

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till revidering av lagstiftningen om trafikbrott

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att de straffsstadganden som innehåller hot om fängelse för brott som berör väg-, sjö- och spårtrafiken samt luftfarten, dvs. samtliga transportsätt, skall koncentreras till 23 kap. strafflagen. Stadgandena om bötestraff för gärningar av förseelsekaraktär skall däremot fortfarande ingå i speciallagstiftningen för ifrågasvarande transportsätt.

Strafflagens grundläggande brottsrekvisit för trafikbrott föreslås vara äventyrande av trafiksäkerheten, varmed avses att gärningsmannen på ett sätt som är ägnat att medföra fara för annans säkerhet uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta trafikreglerna eller sådan omsorg och försiktighet som trafiken kräver. I kapitlet föreslås också ingå ett stadgande om grovt äventyrande av trafiksäkerheten samt stadganden om trafikfylleri inom de olika transportsätten, förande av

förskaffningsmedel utan behörighet samt smitning i vägtrafik.

I propositionen föreslås att 44 kap. 9 § strafflagen om brytande mot föreskrifter till förekommande av fartygs sammanstötande eller om tågsäkerheten skall upphävas såsom obehövlig samt att till 48 kap. 3 § om miljöförseelse skall fogas ett nytt 4 mom., som skall göra det möjligt att döma ut straff för sådana brott mot sjötrafiklagen som medför fara för miljön. Dessutom föreslås vissa, främst tekniska ändringar i vägtrafiklagen, luftfartslagen och sjötrafiklagen så, att straffstadgandena i dessa lagar till behövliga delar ersätts med hänvisningar till strafflagen.

Lagarna är avsedda att träda i kraft så snart som möjligt efter att de har godkänts och blivit stadfästa.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

En säker och smidig trafik förutsätter detaljerade regler som skall iakttas av alla som ger sig ut i trafiken. Reglerna skall med tanke på olika trafiksituationer föreskriva hur var och en skall styra eller manövrera sitt fordon eller röra sig i trafiken, väja för andra eller annars förfara för att förhindra sammanstötningar. Likaså skall vissa minimikrav ställas på förare och fordon samt flera sådana företeelser förbjudas eller begränsas som man vet att med tämligen stor sannolikhet medför risk för olyckshändelser.

Trafikreglerna har utvecklats separat för varje transportsätt och karaktären hos de olika transportsätten har medfört skillnader i reglerna. Skillnaderna kan direkt bero på tekniska omständigheter, såsom att ett fartyg i sjötrafik t.ex. i jämförelse med ett tåg tämligen fritt kan välja sin färdväg eller på att föraren av ett motorfordon i vägtrafik i princip ensam styr sitt fordon, medan trafik säkerheten inom luftfarten eller spår- och sjötrafiken i väsentlig mån kan bero på den övriga besättningen eller på personer utanför fordonet. Av tekniska och ekonomiska orsaker är luftfarten och spårtrafiken till sin karaktär kollektivtrafik, särskilt jämfört med vägtrafiken. Vägtrafiken har också en egen karaktär i den bemärkelsen att alla måste delta i den. Spårtrafiken i Finland har dessutom av historiska orsaker det särdraget att det straffrättsliga ansvaret för statsjärnvägarnas anställda har bestämts enligt deras ställning såsom tjänstemän.

Trots skillnaderna har trafikreglerna många gemensamma drag. Genom dem försöker man öka tryggheten i trafiken och se till att den löper tillräckligt smidigt. Ökad uppmärksamhet har också fästs vid behovet av att minska de miljöolägenheter som trafiken medför. De viktigaste regleringsobjekten är i stor utsträckning desamma: fordonen (konstruktion och egenskaper), förarna (kompetens och skyldigheter) samt de egentliga trafikreglerna (såsom väjningsregler och skyldighet att iaktta trafikmärken och påbud som meddelas för reglering av trafiken). Trafikreglerna baserar sig numera i hög grad på internationella avtal. Ett annat gemensamt drag är att en underlåtelse att iaktta stadgandena och bestämmelserna sanktioneras med

hot om straff.

Den straffrättsliga regleringen utgår i hög grad från att brott mot regler och bestämmelser redan i och för sig är straffbara. Aktiv tillsyn utövas över att trafikreglerna iaktas. I vår tid är trafiken så livlig att det vore omöjligt att upprätthålla trafik säkerheten om endast beteende som resulterat i olyckshändelser eller skador i trafiken skulle bestraffas.

Av ovan nämnda orsaker kännetecknas trafikbrotten av ett fareansvarstänkande i den bemärkelsen att s.k. abstrakt fara är tillräcklig för att göra en gärning straffbar. För att straff skall utdömas förutsätts inte att fara har orsakats i det enskilda fallet. Detta brukar i brottsrekvisitet uttryckas med att gärningen har varit "ägnad att förorsaka fara". I brottsrekvisitet för vissa trafikbrott nämns över huvud taget inte fara. I dessa fall har lagstiftaren vid utformningen av förbudet stannat för att anse att ifrågavarande förfarande alltid till sin karaktär är farligt.

Fareansvarstänkandet motiveras av såväl principiella som praktiska orsaker. Huruvida ett brott mot trafikreglerna kommer att orsaka konkret fara beror i allmänhet på andra personer i trafiken än den som har brutit mot reglerna. Om en förare t.ex. strax före ett backkrön börjar köra om ett framförförande fordon på den mötande trafikens körfält, blir den (konkreta) fara som han förorsakar eller inte förorsakar beroende av om mötande trafik förekommer eller inte. I vardera fallet skall omkörningen anses lika klandervärd, eftersom konkretiseringen av faran inte är beroende av den som företar omkörningen. Också i praktiken skulle det bli synnerligen svårt att tillämpa trafikbrottsrekvisiten om dessa skulle förutsätta att konkret fara för någon uppstår. I stadstrafiken skulle man t.ex. ofta bli tvungen att godtyckligt avgöra vem av de inblandade som skall anses vara målsägande. Beträffande vägtrafikbrotten avstod man redan för länge sedan från ett sådant arrangemang. När nu trafikbrottslagstiftningen revideras, är avsikten att samma, på farans abstrakta karaktär baserade lösning konsekvent skall utsträckas till att gälla också de andra transportsätten. I dessa har frågan dock inte samma praktiska betydelse som i vägtrafiken, eftersom det kan förutses att de trafikbrott

som kommer till straffrättslig behandling även i fortsättningen främst kommer att vara sådana som har lett till vägtrafikolyckor, eventuellt dock med undantag av den kraftigt ökande trafiken med fritidsbåtar, inom vilken övervakningen håller på att utvecklas så att den allt mer påminner om övervakningen av vägtrafiken.

