsätter också att lagen om fordonstrafikregistret ändras när det gäller de uppgifter som får föras in i registret. Det föreslås också att den sistnämnda lagen ändras så att i registret får föras in uppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil i sådana fall när varken ägaren eller innehavaren av bilen är en fysisk person.

4. Propositionens verkningar

4.1. Hur de nya bestämmelserna om förfarandet inverkar på trafiksäkerheten

Det har kunnat konstateras att den automa-

tiska trafikövervakningen sänker körhastigheterna och på så vis förbättrar trafiksäkerheten. De sänkta körhastigheterna beror främst på att risken för att bli fast ökar till följd av övervakningen. Trafiksäkerhetseffekterna tar sig främst uttryck i ett minskat antal personskadeolyckor.

När ordningsbotsförfarandet förenklas så som föreslås i propositionen kommer ordningsbot för trafikförseelser att kunna föreläggas smidigare och snabbare än i dag. En utvidgning av den automatiska trafikövervakningen i enlighet med statsrådets principbeslut blir således möjlig. Målet är att sänka tröskeln för ingripande vid trafikbrott och öka risken för att bli fast utan att polisens resurser behöver ökas. Genom att resurser frigörs inom polisen är det också möjligt att effektivare koncentrera sig på trafikövervakning och på utredning av allvarliga trafikbrott.

4.2. De nya bestämmelsernas verkningar i fråga om personal

De föreslagna bestämmelserna om förfarandet minskar polisens arbetsmängd, eftersom fordonets förare inte behöver utredas om inte den som fått ett ordningsbotsföreläggande motsätter sig ordningsboten. Denna arbetsfas faller således bort i förfarandet för föreläggande av ordningsbot. Polisens totala arbetsmängd minskar även till följd av att de nya bestämmelserna om förfarandet förutom vid automatisk trafikövervakning också kan tillämpas vid behandlingen av trafikförseelser som observerats på något annat sätt utan att fordonet har stannats, samt till följd av möjligheten att sända ett ordningsbotsföreläggande till mottagaren per post, utan krav på bevislig delgivning. Minskningen av polisens arbetsmängd syns framför allt i att den arbetsinsats som behövs för behandling av trafikförseelser minskar. De administrativa uppgifter som hänför sig till att skriva ut och skicka ordningsbotsförelägganden kommer huvudsakligen att kunna skötas av kontorspersonalen. Hur mycket de nya bestämmelserna om förfarandet inverkar på kontorspersonalens arbetsmängd är bl.a. beroende av i vilken utsträckning ordningsbotsförfarandet kan automatiseras. Det krävs fortfarande att

den som utfärdar ett ordningsbotsföreläggande undertecknar föreläggandet, men undertecknandet kan ske maskinellt. Det blir då möjligt att sköta samarbetet vid översändandet av ordningsbotsförelägganden som s.k. e-korrespondens mellan polismyndigheten och posten.

Det är svårt att mera exakt bedöma mängden av det arbete som kan sparas, eftersom detta också skulle förutsätta kännedom om det antal fortkörningsförseelser som kommer att begås. En ungefärlig uppskattning finns i den utredning som kommunikationsministeriet har låtit göra om de olika alternativen till hur innehavaransvaret kunde genomföras vid kameraövervakning av trafiken (2003). I utredningen uppskattades det att systemet med ordningsbot och skyldighet för den som fått ett ordningsbotsföreläggande att motsätta sig föreläggandet kommer att minska antalet anställda som behövs för att observera och behandla förseelser med inemot en tredjedel jämfört med vad det är i dag. Denna uppskattning ger dock inte någon tillförlitlig bild av den verkliga arbetsbesparingen, framför allt av den anledningen att man när den gjordes inte visste hur bestämmelserna om förfarandet i ordningsbotslagen kommer att ändras.

4.3. De ekonomiska verkningarna av den automatiska trafikövervakningen och de nya bestämmelserna om förfarandet

Ändringen av ordningsbotslagen har i sig inte någon större inverkan på statsfinanserna. De föreslagna ändringarna i lagen innebär endast en möjlighet att öka den automatiska trafikövervakningen på ett sätt som är effektivt även ekonomiskt. Först när övervakningen de facto ökar uppstår det kostnader, som beror på anskaffning av utrustning. Driftskostnaderna för den automatiska trafikövervakningen är förmånliga jämfört med kostnaderna för den traditionella övervakningen. Driftskostnaderna för den traditionella hastighetsövervakningen har konstaterats vara mer än åtta gånger större än kostnaderna för den automatiska övervakningen. Den kamerautrustning som används på vägavsnitt med fast övervakning kostar ca 40 000 euro, och

en övervakningsstolpe med kåpa kostar ca 7 000 euro. Vanligtvis finns det 8—12 övervakningsstolpar per kamera. Övervakningen med mobil övervakningsutrustning är något billigare. Enligt uppskattningar kostar en uppsättning övervakningsutrustning ca 60 000 euro. Investeringskostnaderna för automatisk övervakning av 800 km väg har uppskattats till ca 4,4 milj. euro.

Det uppskattas att antalet böter som föreläggs för trafikförseelser kommer att öka något till följd av att trafikövervakningen effektivteras. I avsnitt 2.1.4. redogörs för ordningsbotsbeloppen och beloppen av bötesinkomster. Eventuella ändringar i bötesinkomsterna är beroende av många olika faktorer, t.ex. tröskeln för bötfällning och antalet fortkörningar. Syftet med propositionen är inte att öka bötesinkomsterna utan att skapa förutsättningar för en förbättring av trafiksäkerheten genom att minska fortkörningen.

4.4. Verknningar när det gäller registreringen av fordon

Ändringen av bestämmelserna om registrering av fordon på det föreslagna sättet kommer att öka registerförarens arbetsmängd i synnerhet vid den tidpunkten när bestämmelserna träder i kraft och börjar tillämpas. Så som sägs i avsnitt 3.3. skall, om den registrerade ägaren eller innehavaren av en bil inte är en fysisk person, den fysiska person som är bilens huvudsakliga förare eller som har uppgifter om vilka som är bilens förare anmälas för registrering. Ändringen kommer att öka det administrativa arbetet i någon mån även hos de juridiska personer som den föreslagna ändringen gäller. För registreringsanmälningarna tas ut de avgifter som bestäms i kommunikationsministeriets förordning 1260/2001, som utfärdats med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Kostnaderna för registrering av en registreringsanmälan utan bilagor är ca 9—10 euro.

I avsnitt 2.1.5. redogörs för antalet bilar som ägs eller innehas enbart av en juridisk person. I propositionen föreslås att det i samband med första registrering, ändringsregistrering eller omregistrering skall uppges vem som ansvarar för användningen av en bil

i sådana fall när ingen fysisk person vid lagens ikraftträdande är antecknad i registret som ägare eller innehavare av bilen. Uppgiften om vem som ansvarar för användningen av en bil medför således inga extra kostnader i övergångsskedet, eftersom denna anmälan kan göras i samband med någon annan registrering.

För att uppgifter om personer som ansvarar för användningen av en bil skall kunna fogas till fordonstrafikregistret förutsätts det dock ändringar i registret, som förs av Fordonsförvaltningscentralen. Enligt uppskattning kommer ändringen av datasystemet att åsamka Fordonsförvaltningscentralen kostnader på ca en miljon euro. Arbetet utförs separat från de övriga ändringar vilka som bäst görs i datasystemen, och det beräknas vara klart vid ingången av 2008. Kostnaderna för ändringen av datasystemet och för registerföring till följd av de nya uppgifterna kommer att beaktas vid prissättningen av Fordonsförvaltningscentralens prestationer.

Enligt uppgifter från Fordonsförvaltningscentralen görs det ca 2 000 000 registreringsanmälningar varje år. Ca 1 400 000—1 500 000 av dessa anmälningar gäller ägare eller innehavare av bilar. Bilbeståndet uppgår för närvarande till ca 2 700 000 bilar. Fordonsförvaltningscentralen har på basis av antalet registreringsanmälningar uppskattat att en person som ansvarar för användningen av bilen inom ca tre år efter ändringarnas ikraftträdande kan registreras för merparten av de personbilar som ägs eller innehas av en juridisk person. Uppdateringen av andra registeruppgifter än de som gäller personbilar beräknas gå något långsammare. Uppskattningarna är riktgivande och grundar sig på medeltal.

5. Beredningen av propositionen

I enlighet med statsrådets principbeslut utreddes de i avsnitt 3.1. nämnda alternativen för genomförande av innehavaransvar för fordon i det betänkande som justitieministeriets arbetsgrupp avgav den 14 juni 2001.

Justitieministeriet tillsatte den 15 januari 2003 en ny arbetsgrupp för att bereda lagstiftning för genomförande av innehavaransvar för fordon. Enligt arbetsgruppens upp-

drag bör det föreslås att ordningsbotsförfarandet förenklas så att ett ordningsbotsföreläggande kan utfärdas för innehavaren av ett fordon. Denne skall motsätta sig ordningsboten för att befrias från den. Det nya förfarandet bör tillämpas på fortkörningsförseelser som bestraffas med ordningsbot. Arbetsgruppen skulle dessutom utreda dels möjligheterna att tillämpa de nya bestämmelserna om förfarandet på andra ringa trafikförseelser, dels förutsättningarna för att överföra övervakningsuppgifter från staten till kommunerna. Dessutom skulle arbetsgruppen utreda en del andra frågor som hänför sig till den automatiska trafikövervakningen, t.ex. om man bör frångå förhandsmeddelandet om automatisk trafikövervakning och om de nya bestämmelserna om förfarandet förutsätter ändringar i annan lagstiftning, exempelvis i bestämmelserna om registrering av fordon.

Arbetsgruppen utredde också under vilka förutsättningar uppgifter som hänför sig till den automatiska trafikövervakningen och till det nya ordningsbotsförfarandet kunde överföras från polisen till kommunerna eller Vägförvaltningen. Vid utredningen hördes inrikesministeriets kommunavdelning, Vägförvaltningen, Finlands Kommunförbund och de största städerna i saken. Utredningen ingår i arbetsgruppens betänkande.