Ovan nämnda fareansvarstänkande har dock medfört att väldigt många beteenden i trafiken har blivit straffbara. Särskilt i vägtrafiken, som alla blir tvungna att delta i, gör sig också en omsorgsfull vägtrafikan lätt skyldig till en i princip straffbar gärning. Vägtrafikförseelserna är så många att det i praktiken sällan är möjligt att fästa uppmärksamhet vid i vilken grad brottet kan tillräknas gärningsmannen såsom skuld. Detta har lett till att den straffrättsliga regleringen i synnerligen hög grad har fått en prägel som påminner om s.k. strikt ansvar, som är främmande för straffrättsliga principer. I vissa rättsordningar har man därför i stor utsträckning reglerat de talrika smärre trafikförseelserna genom administrativa påföljder eller hänfört dem till system som befinner sig i området mellan straffrättsliga och administrativa påföljder.

De gärningar som i denna framställning klassificeras som trafikbrott utgör en avsevärd andel av samtliga brott. Av de 754 542 brott som under 1994 kom till polisens kännedom uppfyllde 45,7 %, dvs. 344 955 rekvirit som anges i vägtrafiklagen. Av dessa var dock 68 %, dvs. 234 491 trafikförseelser enligt 103 § vägtrafiklagen. Antalet trafikfylleribrott enligt 23 kap. strafflagen var samma år 23 062, dvs. de utgjorde 3,1 % av det sammanlagda antalet brott. Bland trafikfylleribrotten utgjordes de största grupperna av rattfylleri och körning under påverkan av rusmedel (sammanlagt 8 671) samt grovt rattfylleri (11 719). Väsentliga förändringar har under de senaste tio åren inte skett i det absoluta antalet trafikbrott, men i proportion till såväl vagnparken som fordonskilometerna har trafikbrotten tydligt minskat.

Största delen av de gärningar som är trafikbrott enligt vägtrafiklagen, dvs. nästan samtliga trafikförseelser och också största delen av de fall av äventyrande av trafiksäkerheten som avses i 98 § vägtrafiklagen behandlas i annan ordning än ordinarie brottmål, dvs. antingen i strafforder- eller ordningsbotförfarande. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 99 § vägtrafiklagen

samt de brott som avses i 23 kap. strafflagen behandlas däremot vanligtvis i en ordinarie rättegång. Av dessa brott är grovt rattfylleri det enda för vilket nästan utan undantag utdöms fängelsestraff.

Det är viktigt att man också inom trafiken skulle försöka se till att det ordinarie straffrättsliga systemet har möjlighet att sköta sin egentliga uppgift, dvs. att det endast anlitas när det är frågan om sådana brott mot stadganden och bestämmelser vilka faktiskt uppfattas såsom brott och vilka till sin karaktär uppskattas medföra större än enbart ringa fara, även om man i trafikreglerna blir tvungen att förbjuda beteende som medför relativt ringa fara och utöva tillsyn över att förbuden åtlids.

För tillfället är stadgandena om trafikfylleri de enda som för varje transportsätts vidkommande konsekvent ingår i strafflagen. Annars bestraffas trafikbrotten främst med stöd av stadganden som ingår i lagar som gäller de olika transportsätten och som till stor del är utformade på ett sätt som inte motsvarar de gällande principerna för utformning av brottsrekvisit. I denna proposition föreslås att de viktigaste straffstadganena för samtliga transportsätts vidkommande skall sammanföras i strafflagen, dock med de undantag angående sjölagen (674/94) som framgår nedan i avsnitt 4.

Genom att straffstadgandena för samtliga sådana trafikbrott som anses vara så klandervärda att det är motiverat att de bestraffas med fängelse sammanförs i strafflagens kapitel om trafikbrott, bidrar man också till att förverkliga den princip som omfattades vid totalreformen av strafflagen och som går ut på att straffsystemet i strafflagen skall inriktas på mera klandervärd beteende. Samtidigt är det möjligt att på ett konsekventare sätt ta ställning till hur klandervärda olika trafikbrott är, såväl inom de olika transportsätten som i förhållande till trafikfylleribrotten, som (med några undantag, som också nu föreslås bli ställda utanför strafflagen) redan under två årtionden har bestraffats med stöd av stadganden i strafflagen. Övriga brott mot trafikreglerna skall enbart bestraffas med böter, ordningsbot eller andra påföljder som uttryckligen lämpar sig för smärre förseelser. Genom detta arrangemang försöker man såväl främja trafiksäkerheten som tillämpa straffrättsliga principer på klandervärda gärningar i trafiken.

Kapitlet om trafikbrott skall uttryckligen

skydda trafiksäkerheten, varmed främst avses att de som rör sig i trafiken skall skyddas till liv och hälsa. Trafiksäkerheten omfattar visserligen också ett skydd för egendom, men detta är inte av särskilt stor betydelse i sammanhanget, eftersom knappast någon av de kriminaliseringar som gäller trafiken enbart är avsedd att skydda egendom och användningen av fordon i allmänhet inte enbart äventyrar förmögenhetsvärden. Om detta dock är fallet, är beteendet antingen sådant att det är naturligtast att bestraffa det enligt de stadganden i strafflagen som uttryckligen avser skydd för egendom eller också är förseelsen så liten att påföljden inte skall bestämmas enligt strafflagen utan enligt stadganden som gäller ifrågavarande transportsätt. I sjölagen (20 kap. 1 § 6 mom. och 7 §) ingår t.ex. dylika stadganden som skyddar lastägarens intressen.

Till sin karaktär står trafikbrotten nära de brott som riktar sig mot liv och hälsa. Stadgandena i 21 kap. strafflagen blir därför ofta tillämpliga i situationer där gärningen är straffbar också såsom trafikbrott. Detta gäller särskilt fall där dödsfall eller personskada har vållats genom oaktsamhet i anslutning till en gärning som bestraffas såsom trafikbrott. I så fall utdöms straff också för dödsvållande eller vållande av personskada. Likaså är det sällsynt men fullt möjligt att förarens avsikt varit att döda eller misshandla någon, varvid stadgandena i 21 kap. strafflagen om uppsåtliga brott mot liv eller uppsåtliga misshandelsbrott blir tillämpliga. Om en gärning i trafiken omedelbart och direkt riktar sig mot stora människomassor eller betydande förmögenhetsvärden, kan stadgandena i 34 kap. strafflagen om allmänfarliga brott bli tillämpliga.

I 21 kap. 13 § strafflagen finns ett stadganden om framkallande av fara. För att gärningen skall vara straffbar förutsätts att gärningsmannen uppsåtligt eller genom grov oaktsamhet har utsatt någon för allvarlig fara till liv eller hälsa. Stadgandet är sekundärt i förhållande till andra straffstadganden som föreskriver ett minst lika strängt straff för gärningen. Dock blir det i allmänhet inte aktuellt att tillämpa stadgandet ens när någon genom brott mot trafikregler förorsakar konkret fara och gärningen inte såsom trafikförseelse kunde bestraffas lika strängt. Detta beror på att man i de föreslagna stadgandena om trafikbrott konsekvent har omfattat den principen att straffbarheten

skall grunda sig på abstrakt fara och uttryckligen har försökt utgå från detta vid graderingen av hur klandervärd en gärning skall anses vara. Konsekvensen i graderingen av trafikbrotten enligt hur grovt brottet är blir lidande om också stadgandet om framkallande av fara skulle tillämpas på dem. Detta stadgande är dock ett jämförelseobjekt som har påverkat utarbetandet av trafikbrottsrekvisiten och straffskalorna och i vissa trafiksituationer kan det i ett enskilt fall tolkas ha betydelse.

Eftersom kapitlet om trafikbrott har angränsning till brott mot trafikregler som är avsedda att främja trafiksäkerheten (inklusive bestämmelser som har meddelats med hänsyn till trafiksäkerheten), hör till kapitlet inte heller stadganden om miljön, allmän ordning eller myndigheternas verksamhet. Trafikbeteendet regleras delvis också av stadganden som inte i egentlig mening är trafikregler. Allvarlig kränkning av dessa stadganden regleras därför i andra kapitel i strafflagen. Detta medför att kapitlet om trafikbrott inte innehåller stadganden om straff som har anknytning till kontrollavgiften i kollektivtrafik, upprätthållande av ordning i kollektivtrafiken, terrängtrafiken eller anordningar som försvårar hastighetsövervakningen. I den mån som hot om fängelsestraff behövs i fråga om dessa brott, hör stadgandena naturligare hemma i andra kapitel i strafflagen.

2. Nuläge

Stadgandena om straff för vägtrafikbrott ingår med undantag av strafflagens stadganden om trafikfylleri i vägtrafiklagen. I lagens 8 kap., som gäller trafikbrott, finns stadganden om äventyrande av trafiksäkerheten (98 §), grovt äventyrande av trafiksäkerheten (99 §), trafikfylleri (100 §), smitning (101 §), körning utan körrätt (102 §) och trafikförseelse (103 §).

Rekvisitet för vägtrafiklagens stadganden om straff för äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten och trafikförseelse utgörs av en allmän hänvisning till andra regler, antingen reglerna i vägtrafiklagen eller i förordningar och beslut som har meddelats med stöd av den. Den som bryter mot dessa regler gör sig skyldig till trafikförseelse. I rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten förutsätts dessutom att brottet är uppsåtligt eller att det har begåtts

av vårdslöshet eller ovarsamhet samt att beteendet är ägnat att äventyra trafiksäkerheten. Endast när det gäller sådant grovt äventyrande av trafiksäkerheten som föraren av ett motordrivet fordon har gjort sig skyldig till förutsätts det att brottet har skett uppsåtligt eller av likgiltighet och att beteendet har varit ägnat att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa.

För trafikförseelse är straffet böter, för äventyrande av trafiksäkerheten böter eller högst tre månader fängelse och för grovt äventyrande av trafiksäkerheten minst 30 dagsböter eller högst två år fängelse. Vissa trafikbrott bestraffas med ordningsbot i stället för med böter.

Stadgandet om smitning förpliktar en förare av ett motordrivet fordon som har varit inblandad i en trafikolycka att omedelbart stanna och efter förmlåga bistå skadade. Brott mot denna skyldighet bestraffas med böter eller högst ett år fängelse. Stadgandet är sekundärt i förhållande till stadgandet om utsättande i 21 kap. 14 § strafflagen.

Förande av ett motordrivet fordon utan kör rätt (körning utan kör rätt) bestraffas med böter eller högst tre månader fängelse.

I gällande 23 kap. strafflagen berörs vägtrafiken av stadgandena om rattfylleri (1 §), grovt rattfylleri (2 §), körning under påverkan av rusmedel (3 §) samt överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad (7 §). För rattfylleri bestraffas enligt gällande lag den som för ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten i hans blod är minst 0,5 promille eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft och för grovt rattfylleri den som för ett sådant fordon när alkoholhalten i hans blod är minst 1,2 promille eller minst 0,60 milligram per liter i hans utandningsluft. Maximistraffet för grovt rattfylleri är detsamma som för grovt äventyrande av trafiksäkerheten, dvs. två år fängelse.

För lufttrafikens vidkommande ingår straffstadgandena i 86 - 89 §§ luftfartslagen (281/95), som trädde i kraft den 1 mars 1996, samt i 23 kap. 5 § strafflagen (fylleri i lufttrafik). I 86 § luftfartslagen finns ett allmänt stadgande om äventyrande av flygsäkerheten. Enligt stadgandet bestraffas alla brott mot luftfartslagen eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den. Av dessa regler är luftfartsreglerna, dvs. "trafikreglerna för luftfarten" i detta sammanhang de viktigaste. Sanktionen

vid äventyrande av flygsäkerheten är böter eller högst sex månader fängelse. Grovt äventyrande av flygsäkerheten bestraffas enligt 87 § med minst 30 dagsböter eller högst två år fängelse.

I luftfartslagen kompletteras strafflagens stadgande om fylleri i lufttrafik av ett sekundärt stadgande i 88 § om bruk av rusmedel i luftfart. Stadgandet utgår från principen om total nykterhet i luftfarten. I 89 § finns ett stadgande om luftfartsförseelse. De gärningar som stadgandet kriminaliserar är till största delen inte av den arten att de äventyrar lufttrafiken. I 34 kap. strafflagen finns dessutom stadganden om trafik sabotage (2 §) och kapning av fartyg (11 §). Även om stadgandena är avsedda att skydda bl.a. luftfartsäkerheten, är det inte ändamålsenligt att de behandlas i anslutning till kapitlet om trafikbrott.

Stadgandena om straff för brott i sjötrafik ingår i 24 § sjötrafiklagen (463/96), 23 kap. 6 § strafflagen (fylleri i sjötrafik), 34 kap. 2 och 11 §§ och 44 kap. 9 § 1 mom. strafflagen samt i 20 kap. sjölagen. Av dessa behandlas stadgandena i 34 kap. strafflagen, som också gäller sjötrafiken, inte i anslutning till det föreslagna kapitlet om trafikbrott. I 42 § lotsningsförordningen (393/57) finns ett sekundärt stadgande som föreskriver bötesstraff för fartygets befälhavare. I likhet med flera av sjölagens straffstadganden har inte heller detta stadgande betydelse för revideringen av stadgandena om trafikbrott. Enligt sjötrafiklagen bestraffas också brott mot stadganden som har meddelats med stöd av nämnda lag. Brott mot egentliga trafikregler för sjötrafiken, såväl båttrafiken som handelsjöfarten, bestraffas med stöd 44 kap. 9 § strafflagen. Sådana trafikregler är framför allt de s.k. sjövägsreglerna, som kompletteras av reglerna för inre farvatten samt trafikstadgan för kanaler och rörliga broar.