Arbetsgruppen överlämnade sitt betänkande om förenkling av ordningsbotsförfarandet vid automatisk trafikövervakning (Justitieministeriet, arbetsgruppsbetänkande 2003:7) till justitieministeriet i juni 2003. Utlåtande om betänkandet begärdes av 46 myndigheter, domstolar, organisationer och sakkunniga, och av dem inkom 35 med ett utlåtande.

Förslagen i denna proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid justitieministeriet utifrån arbetsgruppens betänkande och de utlåtanden som erhållits om det.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

I riksdagen behandlas som bäst regeringens proposition med förslag till lag om ändring av polislagen och till vissa lagar som har samband med den (RP 266/2004 rd). I propositionen föreslås bl.a. att bestämmelsen i

polislagens 28 § 1 punkt, som innehåller en definition av teknisk övervakning, begränsas så att med teknisk övervakning avses fortlöpande eller upprepat iakttagande eller fortlöpande eller upprepat avlyssning av allmänheten, fordonsförare, fotgängare eller fordon med hjälp av en teknisk anordning samt automatisk upptagning av ljud eller bild.

I 28 § 1 punkten i denna proposition föreslås inte någon motsvarande begränsning. Den arbetsgrupp som har berett lagstiftningen om innehavaransvar för fordon har efter övervägande stannat för den definition av teknisk övervakning som föreslås i denna proposition. Den bestämmelse om teknisk övervakning som föreslås här lämpar sig för sådan automatisk trafikövervakning av fordon som anges i avsnitt 1.2 i detaljmotiveringen. Bestämmelsen begränsar inte heller i övrigt definitionen av teknisk övervakning jämfört med i dag.

Ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna i fordonslagen och i lagen om fordonstrafikregistret är beroende av projekten för förnyande av datakommunikationssystemen

inom Fordonsförvaltningscentralen. Vid Fordonsförvaltningscentralen pågår ett omfattande projekt för förnyande av datakommunikationssystemen, det s.k. PALKO-projektet. Om de i denna proposition föreslagna ändringarna vilkas syfte är att möjliggöra registrering av personer som ansvarar för användningen av en bil skulle göras i det nuvarande systemet, skulle man bli tvungen att senare göra samma ändringar på nytt i de system som utarbetas som bäst. Om ändringarna skulle göras när systemen genomförs skulle det å andra sidan finnas risk för att ändringarna inte kunde göras inom ramen för budgeten för PALKO-projektet. Enligt Fordonsförvaltningscentralen kommer datakommunikationssystemen att uppfylla kraven till följd av de ändringar i registreringen som föreslås i denna proposition först efter det att de reformer som nu pågår har blivit klara. De nya bestämmelserna kan således börja tillämpas först efter 2007. Därför föreslås det att registreringsbestämmelserna skall träda i kraft vid ingången av 2008.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Lagen om ordningsbotsförfarande

2 kap. Föreläggande av ordningsbot

8 §. I paragrafen föreskrivs i dag om delgivningen av ordningsbotsförelägganden. I paragrafen sägs att ett föreläggande av ordningsbot genast delges den som har begått förseelsen eller, om inte detta är möjligt, enligt vad 11 kap. rättegångsbalken stadgar om delgivning i brottmål.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., enligt vilket ett ordningsbotsföreläggande utan hinder av 1 mom. får sändas till den skyldige per post som ett vanligt brev, om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Bestämmelsen möjliggör delgivning genom vanligt brev, utan krav på bevislig delgivning, i sådana situationer när förarens identitet har fastställts vid traditionell trafikövervakning.

Det normala vid traditionell trafikövervakning är att man stannar de fordon som har varit inblandade i en förseelse och genast skriver ut ordningsbotsföreläggandena och ger dem till de skyldiga. Bestämmelser om dessa situationer finns i paragrafens gällande 1 mom., som inte föreslås bli ändrat. Vid den traditionella trafikövervakningen kan det dock i praktiken uppstå situationer när det på grund av det stora antalet personer som har gjort sig skyldiga till förseelser eller av någon annan orsak inte är möjligt eller ändamålsenligt att skriva ut ett ordningsbotsföreläggande genast efter fasttagandet. Enligt den gällande lagen skall ordningsbotsföreläggandet i en sådan situation i efterhand delges den som har begått förseelsen, på det sätt som föreskrivs i 11 kap. rättegångsbalken, dvs. bevisligen.

Den föreslagna bestämmelsen möjliggör t.ex. att ett fordon som har använts vid en tra-

fikförseelse stannas, föraren och körkortet fotograferas och den som misstänks ha begått förseelsen hörs, men ordningsbotsföreläggandet sänds till personen i efterhand per post. Genom det föreslagna förfarandet blir trafikövervakningen lättare och snabbare, och det blir möjligt att i vissa fall ingripa i fler förseelser med en mindre polisstyrka. För att förfarandet skall kunna tillämpas förutsätts det att identiteten på den som har begått förseelsen har kunnat fastställas omedelbart efter att förseelsen har begåtts. Skuldfrågan får således inte vara oklar eller enbart beroende av olika slag av bevisning.

Enligt förslaget kan ordningsbotsföreläggandet sändas antingen till den adress som en person har uppgett eller till den adress som framgår av fordonstrafikregistret. När ett fordon stannas och förarens identitet fastställs, kan polisen samtidigt be föraren uppge till vilken adress ordningsboten kan sändas. Om förarens adress inte klarläggs, kan ordningsbotsföreläggandet sändas till den som har begått förseelsen under den adress som framgår av fordonstrafikregistret.

Avsikten är inte att ordningsbotsförelägganden skall kunna sändas per post under en obegränsad tid efter det att en trafikförseelse har konstaterats. Enligt förslaget skall ordningsbotsföreläggandet i dessa fall sändas utan dröjsmål och senast två veckor efter dagen för förseelsen. Om ett föreläggande inte har kunnat postas inom denna tid men ändå skall delges, skall huvudregeln enligt 1 mom. följas.

Enligt förslaget anses delfäendet ha skett den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

Eftersom den föreslagna lindringen av delgivningssättet endast gäller sådana fall när det inte råder någon tvekan om att den som har begått förseelsen är skyldig, är det inte nödvändigt att till dessa delar föreskriva om några särskilda rättsmedel för den som meddelats ordningsbot. I dessa situationer iakttas de vanliga lagrummen som gäller ordnings-

bot i fråga om betalningen av ordningsboten och hur saken kan fås till prövning i tingsrätten.

10 §. Det föreslås att den tid inom vilken en ordningsbot förfaller förlängs så att en ordningsbot förfaller, om inte föreläggande har delgivits inom ett år från dagen för förseelsen. Syftet med ändringen är att ge polisen tillräckligt med tid för att behandla ordningsbotsförseelser. Den nuvarande tiden på tre månader har i praktiken visat sig vara alltför kort. Detta har varit en bidragande orsak till att man inte har ingripit i mindre hastighetsöverträdelser. En förlängning av tiden är motiverad också för konsekvensens skull, på grund av de tider för att motsätta sig ett föreläggande och för extraordinärt ändringssökande som föreslås i 2 a kap. För dessa tider redogörs nedan. Den utsatta tiden på ett år möjliggör att förundersökning görs och ordningsbot föreläggs också i sådana fall när en person motsätter sig ett ordningsbotsföreläggande på den grunden att han eller hon inte har kört fordonet. Polisen bör då ha tillräckligt med tid för att klarlägga förarens identitet och för att förelägga och delge ordningsboten. Ett ordningsbotsföreläggande bör kunna utfärdas också i sådana fall när någon har ansökt om återställande av försutten fataltid med stöd av 13 i § på den grunden att han eller hon inte har fått del av ett ordningsbotsföreläggande.

2 a kap. **Förfarandet vid föreläggande av ordningsbot för trafikförseelser som observerats utan att fordonet stoppats**

13 a §. I paragrafen föreskrivs om tillämpningen av 2 a kap. Enligt förslaget kan bestämmelserna i kapitlet tillämpas på behandlingen av sådana i 1 och 2 punkten avsedda ordningsbotsförseelser som har observerats utan att fordonet har stannats. Huvudsakligen kommer det att bli fråga om förseelser som har upptäckts vid automatisk trafikövervakning. Med automatisk trafikövervakning avses övervakning som baserar sig på bestämmelserna om teknisk övervakning i 28 och 29 § i polislagen. I avsnitt 2.1.2. i allmänna motiveringen redogörs för metoderna inom den automatiska trafikövervakningen och

dess omfattning. Det är motiverat att de nya bestämmelserna skall kunna tillämpas på behandlingen av förseelser som observerats vid automatisk trafikövervakning av den anledningen att fordonet i dessa fall i allmänhet inte stannas genast efter det att förseelsen har begåtts. I sådana fall när en förseelse observeras vid traditionell, s.k. manuell, trafikövervakning finns det inte något motsvarande behov, eftersom fordonet då stannas och föraren klarläggs genast efter att förseelsen har begåtts. Bestämmelserna i kapitlet kunde dock även i andra fall tillämpas på behandlingen av förseelser som observerats utan att fordonet stannats. Bestämmelsen kompletterar de gällande bestämmelserna om förfarandet genom att den gör det möjligt att sköta även den traditionella trafikövervakningen på ett sätt som sparar polisens resurser, när ett fordon inte nödvändigtvis alltid behöver stannas. Det är också annars motiverat att regleringen är neutral när det gäller tekniken, så att lagens tillämpningsmöjligheter inte begränsas utifrån det sätt på vilket den tekniska övervakningen utförs. Genom att tillämpningsområdet för bestämmelsen lämnas öppet till dessa delar undviker man även de tolkningskonflikter som i praktiken kunde uppstå vid bedömningen av om en övervakningsmetod skall betraktas som sådan automatisk övervakning som avses i bestämmelserna om teknisk övervakning i polislagen eller inte. I bestämmelsen föreslås dock den begränsningen att ett villkor för tillämpningen av förfarandet enligt 2 a kap. är att trafikförseelsen har observerats utan att fordonet har stannats. Denna begränsning har att göra med förfarandets natur, eftersom förfarandet enligt de nya bestämmelserna inleds utan att det utreds vem föraren är. I sådana fall när fordonet stannas genast efter förseelsen utreds samtidigt fordonets förare, och det finns inte något behov av ett förfarande enligt 2 a kap. Ordningsboten föreläggs då i ett sådant förfarande som avses i 2 kap.