I 44 kap. 9 § 2 mom. strafflagen finns ett stadgande om äventyrande av tågsäkerheten. Enligt stadgandet är det straffbart att uppsåtligt eller av vårdslöshet bryta mot föreskrifter om tågsäkerheten och på detta sätt framkalla fara för annans säkerhet eller egendom. Stadgandet i 34 kap. 2 § strafflagen om trafik sabotage gäller också bl.a. järnvägar. Eftersom de anställda vid järnvägen har varit tjänstemän, har också strafflagens stadganden om tjänstebrott blivit tillämpliga på brott i spårtrafik, medan smärre

tågsäkerhetsförseelser har behandlats i disciplinärt förfarande.

3. Rattfylleristadgandena i vissa andra stater

3.1. Allmänt

Det har inte ansetts motiverat att till denna proposition foga en utredning om hur trafikbrotten i allmänhet har reglerats i främmande stater, bl.a. av den anledningen att även om trafikreglerna i hög grad är identiska t.ex. i de stater som är medlemmar av Europeiska unionen (EU), finns det dock skillnader. Däremot behandlas nedan rattfylleristadgandena i de nordiska länderna och i vissa av de viktigaste EU-staterna.

3.2. Sverige

I Sverige ingår stadgandena om straff för rattfylleri i lagen om straff för vissa trafikbrott (1951:649). Rattfyllerifallen fördelar sig på två gärningsformer, beroende på hur grovt brottet har varit.

Enligt 4 kap. 1 § är det straffbart att föra ett motordrivet fordon eller en spårvagn under påverkan av alkoholhaltiga drycker. Gärningen är straffbar om alkoholhalten i förarens blod under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille eller minst 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft.

Likaså gör sig föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn enligt 4 kap. 2 mom. skyldig till rattfylleri om han för fordonet under sådan påverkan av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Stadgandet tillämpas också när föraren på likadant sätt är påverkad av något annat medel än alkohol.

Rattfylleri bestraffas i Sverige med böter eller högst sex månader fängelse. I 4 § 4 mom. anges särskilt att rattfylleristadgandena inte skall tillämpas om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning som utförs med behörigt tillstånd.

Stadgandena om grundgärningsformen i fråga om rattfylleri ingår i lagens 4 §, som i ändrad lydelse (1990:149) trädde i kraft den 1 juli 1990.

Den form av rattfylleri som bestraffas strängare regleras i 4 a § lagen om straff för vissa trafikbrott. Om ett brott som avses i 4

§ första eller andra stycket är att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av hur grovt brottet är skall särskilt tre faktorer beaktas, nämligen om 1) föraren har haft en alkoholkoncentration som har uppgått till 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft, 2) föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller 3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

3.3. Norge

I Norge ingår stadgandena om rattfylleri i 22 § veitrafikkloven. I paragrafen konstateras att ingen får framföra eller försöka framföra ett motorfordon när han är påverkad av alkohol eller något annat berusande medel. Överstiger alkoholhalten i blodet 0,5 promille eller har föraren en alkoholmängd i kroppen som kan föra till så stor alkoholhalt i blodet, skall han alltid anses vara påverkad av alkohol i den bemärkelsen som avses i veitrafikkloven. Detsamma gäller fall där föraren har mera än 0,25 milligram alkohol i sin utandningsluft.

I stadgandet konstateras särskilt att villfarelse hos gärningsmannen i fråga om alkoholhalten inte fritar honom från straff. Rattfylleristadgandet ändrades senast 1988.

I 31 § veitrafikkloven föreskrivs att den som bryter mot 22 § 1 mom., som gäller rattfylleri, i allmänhet skall dömas till (a) böter och villkorligt fängelsestraff, om alkoholhalten i blodet understiger en promille eller alkoholhalten i utandningsluften understiger 0,5 milligram per liter luft, (b) böter och villkorligt eller ovillkorligt fängelsestraff, om alkoholhalten i blodet är 1,0 - 1,5 promille eller på motsvarande sätt alkoholhalten i utandningsluften är 0,5 - 0,75 milligram per liter luft samt (c) böter och ovillkorligt fängelse, om alkoholhalten i blodet överstiger 1,5 promille eller alkoholhalten i utandningsluften överstiger 0,75 milligram per liter luft. Återfall skärper straffet enligt 31 §.

Enligt 22 § 2 mom. veitrafikkloven är det för den som har fört ett motorfordon förbjudet att förtära alkohol eller annat rusmedel eller bedövande medel under sex timmar efter att körningen avslutades, om föraren förstår eller borde förstå att körningen kommer att leda till polisutredning. Förbudet

gäller inte efter att blod- eller utblåsningsprov har tagits och inte heller i det fall att polisen meddelar att polisundersökning inte behöver äga rum. Brott mot förbudet i 22 § 2 mom. veitrafikkloven beträffas med böter eller fängelse. Vid bestämmande av straffet skall särskild uppmärksamhet fästas vid graden av påverkan hos föraren och den fara som körningen har medfört.

3.4. Danmark

Även i Danmark ingår stadgandena om straff för rattfylleri i den danska vägtrafiklagen, dvs. færdselsloven. Enligt lagens 53 § är det straffbart att framföra ett motordrivet fordon efter att föraren har intagit alkohol i en sådan omfattning att alkoholhalten i blodet under eller efter färden överstiger lagstadgade gränser. Rattfylleriet kan enligt stadgandet vara grövre eller lindrigare.

Den grövre formen av rattfylleri kallas i lagen *spirituskørsel*, vilken regleras i færdselslovens 53 § 1 och 2 mom. Grundgärningsformen av grovt rattfylleri innebär att gärningsmannen har fört ett motordrivet fordon efter att ha intagit alkohol i en sådan omfattning att alkoholhalten i blodet under eller efter färden överstiger 1,2 promille. Med stöd av samma lagrum döms också en förare vars blodalkoholhalt har understigit 1,2 promille, men dock har varit minst 0,8 promille, ifall förarens likgiltiga inställning till trafiksäkerheten har medfört person- eller egendomsskada eller risk för sådan skada. Lagens 53 § 2 mom. ger dessutom möjlighet att bestraffa en person vars uppträdande under färden eller därefter ger motiverad anledning att anta att han till följd av alkoholpåverkan inte har förmått framföra fordonet på ett betryggande sätt. Det är alltså frågan om fall där det av någon anledning inte har varit möjligt att ta ett blodprov som skulle bevisa att föraren har varit berusad.

Till den lindrigare formen av rattfylleri (*promillekørsel*) gör enligt dansk lag en förare sig skyldig om alkoholhalten i hans blod under färden eller därefter överstiger 0,8 promille. För att det lindrigare stadgandet skall bli tillämpligt förutsätts det dessutom att föraren inte genom sin gärning anses ha gjort sig skyldig till ovan nämnda form av rattfylleri, som beträffas strängare.

I samtliga de fall som avses i 53 § är försök straffbart.

Enligt lagens 54 § är det straffbart att

framföra ett fordon i ett sådant tillstånd att föraren t.ex. till följd av trötthet, sjukdom eller inverkan av ett bedövande medel befinner sig i ett sådant tillstånd att han är ur stånd att föra fordonet på ett helt betryggande sätt. Även i detta fall är försök straffbart.

Den lindrigare gärningsformen bestraffas enligt 117 § med böter. Återfall skärper straffet så, att även frihetsstraff kan utdömas om gärningsmannen har dömts för rattfylleri under de tre år som närmast föregick brottet.

Också vid grövre rattfylleri är straffet vanligtvis böter ifall gärningsmannen inte tidigare har gjort sig skyldig till detta brott. Har alkoholhalten i förarens blod överstigit 2 promille kan straffet dock vara fängelse eller frihetsstraffet haefte i högst ett år. Likaså kan fängelsestraff utdömas till följd av skada eller fara som föraren har förorsakat.

Enligt lagens 54 § 4 mom. har ägaren av en restaurang eller ett annat dylikt serveringsställe som är öppet för allmänheten samt personalen på ett sådant ställe en särskild skyldighet att försöka hindra en person som har besökt serveringsstället att föra ett fordon eller en häst om de till följd av den alkohol som han har förtärt på serveringsstället har grund att anta att han är oförmögen att tryggt göra detta.

3.5. Storbritannien

I Storbritannien grundar sig rattfylleriets straffbarhet på Road Traffic Act (R.T.A.) från 1988. Lagen ändrades i viss mån 1991 genom en lag med samma namn.

Enligt 1991 års R.T.A. (sec 4) är det en straffbar gärning att föra ett motordrivet fordon på väg eller annan offentlig plats om föraren är så påverkad av alkohol eller berusande medel att han inte är lämpad (is unfit to) att föra fordonet. Likaså straffas den som direkt har hand om ett fordon (being in charge of the vehicle) medan han på ovan nämnt sätt är under påverkan av alkohol eller berusande medel. Försök är i bägge fallen straffbart.

När det gäller den gärning som förutsätter att gärningsmannen direkt har haft hand om fordonet har gränserna för vilket beteende som är straffbart varierat en aning. Vid tolkningen av stadgandet fäster man uppmärksamhet t.ex. vid om den misstänkte har befunnit sig inne i fordonet, om han har haft nycklarna i sin besittning, osv. Brottsrekvisitet är t.ex. inte uppfyllt om den misstänkte

enbart har varit alkoholpåverkad och i detta tillstånd utan fordonsägarens tillstånd har suttit på förarsätet. Likaså undgår den misstänkte straff om han kan visa att det med hänsyn till de rådande förhållandena i fallet är helt osannolikt att han skulle ha fört fordonet i berusat tillstånd.

I R.T.A. finns också ett stadgande om rattfylleri (sec 5), där gärningens straffbarhet grundar sig på den mängd alkohol som den misstänkte har i kroppen. Enligt detta stadgande är det straffbart att föra eller omedelbart har hand om ett fordon eller göra försök därtill om alkoholhalten i blodet, utandningsluften eller urinen överstiger bestämda gränser. Enligt samma lag (sec. 11) är gränsen för straffbarhet 35 milligram alkohol per hundra milliliter utandningsluft, 80 milligram alkohol per hundra milligram blod eller 107 milligram alkohol per hundra milliliter urin.

I Storbritannien har domstolen flera olika påföljder till sitt förfogande när den dömer ut straff för rattfylleribrott. Vanligtvis utdöms åtminstone böter. Även villkorligt eller ovillkorligt fängelsestraff är möjligt, dock så att den som första gången gör sig skyldig till rattfylleri kan dömas till ovillkorligt fängelsestraff endast om fordonet har framförts synnerligen bristfälligt eller om föraren tidigare har dömts för ovarsam körning. De allmänna förutsättningarna för utdömning av frihetsstraff skärptes betydligt genom regelverket The Criminal Justice Act, som trädde i kraft 1991. Straffet för rattfylleri är högst sex månader fängelse.

Trafikbrottsreformen 1991 innebar att ytterligare en gärning i anslutning till rattfylleri kriminaliserades i det brittiska rättssystemet. Till lagen fogades ett särskilt stadgande om straff för den som oförsiktigt och under påverkan av alkohol för ett motorfordon på ett sådant sätt att han vållar en annans död. Straffet för sådant dödsvållande är fängelse i högst fem år.

3.6. Frankrike

I Frankrike finns det grundläggande stadgandet om rattfylleri bland de stadganden som gäller straff för brott i vägtrafiken (L. n. 83-1045 du 8 déc. 1983). Det är straffbart att föra ett fordon (de tout véhicule) när alkoholhalten i blodet är minst 0,8 promille eller utandningsluften på motsvarande sätt innehåller minst 0,4 milligram alkohol per

liter. I lagen betonas att det är straffbart att i ett sådant tillstånd föra ett fordon oberoende av om föraren verkar vara berusad eller inte. Den strängaste påföljden är böter, varvid maximibeloppet kan vara rentav 30 000 franc, jämte högst två år fängelse.

Enligt det andra rattfylleristadgandet (Décr. n. 94-570 du 11 juill. 1994) är det straffbart att föra ett fordon (de tout véhicule) när alkoholhalten i blodet är minst 0,7 promille eller utandningsluften på motsvarande sätt innehåller minst 0,35 milligram per liter. Stadgandet blir tillämpligt endast förutsatt att inte föraren genom gärningen gör sig skyldig till sådant rattfylleri som kriminaliseras i lagens första artikel och som bestraffas strängare.

3.7. Tyskland

I Tyskland finns en allmän gräns av 0,8 promille. Enligt 315 a § Strafgesetzbuch skall bl.a. den som för ett spår- eller luftbärfordon, ett fartyg eller ett luftfartyg trots att han är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra rusmedel att han till följd därav inte tryggt kan föra fordonet och genom sitt förfarande förorsakar avsevärd fara för annans liv, hälsa eller egendom, för *äventyrande av spår-, fartygs- och lufttrafik* bestraffas med böter eller fängelse i högst fem år. Även försök är straffbart. Om gärningsmannen endast har gjort sig skyldig till vållande är påföljden böter eller högst två år fängelse.

I 315 c § finns stadganden om *äventyrande av vägtrafik*. Skyldig till detta brott gör sig bl.a. den som för ett fordon i vägtrafik trots att han är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra rusmedel att han till följd därav inte tryggt kan föra fordonet och genom sitt förfarande i avsevärd mån äventyrar annans liv, hälsa eller egendom. Påföljden är böter eller fängelse i högst fem år. Försök är straffbart. Om gärningsmannen endast har gjort sig skyldig till vållande är påföljden böter eller högst två år fängelse. Reglerna är följaktligen desamma för vägtrafiken och övriga transportsätt.