Det nya förfarandet skall inte gälla alla de ordningsbotsförseelser som observeras vid automatisk trafikövervakning, utan på de grunder som anges i avsnitt 3.1.2. i allmänna motiveringen blir det för det första fråga om fall där hastighetsbegränsningen har överskridits med högst 20 km i timmen

(1 punkten). Gärningen definieras som ordningsbotsförseelse i 8 § i den förordning (610/1999), nedan ordningsbotsförordningen, som utfärdats med stöd av strafflagens 2 a kap. 9 §. För det andra kan de nya bestämmelserna om förfarandet tillämpas vid körning i buss- eller spårvagnsfil i strid med trafikmärken (2 punkten). Trafikmärkena 541a, 541b, 543a och 543b i 19 § i vägtrafikförordningen (182/1982) anger vilka filer på körbanan som är reserverade för bussar, spårvagnar och taxibilar. De filer där endast kollektivtrafik är tillåten kan också vara utmärkta med grupperingsmärken och tilläggs skyltar. De ovan nämnda trafikmärkesförseelserna är i dag sådana trafikförseelser av motordrivna fordons förare som avses i 9 § i ordningsbotsförordningen.

Paragrafen innehåller inga hänvisningar till bestämmelserna i ordningsbotsförordningen. Riksdagens grundlagsutskott har i sitt utlåtande GrUU 20/2002 rd ansett att det med tanke på den straffrättsliga legalitetsprincipen är problematiskt att det föreskrivs genom förordning om ordningsbotsförseelser och ansett att ordningsbotslagstiftningen bör ses över till dessa delar. För att regleringen skall stämma överens med grundlagsutskottets ståndpunkt nämns i lagen de förseelser på vilka det nya förfarandet kan tillämpas.

En förutsättning för att bestämmelserna i 2 a kap. skall kunna tillämpas är dessutom att den förseelse som avses i 13 a § 1 eller 2 punkten har begåtts med ett motordrivet fordon. I praktiken kan man genom den automatiska trafikövervakningens metoder upptäcka huvudsakligen trafikförseelser som har begåtts med bilar, så som sägs i avsnitt 2.1.2. i allmänna motiveringen.

I 1 mom. sägs att bestämmelserna i 2 a kap. kan tillämpas under de förutsättningar som anges i 13 a §. Det förutsätts således inte att det nya förfarandet enligt 2 a kap. alltid tillämpas när en trafikförseelse observeras. Bestämmelsen måste vara flexibel, eftersom det nya förfarandet inte undantagslöst kommer i fråga vid alla de förseelser som observeras vid automatisk trafikövervakning. Det nya förfarandet skall inte ersätta utan endast komplettera det gällande förfarandet för föreläggande av ordningsbot. På grund av att bestämmelsen är beroende av prövning behöver

förfarandet inte heller tillämpas t.ex. i sådana fall när det av ett fotografi som har tagits vid kameraövervakning på basis av en persons ålder eller kön klart framgår att fordonet har körts av någon annan än den som i registret antecknats som ägare eller innehavare eller som den som ansvarar för användningen av en bil. I sådana fall uppnås inte syftet med bestämmelserna, dvs. ett snabbt och enkelt förfarande, om ordningsboten föreläggs utan att föraren utreds. Förfarandet drar sannolikt endast ut på tiden, eftersom en fordonsinnehavare som bestrider sin skuld skall motsätta sig ordningsboten på basis av 13 f §, varvid saken återförvisas till polisen och förundersökning måste göras så som avses i 7 § i ordningsbotslagen.

13 b §. I paragrafen sägs att förfarandet enligt 2 a kap. inleds genom att ett ordningsbotsföreläggande utfärdas för den som registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som användes vid förseelsen, utan att det utreds vem som körde fordonet. I paragrafen används uttrycket "förfarandet inleds" för att ange att avsikten är att bestämmelserna skall göra det möjligt att inleda ett *förfarande* som syftar till föreläggande av ordningsbot utan att skuldfrågan utreds. I 13 b § konstateras att förfarandet inleds utan att det utreds vem som har kört fordonet. Dessutom blir behandlingen snabbare, eftersom man slipper tolkningstvister som annars kunde uppstå t.ex. i sådana fall när det på basis av ett fotografi är oklart om en man eller en kvinna har kört fordonet. Om den som utfärdar ordningsbotsföreläggandet dock är säker på att någon annan än den registrerade ägaren eller innehavaren har kört fordonet, möjliggör bestämmelsen i 13 a §, som är beroende av prövning, att ordningsboten föreläggs föraren i enlighet med bestämmelserna om förfarandet i ordningsbotslagens 2 kap., så som sagts ovan.

Ordningsbotsföreläggandet utfärdas för ett fordons ägare i sådana fall när endast ägaren har antecknats i registret. Om både en ägare och en innehavare har antecknats i registret utfärdas föreläggandet i regel för innehavaren, eftersom denne normalt skall betraktas som den huvudsakliga användaren av fordonet. Ordningsbotsföreläggandet skall dock sändas till ägaren i ett sådant förfarande som

avses i 2 a kap., om det t.ex. på basis av en persons ålder eller kön framstår som klart sannolikare att ägaren och inte innehavaren har kört fordonet.

Enligt lagen om fordonstrafikregistret får i fordonstrafikregistret föras in personuppgifter om ägare eller innehavare av ett fordon och dessutom om fysiska personer som har tillfällig rätt att använda ett fordon. Med tillfällig användning av ett fordon avses situationer där fordonet används tillfälligt på grundval av provnummerskyltar eller förflyttningstillstånd (RP 171/2002 rd). I praktiken antecknas tillfälliga användare i regel inte i registret. Även en tillfällig användare som har antecknats i registret bör dock kunna föreläggas ordningsbot, eftersom denne sannolikt också är den som kör fordonet under den tid det är i hans eller hennes bruk. Därför föreslås i paragrafen en bestämmelse enligt vilken ett ordningsbotsföreläggande kan utfärdas förutom för ägaren eller innehavaren av ett fordon också för den som har registrerats som fordonets tillfälliga användare.

Enligt 2 mom. kan ordningsbotsföreläggandet sändas till den som ansvarar för användningen av en bil i sådana fall när endast en juridisk person har registrerats som ägare eller innehavare av bilen. Enligt vad som sägs i avsnitt 3.3. i allmänna motiveringen skall den som är bilens förare utan att vara dess ägare eller innehavare eller den som har uppgifter om vilka som är bilens förare antecknas i registret som den som ansvarar för användningen av bilen.

13 c §. Enligt 1 mom. utfärdas ordningsbotsföreläggandet av en polisman, på samma sätt som andra ordningsbotsförelägganden. Denne polisman undertecknar också föreläggandet. Nytt i förfarandet enligt 2 a kap. är att föreläggandet också kan undertecknas maskinellt. I lagstiftningen finns inte någon allmän bestämmelse om maskinellt undertecknande, men det tillåts i ett flertal särskilda bestämmelser som gäller myndigheternas beslut och utdrag ur olika register. Maskinellt undertecknande kan införas utan att systemen behöver ändras, till skillnad från elektronisk signering, som skulle vara besvärlig och dyr att genomföra inom ramen för de nuvarande tekniska lösningarna. Undertecknandet kunde gå till så att man med hjälp av ett system för

automatisk databehandling utformar en signatur som anger utfärdarens identitet, och denna signatur skrivs ut på ordningsbotsföreläggandet. Bestämmelsen om maskinellt undertecknande främjar möjligheterna att behandla ordningsbotsförelägganden som utfärdats inom ramen för det nya förfarandet med hjälp av automatiserade kontorssystem, vilket är i överensstämmelse med det huvudsakliga syftet med förfarandet, dvs. att förenkla förfarandet och spara på polisens resurser. Bestämmelsen möjliggör också att postningen av ordningsbotsförelägganden sker i form av s.k. e-korrespondens mellan polisen och posten.

I 2 mom. föreskrivs om de uppgifter som skall lämnas i ett ordningsbotsföreläggande. Punkt 1—3 i momentet motsvarar huvudsakligen bestämmelsen i ordningsbotslagens 6 § 1 mom. om de uppgifter som ett ordningsbotsföreläggande skall innehålla. Enligt momentets 3 punkt skall av ett ordningsbotsföreläggande framgå ordningsbotens belopp och dessutom det datum när ordningsboten senast skall betalas. Enligt 4 punkten skall den som fått föreläggandet också informeras om att förfarandet kan medföra även andra påföljder, såsom körförbud. I synnerhet i sådana fall när det är fordonsinnehavaren som meddelas ordningsbotsföreläggandet är det viktigt att denne är medveten om att bestämmelserna om körförbud i 75 § 2 mom. 5 och 6 punkten i vägtrafiklagen också är tillämpliga på sådana hastighetsöverträdelser som har observerats vid automatisk trafikövervakning och för vilka ordningsboten har utfärdats i det nya förfarandet enligt 2 a kap. I en del fall kan ordningsboten också inverka på förarens yrkesutövning. Enligt 5 punkten skall det anges hur den som fått föreläggandet kan motsätta sig detta, och enligt 6 punkten skall det redogöras för det förfarande som tillämpas om den som fått föreläggandet motsätter sig ordningsboten. För att minska antalet fall när någon utan grund motsätter sig ett föreläggande, skall på blanketten uppges att den som har motsatt sig ett ordningsbotsföreläggande med stöd av ordningsbotslagens 7 § och bestämmelserna i förundersökningslagen är skyldig att på kallelse av polisen infinna sig till förhör, om det är nödvändigt för att utreda saken.