Trafikfylleri regleras i 316 §, som är sekundär i förhållande till 315 a och 315 c §§. Till fängelse i högst ett år eller till böter döms den som för ett fordon i trafiken trots att han är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra rusmedel att han till följd därav inte tryggt kan föra fordonet. I stad-

gandet förutsätts alltså inte att fara har uppstått. Gärningen är straffbar också när gärningsmannen endast har gjort sig skyldig till vållande.

4. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

En av de dominerande principerna vid reformen av strafflagen har varit att alla de viktigaste kriminaliseringarna skall samlas i strafflagen. Sådana kriminaliseringar är åtminstone de i vilka det anses befogat att domstolen har möjlighet att döma ut fängelsestraff. I gällande vägtrafiklag, luftfartslag och sjötrafiklag samt sjölag ingår straffstadganden där straffskalan omfattar fängelse. Inom alla transportsätt är hot om fängelsestraff befogat när det gäller de farligaste trafikbrotten. Enligt de principer som omfattades i totalreformen av strafflagen skall därför straffstadgandena samlas i strafflagen.

I den rådande situationen måste det ses såsom ett missförhållande att behovet av straffstadganden för de olika transportsätten inte konsekvent har övervägts och att den fara som en gärning medför inte har ställts i relation till den fara som andra gärningar medför eller till de gällande stadgandena om rattfylleri, vilka nu ingår i strafflagen.

Straffstadgandena för vägtrafiken motsvarar bäst de gällande straffrättsliga principerna t.ex. i fråga om det ovan nämnda fareansvarstänkandet. Dock kan inte heller dessa stadganden längre anses vara helt tillfredsställande och de kan inte heller i oförändrad lydelse flyttas över till strafflagen.

I brottsrekvisiten för de trafikbrott som regleras i vägtrafiklagen har den eftersträvarde trestegsgraderingen inte förverkligats. I praktiken är det sällan någon skillnad mellan äventyrande av trafiksäkerheten och trafikförseelse. Följaktligen har grundgärningsformen för vägtrafikbrott, nämligen äventyrande av trafiksäkerheten, urvattnats så att den motsvarar blannostadgandet om straff för trafikförseelse. Detta beror på att ett brott mot nästan vilken trafikregel som helst kan medföra smärre fara för trafiksäkerheten. Straffpraxis borde därför differentieras så, att straff med stöd av strafflagen skulle utdömas endast när den abstrakta fara som är förknippad med trafikbrottet inte är ringa. Samtidigt kunde en tillräckligt lindrig straffpraxis omfattas i fråga om ringa förseelser som bestraffas enligt speciallagstiftning.

I propositionen föreslås att i strafflagen skall ingå ett särskilt 23 kap. om trafikbrott. I detta kapitel skall för alla transportsätt vidkommande samlas de viktigaste av de straffstadganden som syftar till att skydda trafiksäkerheten. Målet för reformen är att speciallagstiftningen efter reformen skall innehålla stadganden om förseelser som endast bestraffas med böter, ordningsbot eller andra påföljder som är lämpliga vid små trafikförseelser.

Målet kan emellertid inte fullt ut nås ännu genom denna reform. Vid reformen av sjölagen överfördes kriminaliseringarna i den tidigare sjölagen i nästan oförändrad lydelse till 20 kap. i den nya sjölagen, som trädde i kraft den 1 oktober 1994. Avsikten är att kapitlet i sin helhet skall revideras inom den närmaste framtiden. Sjölagen innehåller en mångfald av straffstadganden, vilka varken till sitt skrivsätt eller sin straffskala motsvarar de principer som omfattades vid totalreformen av strafflagen. Därför föreslås att stadgandena i 20 kap. sjölagen inte skall röras i detta skede, utan först i samband med att hela kapitlet revideras, varvid det i fråga om trafiksäkerheten tekniskt sett blir enkelt att hänvisa till 23 kap. strafflagen. Lösningen, som inte följer förslaget från det strafflagsprojekt som har utgjort grund för detta lagförslag, motiveras också med att den nya sjötrafiklagen som trädde i kraft den 1 juli 1996 gäller all sjötrafik.

Grundrekvisitet i kapitlet är äventyrande av trafiksäkerheten. Stadgandet skall gälla samtliga viktiga transportsätt, dvs. väg-, sjö- och spårtrafiken samt luftfarten. För samtliga dessa transportsätt skall regeln vara densamma som den som redan nu tillämpas vid äventyrande av trafiksäkerheten inom vägtrafiken; till straff döms den som uppsåtligen eller av vårdslöshet i trafiken försummar sin allmänna omsorgsplikt eller någon annan uttrycklig regel på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet. Dock skall stadgandet inte tillämpas om regelbrottet endast är ägnat att vålla ringa fara; i dessa fall skall påföljden bestämmas enligt speciallagen för ifrågakvarande transportsätt. Pedagogiska orsaker och den stora betydelse som vägtrafiken har i tillämpningspraxis talar dock för att vägtrafiken särskilt tas upp i brottsrekvisitet.

Också grovt äventyrande av trafiksäkerheten skall på samma sätt utgöra ett gemensamt grundrekvisit för samtliga transportsätt.

I rekvisitet skall nämnas vissa av de mest typiska situationerna där en strängare straffskala blir tillämplig. Såväl inom vägtrafiken som inom de övriga transportsätten kan brott mot trafikreglerna begås på synnerligen många sätt som måste betraktas såsom särskilt farliga. Det är inte möjligt att ge en uttömmande förteckning över dessa situationer. Förteckningen skulle antingen bli så allmän eller omfattande att resultatet skulle bli intetsägande, eller också skulle den bli bristfällig i den bemärkelsen att det i praktiken skulle förekomma fall som inte nämns i förteckningen men i vilka det skulle bli nödvändigt att tillämpa detta strängare straffstadgande. Kvalifikationsgrunderna i stadgandet skall därför endast betraktas såsom exempel. En dom för grovt äventyrande av trafiksäkerheten skall vara möjlig också i andra fall än de som nämns i stadgandet, om fallet kan jämföras med exemplet. I förslaget har det alltså ansetts nödvändigt att göra ett undantag från den i andra sammanhang tillämpade principen att rekvisitet för den kvalificerade gärningsformen utformas med hjälp av en uttömmande förteckning över de omständigheter som gör brottet kvalificerat.

Ett annat viktigt undantag som har ansetts följa av trafikbrottens karaktär är att straffbarheten också i fråga om den kvalificerade gärningsformen skall basera sig på abstrakt fara. I samband med totalreformen av strafflagen har i allmänhet i rekvisitet för den kvalificerade gärningsformen konkret fara nämnts såsom kvalifikationsgrund. Den principiella betydelsen av nämnda undantag minskas av att det maximistraff som föreslås för grovt äventyrande av trafiksäkerheten är detsamma som det som oftast används i grundrekvisiten och inte för de kvalificerade gärningsformerna, dvs. två år fängelse.