Den blankett genom vilken ordningsbotsföreläggandet delges kan också innehålla andra uppgifter än de som räknas upp i 13 c § 2 mom. På blanketten kan den som fått föreläggandet och som motsätter sig ordningsboten uppmanas att ange vem som kört fordonet. Det kan dessutom nämnas att en osann uppgift om föraren kan innebära att man gör sig skyldig till falsk angivelse. Att det informeras om dessa omständigheter kan också bidra till att minska de fall när den som fått ett ordningsbotsföreläggande motsätter sig föreläggandet utan grund. Eftersom syftet med bestämmelserna är att ordningsbotsförfarandet skall kunna inledas så enkelt och smidigt som möjligt, utan att det utreds vem som kört fordonet, behöver till ordningsbotsföreläggandet inte fogas det fotografi som tagits vid kameraövervakningen. I sådana fall när ett ordningsbotsföreläggande sänds till den som i en juridisk person ansvarar för användningen av en bil kunde ett fotografi dock underlätta klarläggandet av föraren. Det är således inte uteslutet att foga fotografiet till ordningsbotsföreläggandet. Om fotografiet sänds, skall bilder på utomstående raderas i enlighet med gängse praxis.

13 d §. I paragrafen föreskrivs om delgivningen av ordningsbotsförelägganden. Eftersom avsikten är att skapa ett snabbt och resurssnålt förfarande som kan tillämpas på massförseelser, bör delgivningsbestämmelsen vara så enkel som möjligt.

Enligt paragrafen går delgivningen till så att föreläggandet sänds till den adress som antecknats i fordonstrafikregistret för fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller för den som ansvarar för användningen av bilen. Föreläggandet skall sändas utan dröjsmål och senast två veckor efter dagen för förseelsen. Delfåendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen om delgivning av andra handlingar än stämningen i 11 kap. 3 a § i rättegångsbalken samt det föreslagna 2 mom. i ordningsbotslagens 8 §, för vilket redogörs ovan. Delgivning genom vanligt brev möjliggör ett snabbt och resurssnålt förfarande men kan å andra sidan leda till att det uppstår situationer då en person måste betala en ordningsbot trots att delfående inte har skett eller han eller hon

kunde ha motsatt sig ordningsboten. Dylika fall kommer dock uppenbarligen att vara sällsynta i praktiken. Fordonsförvaltningscentralen får automatiskt ajourförda adressuppgifter från befolkningsregistercentralen och har således uppdaterade adressuppgifter om de personer som har gjort en lagenlig flyttningsanmälan till befolkningsregistercentralen. Det är således främst i sådana fall när en person som registrerats i fordonstrafikregistret inte har meddelat befolkningsregistercentralen en ändring i sina adressuppgifter som ordningsbotsföreläggandet kunde sändas till fel adress, och det beror då på personens egen försummelse att föreläggandet sänds till fel adress. Som en rättsskyddsgaranti föreslås dock i 2 a kap. en bestämmelse om att försutten fatalietid på ansökan skall återställas den som har fått ett ordningsbotsföreläggande men inte har kunnat motsätta sig ordningsboten inom den utsatta tiden. Eftersom återställandet av försutten fatalietid t.ex. inte förutsätter bevis på att den som motsätter sig ett föreläggande inte har fått del av föreläggandet, kan delgivningen ske genom vanligt brev utan att rättsskyddet för mottagaren av föreläggandet äventyras.

Att ett ordningsbotsföreläggande inte kan sändas per post under en obegränsad tid efter det att trafikförseelsen har konstaterats är även det ägnat att förbättra rättsskyddet. Enligt förslaget skall föreläggandet i dessa fall sändas utan dröjsmål och senast två veckor efter dagen för förseelsen. Om ett ordningsbotsföreläggande inte har kunnat postas inom denna tid, kan bestämmelserna i det föreslagna nya 2 a kap. inte längre tillämpas på den misstänkta förseelsen.

13 e §. I paragrafen föreskrivs om betalningen av en ordningsbot. Ordningsboten skall betalas inom 30 dagar från delfåendet av ordningsbotsföreläggandet. Den utsatta tiden motsvarar den föreslagna tiden inom vilken den som mottagit ett ordningsbotsföreläggande enligt 13 f § skall motsätta sig ordningsboten. Eftersom ordningsboten i enlighet med vad som sagts ovan delges per post som vanligt brev, föreslås det att den tid inom vilken en person skall betala eller motsätta sig ordningsboten skall vara längre än tidsfristerna i ordningsbotslagens 2 kap. Detta för att undvika situationer när en person

t.ex. på grund av en semesterresa eller av någon annan motsvarande orsak tillfälligt har varit borta hemifrån och därför inte har kunnat betala eller motsätta sig ordningsboten. Genom att reservera en tillräckligt lång tid för mottagaren av ett föreläggande att motsätta sig ordningsboten kan man också minska antalet situationer när mottagaren måste ty sig till extraordinära rättsmedel för att återställa försutten fatalietetid.

13 f §. I paragrafen tas in bestämmelser om hur mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande skall motsätta sig förelägget. Enligt 1 mom. skall mottagaren motsätta sig ordningsboten för det första om mottagaren bestrider att han eller hon är skyldig till den förseelse som avses i förelägget. Ett föreläggande kan bestridas t.ex. på den grunden att personen i fråga inte har kört det fordon som använts vid förseelsen eller överskridit hastighetsbegränsningen så som gjorts gällande. För det andra skall mottagaren motsätta sig förelägget om han eller hon anser att förelägget annars saknar grund. Det kunde t.ex. vara fråga om att bestämmelserna om nödtillstånd i 4 kap. 5 § i strafflagen skall tillämpas på fallet eller att det är fråga om en handling för vilken ordningsbot enligt lagen inte hade fått föreläggas i det förfarande som avses i 2 a kap. Mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande kan också motsätta sig förelägget om han eller hon anser att ordningsbotens belopp är alltför högt. Eftersom den som har fått ett ordningsbotsföreläggande inte har rätt att föra saken till tingsrätten i de fall när han eller hon inte motsätter sig ordningsboten, är det av rättsskyddsskäl viktigt att också andra grunder än skuldfrågan kan åberopas.

Bestämmelsen har formulerats så att den är förpliktande för att det klart skall framgå att den som fått ett ordningsbotsföreläggande måste motsätta sig förelägget om han eller hon vill åberopa någon av de ovan nämnda grunderna. Om mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande som delgivits enligt bestämmelserna i 2 a kap. inte motsätter sig förelägget, skall ordningsboten betalas och förelägget kan verkställas så som ett lagakraftvunnet ordningsbotsföreläggande.

I paragrafen konstateras att motsättandet inte behöver motiveras. Den som fått ett före-

läggande är inte skyldig att på eget initiativ aktivt främja utredningen av saken, och förfarandet står således i samklang med oskyldighetspresumtionen enligt artikel 6 stycke 2 i Europeiska människorättskonventionen. Den som hörs som vittne är dock skyldig att medverka till utredningen av saken vid förundersökningen och i rätten enligt de gällande bestämmelserna om vittnen.

Den som motsätter sig ett ordningsbotsföreläggande skall inom 30 dagar från delfåendet lämna meddelande om detta till kansliet vid polisinspektionen i det härad där förseelsen begicks. Den utsatta tiden motsvarar den i 13 e § föreslagna tiden inom vilken ordningsboten skall betalas.

Ordningsbotsförelägget skall bifogas meddelandet. Meddelandet kan ges på den blankett som finns för detta ändamål. På blanketten skall det också uppges vem som körde fordonet vid tidpunkten för förseelsen. Det är viktigt att föraren uppges, eftersom det underlättar den fortsatta behandlingen av saken i det förfarande som avses i ordningsbotslagens 2 kap. Såsom redan konstaterats ovan kan det att fel person uppges som skyldig till förseelsen betraktas som sådan falsk angivelse som är straffbar enligt strafflagens 15 kap. 6 §.

Enligt 2 mom. får meddelandet även sändas till polisinspektionen per post, med telefax eller med bud.

13 g §. Det föreslås att i 1 mom. tas in hänvisningsbestämmelser där det sägs att på ett ordningsbotsföreläggande som har utfärdats i det förfarande som avses i 2 a kap. tillämpas vad som föreskrivs i 11 § 1 och 2 mom. samt 4 kap. Bestämmelserna om övervakning samt undanröjande och verkställighet av föreläggen skall således tillämpas även på ordningsbotsföreläggen som utfärdats i det förfarande som avses i 2 a kap.

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 mom. kan ett ordningsbotsföreläggande som har utfärdats i det förfarande som avses i 2 a kap. inte föras till tingsrätten så som föreskrivs i 12 §. Syftet med bestämmelsen är att klarlägga skillnaderna mellan förfarandet enligt 2 a kap. och det normala ordningsbotsförfarandet enligt 2 kap. Endast sådana ordningsbotsföreläggen som har utfärdats i det förfarande som avses i 2 kap. kan föras

till tingsrätten. Ett ärende kan således föras till tingsrätten, om den som fått ordningsbotsföreläggandet motsätter sig föreläggandet enligt 13 f § så att saken återförvisas till polisen för prövning och ordningsbot föreläggs i det förfarande som avses i 2 kap.

13 h §. Enligt 1 mom. skall chefen för polisdistriktet till verkställighet överlämna ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren inte har motsatt sig.

I 2 mom. sägs det att chefen för polisdistriktet likaså skall undanröja ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren har motsatt sig enligt 13 f §. Då förfaller förfarandet, och saken återförvisas till polisen för behandling i den ordning som föreskrivs i 2 kap. Angående den fortsatta behandlingen av saken gäller även i övrigt vad som föreskrivs i 2, 3 och 4 kap.

När mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande har motsatt sig föreläggandet, kan enligt den föreslagna bestämmelsen i 3 mom. ett nytt föreläggande för samma gärning sändas per post till den adress som den som har gjort sig skyldig till förseelsen har uppgett. En förutsättning för detta är att den skyldiges identitet har kunnat fastställas genom ett erkännande som det inte finns anledning att beivra. Den som utfärdat ordningsbotsföreläggandet avgör på basis av prövning om bestämmelsen skall tillämpas. Erkännandet kan ges också per telefon, under de förutsättningar som anges i förundersökningslagens 22 §. Paragrafens tillämpningsområde har genom den ändring av förundersökningslagen som trädde i kraft den 1 januari 2004 (645/2003) utvidgats bl.a. så att den som misstänks för brott även får höras med hjälp av något annat medium för dataöverföring än telefon, om saken är av ringa betydelse. Syftet med ordningsbotslagens 13 h § 3 mom. är att underlätta delgivningen, men i övrigt tillämpas bestämmelserna i ordningsbotslagens 2 kap. på behandlingen av sådana ordningsbotsförelägganden som mottagaren har motsatt sig. Således gäller t.ex. beträffande betalningen av en ordningsbot, när en ordningsbot förfaller och rätten för den som mottagit ett ordningsbotsföreläggande att föra saken till tingsrätten vad som föreskrivs i 9, 10 och 12 §.

På samma sätt som den ovan nämnda änd-

ringen i 8 § gäller den föreslagna lindringen av delgivningssättet endast sådana situationer när det inte råder något tvivel om den skyldiges skuld. Därför är det inte heller i detta fall nödvändigt att föreskriva om särskilda rättsmedel för den som förelagts ordningsbot. De vanliga lagrummen som gäller ordningsbot iakttas när en ordningsbot förs till tingsrätten. Rätten till extraordinärt ändringssökande bestäms enligt rättegångsbalkens 31 kap.

13 i §. I paragrafen föreslås en bestämmelse om återställande av försutten fatalietid. Enligt förslaget kan bestämmelsen tillämpas på ordningsbotsförelägganden som delgivits per post med stöd av 13 d §. Bestämmelsen är motiverad av rättsskyddsskäl för det första för att ordningsbot kan föreläggas i det förfarande som avses i 2 a kap. utan att det utreds vem som kört det fordon som använts vid förseelsen, och för det andra för att ordningsbotsföreläggandet kan sändas till mottagaren per post som vanligt brev till den adress som framgår av fordonstrafikregistret. Ansökan om återställande av försutten fatalietid skall göras hos den tingsrätts kansli inom vars domkrets förseelsen har begåtts. Det är fråga om samma domstol som den till vilken den som vill motsätta sig ett ordningsbotsföreläggande i dag skall vända sig enligt ordningsbotslagens 12 §.

Ansökan om återställande av försutten fatalietid skall motiveras. Sökanden behöver dock inte visa varför han eller hon inte har kunnat motsätta sig ordningsbotsföreläggandet, utan domstolen skall alltid återställa den försuttna fatalietiden om ansökan har gjorts inom den tid som anges i paragrafen. Att rättsmedlet är mer omfattande än det rättsmedel som avses i 31 kap 18 § i rättegångsbalken är motiverat särskilt av den anledningen att ordningsbotsföreläggandet enligt 13 d § delges fordonets ägare eller innehavare per post och inte så som föreskrivs om delgivning i brottmål. Det skulle således i praktiken vara omöjligt för den som fått ett ordningsbotsföreläggande att visa att delfående inte har skett. Återställande av försutten fatalietid skall dock sökas senast nio månader efter dagen för förseelsen. Den utsatta tiden på nio månader är tillräckligt lång för extraordinärt ändringssökande, eftersom den möjliggör återställande av försutten fatalietid

också efter det att personen i fråga av rättsregistercentralen har uppmanats att betala ordningsboten. Rättsregistercentralen sänder en betalningsupplmaning till den som fått ett ordningsbotsföreläggande i genomsnitt tre månader efter det att föreläggandet utfärdades. Till ansökan om återställande av försutten fatalietid skall fogas ordningsbotsföreläggandet eller rättsregistercentralens betalningsupplmaning, av vilken framgår dagen för förseelsen.

Om mottagaren av ett ordningsbotsföreläggande ansöker om återställande av försutten fatalietid på basis av 13 i §, har han eller hon inte längre rätt att åberopa motsvarande rättsmedel enligt rättegångsbalkens 31 kap. 18 §, trots att bestämmelserna i rättegångsbalkens 31 kap. annars har ansetts vara tillämpliga också i sådana situationer när det extraordinära ändringssökandet gäller ordningsbot (HD 1988:36). Samma lösning har man stannat för också i 18 § i lagen om strafforderförfarande, där det finns en särskild bestämmelse om undanröjande av en lagakraftvunnen strafforder till följd av klagan. Den som mottagit ett straffanspråk har inte ansetts ha rätt till ett parallellt förfarande för klagan enligt rättegångsbalkens 31 kap. Den som fått ett ordningsbotsföreläggande kan dock använda sig av de övriga extraordinära rättsmedel som avses i rättegångsbalkens 31 kap.

Om återställande av försutten fatalietid på ansökan beviljas, anses delfäendet när den utsatta tiden för motsättande, dvs. 30 dagar, som anges i 13 f § beräknas ha skett senast den dag då personen i fråga lämnade in ansökan om återställande av försutten fatalietid till tingsrätten. Om den som fått ordningsbotsföreläggandet motsätter sig ordningsboten inom den utsatta tiden, behandlas saken i det förfarande som avses i ordningsbotslagens 2 kap., och förundersökning görs på normalt sätt enligt lagens 7 § för att reda ut vem som kört fordonet.

13 j §. I paragrafen föreslås en bestämmelse om skriftlig anmärkning. Anmärkningsförfarandet kan användas främst i de fall när en sådan förseelse som avses i 13 a § 1 eller 2 punkten har observerats vid automatisk trafikövervakning men förseelsen har varit så ringa att ordningsbot inte föreläggs enligt po-

lisens praxis för ingripande. Anmärkningen kan leda till att den som gjort sig skyldig till en trafikförseelse ändrar sitt trafikbeteende, och den har då stor betydelse i förebyggande syfte.

Också i vägtrafiklagens 104 § 2 mom. föreskrivs det om anmärkning. Enligt momentet kan en polisman vid ringa trafikförseelser utan att vidta andra åtgärder tilldela den skyldige en anmärkning. Den föreslagna bestämmelsen i ordningsbotslagens 2 a kap. skall dock anses vara motiverad av den anledningen att den gör det möjligt att ge den som registrerats som ett fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller som den som ansvarar för användningen av en bil en anmärkning. Anmärkningen kan sändas till personen i fråga på den adress som framgår av fordonstrafikregistret.

1.2. Polislagen

28 §. Det föreslås att den bestämmelse som innehåller definitionen av teknisk övervakning kompletteras så att med teknisk övervakning avses förutom de nuvarande situationerna också övervakning riktad mot fordon. Tillägget klarlägger nuläget såtillvida att bestämmelserna om teknisk övervakning utsträcks även till mobil övervakning, som enligt den gällande tolkningen inte omfattas av definitionen. Dessutom klargörs det att med övervakning kan avses också övervakning som riktar sig mot fordon. Enligt ordalydelsen i den gällande lagen skall den tekniska övervakningen uttryckligen rikta sig mot en person eller en grupp av personer. Eftersom det väsentliga i detta förslag är att övervakningen kan riktas uttryckligen mot fordon, oberoende av vem föraren är, är det skäl att ändra definitionen av teknisk övervakning i överensstämmelse med detta. Enligt vad som sägs i avsnitt 2.1.1. i allmänna motiveringen har ordalydelsen i den gällande lagen tolkats så att teknisk övervakning av fordon inte omfattas av bestämmelserna i polislagen i sådana fall när övervakningen inte de facto riktar sig mot ett fordonets förare.

Det föreslagna tillägget möjliggör att teknisk övervakning som riktar sig mot fordon utförs på basis av bestämmelserna i polislagen. Å andra sidan är också övervakning som

viktas sig mot fordonsförande teknisk övervakning enligt lagen. Avsikten är att gällande praxis skall kvarstå som huvudregel vid automatisk trafikövervakning, dvs. övervakningen skall samtidigt rikta sig mot såväl fordonet som föraren. Detta betyder i praktiken att fordonen fotograferas framifrån, varigenom fordonsövervakningen möjliggörs genom att ett fotografi fås av fordonets registreringsnummer, och dessutom syns också föraren på bilden och kan identifieras. Det är fortfarande viktigt att föraren utreds, framför allt med tanke på de fall när ordningsbotsföreläggandet bestrids och grova fall av fortkörning. Bestämmelsen möjliggör också att sådan restidsövervakning som det redogörs för i avsnitt 2.1.2. i allmänna motiveringen används vid den automatiska trafikövervakningen.

29 §. Det föreslås att i paragrafen tas in ett nytt 2 mom., enligt vilket teknisk övervakning för utredande av trafikbrott får företas utan att det meddelas på förhand om övervakningen, om inte fast övervakningsutrustning används. Bestämmelsen är främst tänkt att tillämpas vid sådan mobil övervakning där ett förhandsmeddelande skulle försvåra övervakningen. Däremot skall det fortfarande meddelas på förhand om fast övervakning som utförs med övervakningskameror som finns uppsatta på övervakningsstolpar vid vägkanten. Det föreslås inte att skyldigheten att meddela på förhand om övervakningen slopas i dessa fall, eftersom man har kunnat konstatera att meddelandet sänker körhastigheterna och därmed förbättrar trafiksäkerheten, vilket är ett av de centrala syftena även med denna proposition.

1.3. Lagen om fordonstrafikregistret

3 §. Det föreslås att till 2 mom. fogas en ny 6 punkt, enligt vilken i fordonstrafikregistret får föras in uppgifter om fysiska personer som är sådana i fordonslagen (1090/2002) avsedda personer som ansvarar för användningen av en bil. Av lagtekniska skäl måste också 5 punkten ändras.

5 §. Till 1 mom. fogas en ny 10 punkt, enligt vilken i registret får registreras för registrets syfte behövliga uppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil. Av lag-

tekniska skäl måste också 9 punkten ändras. Enligt 2 mom. föreskrivs om uppgifterna vid behov närmare genom förordning av statsrådet.