I kapitlet skall också ingå stadganden som med vissa undantag motsvarar de gällande stadgandena om trafikfylleribrott.

Det särskilda rekvisitet för körning under påverkan av rusmedel, som endast gäller vägtrafiken, föreslås bli upphävt. I stället föreslås att körning under påverkan av annat rusmedel än alkohol eller av alkohol och annat rusmedel även för vägtrafikens vidkommande skall regleras i samma stadgande som reglerar körning i ett av alkohol förorsakat berusningstillstånd. En sådan reglering har redan omfattats i fråga om språktrafikfylleri, fylleri i lufttrafik och fylleri i sjötrafik. Samtidigt kan körning under påverkan

av rusmedel graderas i två gärningsformer enligt hur allvarligt brottet har varit (rattfylleri/grovt rattfylleri), varvid det avgörande är hur kraftigt rusmedlet har satt ner förarens prestationsförmåga. I kapitlets stadganden om trafikfylleri gäller 1 punkten körning under påverkan av alkohol medan 2 punkten gäller körning under påverkan av rusmedel i allmänhet.

I övrigt är skillnaderna mellan de föreslagna och de gällande rekvisiten främst tekniska. I förslaget har eftersträövats ett något enhetligare skrivsätt, som också utnyttjar den definition som ingår i kapitlet.

I kapitlet föreslås också ett för samtliga transportsätt gemensamt stadgande om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. I stadgandet jämföras vägtrafikkörkortet med de övriga kompetenscertifikat som används i trafiken.

I kapitlet föreslås också ett stadgande om smitning i vägtrafik. Stadgandet motsvarar det gällande stadgandet om smitning enligt vägtrafiklagen.

Tack vare den definition som föreslås i ett av stadgandena har det blivit möjligt att använda ett enklare språk beträffande flera av brottsrekvisiten i kapitlet.

5. Propositionens verkningar

Propositionen utvidgar inte nämnvärt den kategori av beteenden som är straffbara, varför den inte heller påverkar myndigheternas arbetsbörda. Propositionen ändrar inte heller reglerna för tillämpning av olika processuella förfaranden (förfarandet med ordningsbot, strafforderförfarandet, domstolsförfarandet) på ett sätt som skulle förskjuta förhållandet mellan dessa och den har inte heller annars betydande organisatoriska eller ekonomiska verkningar.

6. Beredningen av propositionen

Lagförslaget bereddes ursprungligen i en trafikbrottsarbetsgrupp som arbetade inom ramen för justitieministeriets strafflagsprojekt och förslaget antogs av projektets ledningsgrupp.

Utlåtande om strafflagsprojektets förslag angående trafikbrotten, som publicerades av justitieministeriets lagberedningsavdelning (-Liikenneirikokset. Oikeusministeriön lainvalmisteluosaston julkaisu 4/1994), begärdes av 47 myndigheter och organisationer. I samt-

liga de 36 utlåtanden som anlände till ministeriet ansågs förslaget utgångspunkt om en gemensam reglering av samtliga transportsätt vara ändamålsenlig, men kritik framfördes beträffande vissa, också väsentliga detaljer. Utlåtandena har sammanfattats i ett särskilt duplikat.

Propositionen har beretts av justitieministeriet i samråd med trafikministeriet och inrikesministeriet. Beredningen har utgått från strafflagsprojektets förslag och ovan nämnda utlåtanden.

7. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Det första skedet i totalreformen av strafflagen trädde i kraft vid ingången av 1991 och det andra skedet den 1 september 1995. Reformerna berörde inte 23 kap. strafflagen.

Stadgandena om trafikbrott utgör i den mån ett eget rättsområde att de utan problem kan revideras separat. Eftersom de materiella reglerna för de övriga transportsätten under de senaste åren har reviderats för att motsvara nutidens krav (sjölagen 1994 samt sjötrafiklagen och luftfartslagen 1996), är det vik-

tigt att också de regler som gäller brott mot dessa stadganden är moderna och följer samma principer som den övriga straffrättsliga regleringen.

Det har redan nämnts att den tidigare sjölagens straffstadganden i nästan oförändrad form togs in i den nya lagen. Det är tydligt att dessa stadganden måste revideras. De gäller dock till stor del annat än sådant förfarande som kan betraktas såsom äventyrande av trafiksäkerheten, varför det i detta sammanhang har ansetts ändamålsenligt att inte ändra dessa stadganden, som måste revideras utgående från en separat helhetsbedömning av straffbart förfarande i anslutning till sjöfart.

I lotsningskommissionens betänkande (Kom.bet. 1995:8) ingick ett förslag till lotsningslag. I förslaget finns ett straffstadgande, som åtminstone till den del som fängelsestraff föreskrivs för lotsningsbrott delvis sammanfaller med stadgandena i detta lagförslag. Eftersom lotsningslagstiftningen i likhet med sjölagen ansluter sig till handelsjöfarten, är det ändamålsenligt att en revision av denna lagstiftning sker i anslutning till en revision av 20 kap. sjölagen.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1.1. Strafflagen

23 kap. Om trafikbrott

1 §. *Äventyrande av trafiksäkerheten.* Stadgandet om äventyrande av trafiksäkerheten är det grundläggande stadgandet i kapitlet om trafikbrott. I det sammanförs straffstadgandena för olika transportsätt. Stadgandet är indelat i tre moment, av vilka 1 mom. enbart gäller vägtrafiken och 2 mom. de övriga transportsätten, medan 3 mom. begränsar tillämpningsområdet för 1 och 2 mom. Denna gruppering av stadgandena motiveras av vägtrafikens kvantitativa betydelse såsom det i tillämpningspraxis vanligaste transportsättet och den grundar sig på pedagogiska skäl. När det gäller de allmänna förutsättningarna för tillämpning av straffstadgandena förekommer det däremot inga skillnader mellan 1 mom., som gäller vägtrafiken, och 2 mom., som reglerar de övriga transportsätten. Enligt strafflagsprojektets förslag, som denna proposition grundar sig på, skulle det inom samtliga transportsätt förutsättas att den skyldige har brutit mot någon uttrycklig trafikregel och har förorsakat annan än ringa fara för annans säkerhet. På basis av utlåtandena föreslås nu att straffbarheten hos en gärning såväl kan grunda sig på brott mot någon uttrycklig regel som brott mot den allmänna omsorgsplikt som förutsätts inom varje transportsätt.