14 §. Enligt det tillägg som görs till 1 mom. 1 punkten har var och en rätt att enskilt få uppgifter eller en kopia av offentliga uppgifter även om personer som ansvarar för användningen av en bil. I princip är uppgifterna i fordonstrafikregistret offentliga, och således skall också uppgifterna om den som ansvarar för användningen av en bil vara offentligt tillgängliga på samma sätt som uppgifterna om fordonsägare och fordonsinnehavare är i dag. Om det i registret finns en anteckning om ett förbud som begränsar användningen av personuppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil, begränsar förbudet utlämnandet av uppgifter på samma sätt som ett förbud som gäller en fordonsägare eller fordonsinnehavare.

1.4. Fordonslagen

3 §. Det föreslås att till definitionerna i 3 § i fordonslagen, som trädde i kraft den 1 januari 2003, fogas en ny 23 punkt, där det sägs att med den som ansvarar för användningen av en bil avses en i Finland bosatt myndig fysisk person som är en bils huvudsakliga förare utan att vara dess ägare eller innehavare eller, om det inte finns någon huvudsaklig förare, som har uppgifter om vilka som är bilens förare. Den som ansvarar för användningen av en bil skall ha minst körkort för personbil, dvs. körkort för fordon av klass B. Genom denna förutsättning minskar risken för att bestämmelsen missbrukas för att undgå körförbudspåföljder.

Bestämmelser om skyldighet att anmäla vem som ansvarar för användningen av en bil finns i 64 § 2 mom. Av lagtekniska skäl måste också 3 § 22 punkten ändras.

De gällande bestämmelserna om fordonsinnehavare föreslås inte bli ändrade. Av detta följer att den som ansvarar för användningen av en bil inte har några sådana skyldigheter som i lagstiftningen åläggs fordonsinnehavare, med undantag av den skyldighet att motsätta sig ett föreläggande som föreslås i 2 a kap. i ordningsbotslagen. Ett fordons huvudsakliga användare skall även framöver i

första hand registreras som fordonets innehavare. Endast i sådana fall när en fysisk person som använder en bil inte kan registreras som innehavare skall personen i fråga registreras som den som ansvarar för användningen av bilen.

Kretsen av personer som använder en bil som registrerats i en juridisk persons namn kan å andra sidan vara så varierande att det är svårt att uppge någon enskild användare. I sådana fall skall den person i företaget som har uppgifter om bilens förare uppges som den som ansvarar för användningen av bilen.

64 §. Av de orsaker som anges i allmänna motiveringen föreslås det att till 64 § i fordonslagen fogas ett nytt 2 mom., där det föreskrivs om skyldighet att anmäla en person som ansvarar för användningen av en bil. Denna person definieras i 3 § 23 punkten. Endast sådana bilar i fråga om vilka varken ägaren eller innehavaren är en fysisk person omfattas av anmälningsskyldigheten. För mopeder och motorcyklar behöver således inte uppges en person som ansvarar för användningen av fordonet. Såsom konstateras i allmänna motiveringen kan fortkörning med motorcykel med dagens metoder inte övervakas automatiskt, eftersom fordonet fotografaras framifrån och registerskylten på motorcyklar sitter bakpå. Det är i allmänhet inte heller möjligt att identifiera föraren av en motorcykel p.g.a. hjälmen. Det vore således inte ändamålsenligt att i detta skede utsträcka skyldigheten att registrera en person som ansvarar för användningen av ett fordon till att omfatta motorcyklar. Om övervakningsmetoderna i framtiden ändras kan bestämmelserna ses över vid behov. På grund av begränsningen omfattar bestämmelsens tillämpningsområde inte heller släpvagnar, traktorer, motorredskap, mopeder eller tre- eller fyrhjulingar. Anmälningsskyldigheten gäller inte heller tillfälliga användare som anmäls i samband med förflytnings- eller provnummerintyg.

66 §. Det föreslås att i 66 §, som gäller godkännande av fordon för införande i register, sägs att en allmän förutsättning för första registrering och omregistrering av en bil är att en behörig utredning lämnas även om den som ansvarar för användningen av bilen. Motsvarande utredning skall lämnas i sam-

band med ändringsregistrering. Utredningen skall lämnas i sådana fall när varken ägaren eller innehavaren av fordonet är en fysisk person. Med behörig utredning avses de uppgifter som anges i 16 § i förordningen om uppgifterna i fordonstrafikregistret.

2. Närmare bestämmelser

Med stöd av bemyndigandet i 64 § 2 mom. i fordonslagen utfärdas i samband med ikraftträdandet av ändringarna i fordonslagen en förordning om ändring av förordningen om registrering av fordon. I förordningen tas in en definition av den som ansvarar för användningen av en bil. Definitionen motsvarar 3 § 23 punkten i fordonslagen. Dessutom skall inte bara ägaren och innehavaren utan också den som ansvarar för användningen av en bil t.ex. när ett arbetsförhållande upphör själv kunna göra anmälan om utplånande av uppgifterna.

Samtidigt utfärdas en förordning om ändring av förordningen om uppgifterna i fordonstrafikregistret. På grund av de ändringar som föreslås i lagen om fordonstrafikregistret tas i förordningen in en bestämmelse om att uppgifterna om den som ansvarar för användningen av en bil antecknas i registret som registreringsuppgifter om fordonet.

3. Ikraftträdande

Ändringarna i ordningsbotslagen och polislagen föreslås träda i kraft ca tre månader efter det att de har antagits och blivit stadfästa. Av de orsaker som nämns i avsnitt 6 i allmänna motiveringen föreslås ändringarna i lagen om fordonstrafikregistret och fordonslagen samt, på motsvarande sätt, bestämmelserna om den som ansvarar för användningen av en bil i ordningsbotslagen träda i kraft först den 1 januari 2008. I ikraftträdelsebestämmelsen till ändringen av ordningsbotslagen konstateras för tydlighetens skull att lagen tillämpas på förseelser som har begåtts efter lagens ikraftträdande.

Det föreslås att en övergångsbestämmelse tas in i samband med ikraftträdelsebestämmelsen med tanke på de juridiska personer som omfattas av den anmälningsskyldighet som anges i 64 § 2 mom. i fordonslagen. Det

är således fråga om juridiska personer som i sin ägo eller besittning har en bil beträffande vilken det när lagen träder i kraft inte har registrerats någon fysisk person. Dessa juridiska personer skall i samband med första registrering, ändringsregistrering eller omregistrering anmäla en fysisk person för registrering. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att uppgifterna i registret är korrekta så att de myndigheter som övervakar att lagstiftningen iakttas och rättskipningsmyndigheterna kan tillämpa de nya bestämmelserna om ordningsbotsförfarandet fullt ut. Det är således motiverat att ändringarna görs så att det inte uppstår några extra kostnader för de juridiska personer som har fullgjort sin registreringsskyldighet i enlighet med gällande lagstiftning och registreringspraxis. Att registreringsskyldigheten i övergångsfasen kopplas till de övriga registreringsanmälningarna underlättar också tillsynen över att bestämmelserna iakttas.

4. Lagstiftningsordning

De föreslagna bestämmelserna om förfarandet bör granskas med hänsyn till oskyldighetspresumtionen. Oskyldighetspresumtionen utgör en del av garantierna för en rättvis rättegång enligt grundlagens 21 §. Bestämmelser om oskyldighetspresumtionen finns dessutom i artikel 6 stycke 2 i Europeiska människorättskonventionen samt i artikel 14 stycke 2 i FN:s konvention om medborgerliga och politiska rättigheter. På de grunder som anges i avsnitt 3.1.1. i allmänna motiveringen bör de föreslagna bestämmelserna om förfarandet inte anses stå i strid med oskyldighetspresumtionen. Bestämmel-

serna innebär inte att bevisbördan överförs på den som mottagit ett ordningsbotsföreläggande utan endast att beviskyldigheten lindras i förfarandets början när det gäller fordonsförarens identitet. Den som bestrider en ordningsbot behöver inte bevisa att han eller hon inte är skyldig, utan det räcker med ett enkelt meddelande till polisen om att personen i fråga motsätter sig ordningsboten, varefter saken framskrider enligt de bestämmelser som iakttas vid behandlingen av andra motsvarande ordningsbotsförseelser. Av detta följer också att ett ordningsbotsföreläggande efter det att polisen har gjort förundersökning kan föras till tingsrätten för behandling enligt 12 § i ordningsbotslagen, om den som fått föreläggandet har motsatt sig det. Förfarandet skall således också anses uppfylla kravet enligt grundlagens 21 § på att en part har rätt att få sin sak behandlad av behörig domstol och rätt att söka ändring i beslut. En ytterligare rättsskyddsgaranti för den som har fått ett ordningsbotsföreläggande är att personen i fråga har rätt att ansöka om återställande av försutten fatalietid med stöd av den föreslagna 13 i § i ordningsbotslagen om saken har behandlats i det nya förfarandet så att ordningsbotsföreläggandet har sänts till mottagaren med posten som ett vanligt brev. Återställande av försutten fatalietid skall beviljas på ansökan. Så som sagts ovan är syftet med bestämmelsen att säkerställa att ingen lider rättsförlust till följd av att inte ha fått del av ett ordningsbotsföreläggande.

På ovan nämnda grunder kan de föreslagna lagarna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag**om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande**

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

2 kap.

Föreläggande av ordningsbot

8 §

Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ordningsbotsföreläggandet utan hinder av 1 mom. sändas per post till den skyldige, antingen på den adress som denne har uppgett eller på den adress som framgår av fordons- trafikregistret. Ordningsbotsföreläggandet skall då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor efter dagen för förseelsen. Delfäendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att ordningsbotsföreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

10 §

En ordningsbot förfaller, om inte föreläggande har delgivits inom ett år från dagen för förseelsen.

2 a kap.

Förfarandet vid föreläggande av ordningsbot för trafikförseelser som observerats utan att fordonet stoppats

13 a §

Bestämmelserna i detta kapitel kan tillämpas på behandlingen av en ordningsbotsförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och som har observerats vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet har stoppats, när förseelsen gäller

1) överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med högst 20 kilometer i timmen, eller

2) körning på ett busskörfält eller spårvagnsfält i strid med trafikmärken.

13 b §

Förfarandet inleds genom att ett ordningsbotsföreläggande utfärdas för den fysiska person som vid tidpunkten för förseelsen var registrerad som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som användes vid förseelsen, utan att det utreds vem som körde fordonet.

Om ingen fysisk person har registrerats

som ägare eller innehavare av en bil, utfärdas ordningsbotsföreläggandet för den som enligt registret ansvarar för användningen av bilen.

13 c §

Ett ordningsbotsföreläggande utfärdas av en polisman. Ett ordningsbotsföreläggande skall utfärdas skriftligen och undertecknas av utfärdaren. Föreläggandet kan också undertecknas maskinellt.

Av ett ordningsbotsföreläggande skall framgå

- 1) personuppgifter om den som fått föreläggandet,
- 2) tiden och platsen för förseelsen samt förseelsens art och de lagrum som tillämpas,
- 3) ordningsbotens belopp och det datum när ordningsboten senast skall betalas,
- 4) de eventuella övriga påföljder som förseelsen kan medföra för den som fått föreläggandet, såsom körförbud,
- 5) hur den som fått föreläggandet skall gå till väga om han eller hon vill motsätta sig ordningsboten, samt
- 6) det förfarande som tillämpas om den som fått föreläggandet motsätter sig ordningsboten.

13 d §

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

13 e §

En ordningsbot skall betalas inom 30 dagar från delfåendet av ordningsbotsföreläggandet, om inte mottagaren motsätter sig föreläggandet.

13 f §

En mottagare av ett ordningsbotsföreläggande som bestrider att han eller hon är skyldig till den förseelse som avses i föreläggandet eller annars anser att föreläggandet saknar grund skall motsätta sig föreläggandet. Motsättandet behöver inte motiveras.

Den som motsätter sig ett ordningsbotsfö-

reläggande skall inom 30 dagar från delfåendet lämna meddelande om detta till kansliet vid polisinrättningen i det härad där förseelsen begicks. Ordningsbotsföreläggandet skall bifogas meddelandet. Meddelandet kan ges på en blankett som finns för detta ändamål.

Meddelandet får även sändas till polisinrättningen per post, med telefax eller med bud.

13 g §

På ett ordningsbotsföreläggande som har utfärdats i det förfarande som avses i detta kapitel tillämpas 11 § 1 och 2 mom. samt 4 kap.

Ett ordningsbotsföreläggande som har utfärdats i det förfarande som avses i detta kapitel kan inte föras till tingsrätten så som föreskrivs i 12 §.

13 h §

Chefen för polisdistriktet skall till verkställighet överlämna ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren inte har motsatt sig eller som inte har undanröjts.

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

När mottagaren har motsatt sig ordningsbotsföreläggandet kan ett nytt föreläggande för samma gärning sändas per post till den adress som den som har gjort sig skyldig till förseelsen har uppgett, om den skyldiges identitet har kunnat fastställas genom ett erkännande som det inte finns anledning att betvivla. Delfåendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

13 i §

Den som inte inom utsatt tid har kunnat motsätta sig ett ordningsbotsföreläggande som delgivits enligt 13 d § skall på ansökan återställas försutten fatalietid. I ansökan om återställande av försutten fatalietid skall personen i fråga uppge varför han eller hon inte har kunnat motsätta sig föreläggandet inom den utsatta tiden, och ansökan skall ges in till

den tingsrätt inom vars domkrets förseelsen har begåtts senast inom nio månader efter dagen för förseelsen. Ordningsbotsföreläggandet eller betalningsuppsmaningen skall bifogas ansökan.

13 j §

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

Anmärkningen ges av en polisman och sänds till personen i fråga på den adress som framgår av fordonstrafikregistret.

Anmärkningen kan även ges en person som registrerats som den som ansvarar för användningen av en bil.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagens 2 a kap. 13 b § 2 mom. och 13 j § 2 mom. träder dock i kraft den 1 januari 2008.

Lagen tillämpas på förseelser som har begåtts efter dess ikraftträdande.

2.

Lag**om ändring av 28 och 29 § i polislagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i polislagen av den 7 april 1995 (493/1995) 28 § 1 mom. 1 punkten och 29 §, av dem 28 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 21/2001, som följer:

28 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *teknisk övervakning* iakttagande eller avlyssning av allmänheten, fordonsförare, fotgängare eller fordon med hjälp av en teknisk apparat samt automatisk upptagning av ljud eller bild,

formerat om detta, på allmän plats eller allmän väg företa teknisk övervakning för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet, förebyggande av brott, identifiering av personer som är misstänkta för brott samt för bevakning av särskilda övervakningsobjekt.

Teknisk övervakning för utredande av trafikbrott får dock företas utan att det informeras på förhand om övervakningen, om inte fast övervakningsutrustning används.

29 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

Förutsättningar för teknisk övervakning

Polisen har rätt att, efter att på förhand in-

3.

Lag**om ändring av lagen om fordonstrafikregistret**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 13 juni 2003 om fordonstrafikregistret (541/2003) 3 § 2 mom. 5 punkten, 5 § 1 mom. 9 punkten och 14 § 1 mom. 1 punkten och
fogas till 3 § 2 mom. en ny 6 punkt och till 5 § 1 mom. en ny 10 punkt som följer:

3 §

De registrerade

I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

5) har parkeringstillstånd för handikappade,
6) är sådana i fordonslagen (1090/2002) avsedda personer som ansvarar för användningen av en bil.

5 §

Andra uppgifter som registreras om fysiska personer

I fråga om fysiska personer får utöver basuppgifter registreras för registrets syfte behövliga

9) uppgifter om arten av innehavarens besittningsrätt,

10) uppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil.

14 §

Utlämnande av enskilda offentliga uppgifter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har var och en rätt att enskilt få uppgifter eller en kopia av offentliga uppgifter i registret enligt följande:

1) uppgifter om fordon och beskattningen av fordon, inteckningar i fordon, namnet på fordonsägare och fordonsinnehavare samt på personer som ansvarar för användningen av en bil samt adress och kontaktinformation som förts in i registret på basis av fordonets registreringstecken eller tillverkningsnummer,

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

4.

Lag**om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen av den 11 december 2002 (1090/2002) 3 § 22 punkten och 66 §
1 mom. samt
fogas till 3 § en ny 23 punkt samt till 64 § ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2 och
3 mom. blir 3 och 4 mom., som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

22) tillverkarens representant en i det finska företags- och organisationsdatasystemet införd sammanslutning som bedriver handel med eller import av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och som befullmäktigats av tillverkaren och som får tillgång till tekniska uppgifter vilka hänförs till ett fordon, en komponents eller en separat teknisk enhets konstruktion och utrustning och vilka är ett villkor för godkännande,

23) den som ansvarar för användningen av en bil en i Finland bosatt myndig fysisk person som är en bils huvudsakliga förare utan att vara dess ägare eller innehavare eller, om bilen inte har någon huvudsaklig förare, som har uppgifter om bilens förare; den som ansvarar för användningen av en bil skall ha minst kör rätt för fordon av klass B.

64 §

Anmälan av fordons registeruppgifter

Om ingen fysisk person har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, skall den som ansvarar för användningen av bilen anmälas för registrering.

66 §

Godkännande av fordon för införande i register

En allmän förutsättning för första registrering och omregistrering av ett fordon är att en behörig utredning lämnas om betalning av skatter och avgifter som hänförs till fordonet, om äganderätten till fordonet och om fordonsinnehavaren och, i de situationer som avses i 64 § 2 mom, om den som ansvarar för användningen av en bil samt om att föreskriven trafikförsäkring tecknats. Motsvarande

utredningar skall lämnas vid ändringsregistrering av fordonet. Vid ändringsregistrering behöver dock inte lämnas utredning över betalning av skatter och avgifter. Om de villkor för bilskatteförmån som ställts i samband med den första registreringen inte har uppfyllts, omregistreras fordonet bara om skattemyndigheten ger sitt godkännande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.
Om en fysisk person inte före ikraftträdandet har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, skall sådan anmälan som avses i 64 § 2 mom. göras i samband med första registrering, ändringsregistrering eller omregistrering av bilen.

Helsingfors den 11 mars 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Justitieminister Johannes Koskinen

*Bilaga
Parallelltexter*

1.

Lag

om ändring av lagen om ordningsbotsförfarande

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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

Föreläggande av ordningsbot

8 §

Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ordningsbotsföreläggandet utan hinder av 1 mom. sändas per post till den skyldige, antingen på den adress som denne har uppgett eller på den adress som framgår av fordonstrafikregistret. Ordningsbotsföreläggandet skall då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor efter dagen för förseelsen. Delfäendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att ordningsbotsföreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

10 §

Ordningsbot förfaller, om inte föreläggande har delgivits inom tre månader från dagen för förseelsen.

10 §

En ordningsbot förfaller, om inte föreläggande har delgivits inom ett år från dagen för förseelsen.

2 a kap.

Förfarandet vid föreläggande av ordningsbot för trafikförseelser som observerats utan att fordonet stoppats

13 a §

Bestämmelserna i detta kapitel kan tillämpas på behandlingen av en ordningsbotsförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och som har observerats vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet har stoppats, när förseelsen gäller

1) överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med högst 20 kilometer i timmen, eller

2) körning på ett busskörfält eller spår-vagnsfält i strid med trafikmärken.

13 b §

Förfarandet inleds genom att ett ordningsbotsföreläggande utfärdas för den fysiska person som vid tidpunkten för förseelsen var registrerad som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som användes vid förseelsen, utan att det utreds vem som körde fordonet.

Om ingen fysisk person har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, utfärdas ordningsbotsföreläggandet för den som enligt registret ansvarar för användningen av bilen.

13 c §

Ett ordningsbotsföreläggande utfärdas av en polisman. Ett ordningsbotsföreläggande skall utfärdas skriftligen och undertecknas av utfärdaren. Föreläggandet kan också undertecknas maskinellt.

Av ett ordningsbotsföreläggande skall framgå

1) personuppgifter om den som fått föreläggandet,

2) tiden och platsen för förseelsen samt förseelsens art och de lagrum som tillämpas,

3) ordningsbotens belopp och det datum när ordningsboten senast skall betalas,

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

5) hur den som fått föreläggandet skall gå

till väga om han eller hon vill motsätta sig ordningsboten, samt

6) det förfarande som tillämpas om den som fått föreläggandet motsätter sig ordningsboten.

13 d §

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

13 e §

En ordningsbot skall betalas inom 30 dagar från delfäendet av ordningsbotsföreläggandet, om inte mottagaren motsätter sig föreläggandet.

13 f §

En mottagare av ett ordningsbotsföreläggande som bestrider att han eller hon är skyldig till den förseelse som avses i föreläggandet eller annars anser att föreläggandet saknar grund skall motsätta sig föreläggandet. Motsättandet behöver inte motiveras.

Den som motsätter sig ett ordningsbotsföreläggande skall inom 30 dagar från delfäendet lämna meddelande om detta till kansliet vid polisinrättningen i det härad där förseelsen begicks. Ordningsbotsföreläggandet skall bifogas meddelandet. Meddelandet kan ges på en blankett som finns för detta ändamål.

Meddelandet får även sändas till polisinrättningen per post, med telefax eller med bud.

13 g §

På ett ordningsbotsföreläggande som har utfärdats i det förfarande som avses i detta kapitel tillämpas 11 § 1 och 2 mom. samt 4 kap.

Ett ordningsbotsföreläggande som har utfärdats i det förfarande som avses i detta kapitel kan inte föras till tingsrätten så som föreskrivs i 12 §.

13 h §

Chefen för polisdistriktet skall till verkställighet överlämna ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren inte har motsatt sig eller som inte har undanröjts.

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

När mottagaren har motsatt sig ordningsbotsföreläggandet kan ett nytt föreläggande för samma gärning sändas per post till den adress som den som har gjort sig skyldig till förseelsen har uppgett, om den skyldiges identitet har kunnat fastställas genom ett erkännande som det inte finns anledning att betvivla. Delfäendet anses ha skett den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen skall antecknas på föreläggandet.

13 i §

Den som inte inom utsatt tid har kunnat motsätta sig ett ordningsbotsföreläggande som delgivits enligt 13 d § skall på ansökan återställas försutten fatalietid. I ansökan om återställande av försutten fatalietid skall personen i fråga uppge varför han eller hon inte har kunnat motsätta sig föreläggandet inom den utsatta tiden, och ansökan skall ges in till den tingsrätt inom vars domkrets förseelsen har begåtts senast inom nio månader efter dagen för förseelsen. Ordningsbotsföreläggandet eller betalningsuppmeningen skall bifogas ansökan.

13 j §

Om en förseelse som avses i 13 a § 1 eller 2 punkten med hänsyn till förhållandena är ringa, kan den som registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som använts vid förseelsen ges en skriftlig anmärkning, utan att några andra åtgärder vidtas. Anmärkningen ges av en polisman och sänds till personen i fråga på den adress som framgår av fordonstrafikregistret.

Anmärkningen kan även ges en person

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

som registrerats som den som ansvarar för användningen av en bil.

*Denna lag träder i kraft den 20 .
Lagens 2 a kap. 13 b § 2 mom. och 13 j § 2 mom. träder dock i kraft den 1 januari 2008.*

Lagen tillämpas på förseelser som har begåtts efter dess ikraftträdande.

2.

Lag**om ändring av 28 och 29 § i polislagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i polislagen av den 7 april 1995 (493/1995) 28 § 1 mom. 1 punkten och 29 §, av den 28 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 21/2001, som följer:

Gällande lydelse

28 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) teknisk övervakning iakttagande eller avlyssning av allmänheten, fordonsförare eller fotgängare med hjälp av en teknisk anordning samt automatisk upptagning av ljud eller bild,

Föreslagen lydelse

28 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) teknisk övervakning iakttagande eller avlyssning av allmänheten, fordonsförare, fotgängare *eller fordon* med hjälp av en teknisk *apparat* samt automatisk upptagning av ljud eller bild,

29 §

Förutsättningar för teknisk övervakning

Polisen har rätt att, efter att på förhand meddelat om detta, på allmän plats företa teknisk övervakning för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet, förebyggande av brott, identifiering av personer som är misstänkta för brott samt för bevakning av särskilda övervakningsobjekt.

29 §

Förutsättningar för teknisk övervakning

Polisen har rätt att, efter att på förhand *informerat* om detta, på allmän plats *eller allmän väg* företa teknisk övervakning för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet, förebyggande av brott, identifiering av personer som är misstänkta för brott samt för bevakning av särskilda övervakningsobjekt.

Teknisk övervakning för utredande av trafikbrott får dock företas utan att det informeras på förhand om övervakningen, om inte fast övervakningsutrustning används.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag**om ändring av lagen om fordonstrafikregistret**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 13 juni 2003 om fordonstrafikregistret (541/2003) 3 § 2 mom. 5 punkten, 5 § 1 mom. 9 punkten och 14 § 1 mom. 1 punkten och
fogas till 3 § 2 mom. en ny 6 punkt och till 5 § 1 mom. en ny 10 punkt som följer:

Gällande lydelse

3 §

De registrerade

I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

5 §

Andra uppgifter som registreras om fysiska personer

I fråga om fysiska personer får utöver basuppgifter registreras för registrets syfte behövliga

14 §

Utlämnande av enskilda offentliga uppgifter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har var och en rätt att enskilt få uppgifter eller en kopia av offentliga uppgifter i registret enligt följande:

Föreslagen lydelse

3 §

De registrerade

I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

5) har parkeringstillstånd för handikappade,

6) är sådana i fordonslagen (1090/2002) avsedda personer som ansvarar för användningen av en bil.

5 §

Andra uppgifter som registreras om fysiska personer

I fråga om fysiska personer får utöver basuppgifter registreras för registrets syfte behövliga

9) uppgifter om arten av innehavarens besittningsrätt,

10) uppgifter om den som ansvarar för användningen av en bil.

14 §

Utlämnande av enskilda offentliga uppgifter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har var och en rätt att enskilt få uppgifter eller en kopia av offentliga uppgifter i registret enligt följande:

Gällande lydelse

1) uppgifter om fordon och beskattningen av fordon, inteckningar i fordon, fordonsägares och fordonsinnehavares namn samt adress och kontaktinformation som förts in i registret på basis av fordonets registreringsstecken eller tillverkningsnummer,

Föreslagen lydelse

1) uppgifter om fordon och beskattningen av fordon, inteckningar i fordon, *namnet på fordonsägare och fordonsinnehavare samt på personer som ansvarar för användningen av en bil* samt adress och kontaktinformation som förts in i registret på basis av fordonets registreringstecken eller tillverkningsnummer,

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

4.

Lag**om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen av den 11 december 2002 (1090/2002) 3 § 22 punkten och 66 § 1 mom. samt
fogas till 3 § en ny 23 punkt samt till 64 § ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., som följer:

Gällande lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

22) tillverkarens representant en i det finska företags- och organisationsdatasystemet införd sammanslutning som bedriver handel med eller import av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och som befullmäktigats av tillverkaren och som får tillgång till tekniska uppgifter vilka hänför sig till ett fordons, en komponents eller en separat teknisk enhets konstruktion och utrustning och vilka är ett villkor för godkännande.

Föreslagen lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

22) tillverkarens representant en i det finska företags- och organisationsdatasystemet införd sammanslutning som bedriver handel med eller import av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och som befullmäktigats av tillverkaren och som får tillgång till tekniska uppgifter vilka hänför sig till ett fordons, en komponents eller en separat teknisk enhets konstruktion och utrustning och vilka är ett villkor för godkännande,

23) *den som ansvarar för användningen av en bil en i Finland bosatt myndig fysisk person som är en bils huvudsakliga förare utan att vara dess ägare eller innehavare eller, om bilen inte har någon huvudsaklig förare, som har uppgifter om bilens förare; den som ansvarar för användningen av en bil skall ha minst körrätt för fordon av klass B.*

64 §

Anmälan av fordons registeruppgifter

Om ingen fysisk person har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, skall den som ansvarar för användningen av bilen anmälas för registrering.

66 §

Godkännande av fordon för införande i register

En allmän förutsättning för första registrering och omregistrering av ett fordon är att en behörig utredning lämnas om betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet, om äganderätten till fordonet och om fordonsinnehavaren samt om att föreskriven trafikförsäkring tecknats. Motsvarande utredningar skall lämnas vid ändringsregistrering av fordonet. Vid ändringsregistrering behöver dock inte lämnas utredning över betalning av skatter och avgifter. Om de villkor för bilskatteförmån som ställts i samband med den första registreringen inte har uppfyllts, omregistreras fordonet bara om skattemyndigheten ger sitt godkännande.

66 §

Godkännande av fordon för införande i register

En allmän förutsättning för första registrering och omregistrering av ett fordon är att en behörig utredning lämnas om betalning av skatter och avgifter som hänför sig till fordonet, om äganderätten till fordonet och om fordonsinnehavaren och, i de situationer som avses i 64 § 2 mom, om den som ansvarar för användningen av en bil samt om att föreskriven trafikförsäkring tecknats. Motsvarande utredningar skall lämnas vid ändringsregistrering av fordonet. Vid ändringsregistrering behöver dock inte lämnas utredning över betalning av skatter och avgifter. Om de villkor för bilskatteförmån som ställts i samband med den första registreringen inte har uppfyllts, omregistreras fordonet bara om skattemyndigheten ger sitt godkännande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

Om en fysisk person inte före ikraftträdandet har registrerats som ägare eller innehavare av en bil, skall sådan anmälan som avses i 64 § 2 mom. göras i samband med första registrering, ändringsregistrering eller omregistrering av bilen.