1 mom. Momentet motsvarar i huvuddrag det gällande stadgandet i vägtrafiklagen om äventyrande av trafiksäkerheten. Det föreslagna stadgandet innehåller dock vissa preciseringar, samtidigt som en del fall av mindre betydelse lämnas utanför tillämpningsområdet. Kravet att brottet skall kunna räknas den skyldige till last uttrycks i stadgandet med uttrycket "uppsåtligen eller av oaktsamhet". I det gällande stadgandet i vägtrafiklagen om äventyrande av trafiksäkerheten nämns förutom uppsåtlighet och vårdslöshet även ovarsamhet som villkor för att gärningen skall kunna räknas den skyldige till last. I förslaget nämns inte ovarsamhet, eftersom denna också utan ett särskilt omnämnande anses ingå i vårdslösheten. I enlighet med

den övriga nyare strafflagstiftningen har ordet "vårdslöshet" i den svenska paragraf-texten ersatts med ordet "oaktsamhet".

Enligt förslaget hänförs vägtrafikbrotten fortfarande till de s.k. faredelikten. Det förutsätts att den skyldige har brutit mot trafikreglerna eller aktsamhetsplikten på ett sätt som är ägnat att äventyra en annans säkerhet. För att gärningen skall vara straffbar krävs inte att konkret fara har uppstått i ett enskilt fall. Uttrycket "äventyra någon annans säkerhet" innebär fara för en annans liv eller hälsa. Stadgandet gäller inte fara som endast riktar sig mot egendom. Denna omständighet torde dock inte i praktiken vara av större betydelse, eftersom redan en något mera betydande skada som tillfogas egendom i trafiken i allmänhet också äventyrar en annan persons säkerhet. Skulle däremot en gärningsman t.ex. använda ett fordon till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet skada andra personer tillhöriga fordon på en parkeringsplats där för tillfället inga människor uppehåller sig, skall gärningen inte bestraffas såsom äventyrande av trafiksäkerheten enligt strafflagen. Uppsåtligt tillfogande av skada kan bestraffas med stöd av stadgandena om skadegörelse i 35 kap. strafflagen.

Enligt brottsrekvisitet skall gärningen äventyra en "annans" säkerhet. Stadgandet i 1 § blir följaktligen inte tillämpligt om gärningen enbart äventyrar gärningsmannens eget liv. I det gällande stadgandet om äventyrande av trafiksäkerheten har samma omständighet uttryckts med uttrycket "trafiksäkerheten", som har tolkats så att det inte avser fall som endast äventyrar gärningsmannens egen säkerhet. En gärning som endast äventyrar gärningsmannens egen säkerhet kan bestraffas såsom trafikförseelse enligt vägtrafiklagen, om gärningen har inneburit brott mot vägtrafiklagen eller någon med stöd av den utfärdad föreskrift. Följaktligen skall t.ex. försummelse att använda personlig skyddsutrustning, såsom skyddshjälm, inte bestraffas enligt 1 §.

Vägtrafiklagen gäller huvudsakligen trafik på väg. Användning av motordrivna fordon i terräng regleras i terrängtrafiklagen (1710/95), som trädde i kraft vid ingången av 1996 och som föreskriver bötesstraff för terrängtrafikförseelse. Enligt 5 § vägtrafikla-

gen har också den som för ett motordrivet fordon utanför en väg en allmän skyldighet att vara försiktig och brott mot denna skyldighet kan bestraffas såsom trafikförseelse enligt 103 § vägtrafiklagen. Också enligt gällande lag är regeln den att endast vägtrafikanter kan fällas för äventyrande av trafik-säkerheten.

I strafflagsprojektets förslag hade 1 mom. en lydelse som skulle ha inneburit att endast förande av motordrivet fordon eller cykel hade kunnat medföra straff. Det gällande stadgandet om äventyrande av trafiksäkerheten innehåller inget sådant, utan i den talas bara allmänt om vägtrafikanter. I strafflagsprojektets förslag konstaterades att tillägget skulle ses såsom en precisering, eftersom det skulle medföra att stadgandet uttryckligen skulle komma att tillämpas på dem som rör sig i trafiken. Ändringen skulle emellertid också vara av principiell betydelse, eftersom stadgandet i så fall inte skulle tillämpas på fall av mindre betydelse.

I enlighet med den ståndpunkt som omfattades i flera av utlåtandena och med avvikelse från strafflagsprojektets förslag utgår denna proposition från att de personer som kan göra sig skyldiga till äventyrande av trafiksäkerheten i vägtrafiken skall vara desamma som hittills; följaktligen kan varje vägtrafikanter göra sig skyldig till detta brott.

Strafflagsprojektet har t.ex. föreslagit att klandervärt beteende hos en fotgängare skall bedömas antingen såsom trafikförseelse enligt 103 § vägtrafiklagen eller såsom en gärning som avses i 21 kap. strafflagen, främst såsom framkallande av fara enligt 21 kap. 13 §. Stadgandet i 103 § vägtrafiklagen kriminaliserar ett beteende som inte är ägnat att äventyra trafiksäkerheten. Stadgandet i 21 kap. 13 § strafflagen reglerar i sin tur en gärning som innebär att någon uppsåtligt eller genom grov oaktsamhet utsätter en annan för allvarlig konkret fara till liv eller hälsa.

Om en fotgängare gör sig skyldig till ett beteende som endast medför abstrakt fara (t.ex. rör sig på en mörk motorväg, oförsiktigt träder ut på körbanan eller försummar att iakttätra trafikljus) eller förorsakar mindre än allvarlig konkret fara eller fara som han skall anses ha förorsakat på ett sätt som kan tillräknas honom såsom uppsåt eller grov oaktsamhet, skulle han följaktligen endast straffas för trafikförseelse till följd av brott mot trafikreglerna, varvid den fara som är

förknippad med gärningen på sätt och vis skulle lämnas utan avseende. Detsamma skulle gälla föraren av ett hästfordon och den som har parkerat sitt motorfordon på ett sätt som förorsakar abstrakt fara (t.ex. under ett backkrön, i en kurva eller i en väg- eller gatukorsning). Dessutom är det skäl att märka att antalet rullskridskoåkare på sistone kraftigt har ökat och ytterligare kommer att öka i trafiken och att dessa vägtrafikanter betraktas som fotgängare även om de ofta använder hastigheter som motsvarar cyklisternas. Den som åker rullskridskor tar också betydligt större plats på vägen än en vanlig fotgängare, varför det är uppenbart att dessa vägtrafikanter kan äventyra trafiksäkerheten t.o.m. lättare än vanliga fotgängare.

Strafflagsprojektet har också föreslagit att gärningen skall vara straffbar endast förutsatt att gärningsmannen har brutit mot en uttrycklig regel om hur ett fordon eller en cykel skall föras i trafiken. I denna proposition föreslås däremot på ovan nämnt sätt att straffbarheten, om gärningen har äventyrat en annan persons säkerhet, också skall kunna grunda sig på försummelse av en sådan allmän skyldighet att iakttätra omsorg och försiktighet som har föreskrivits för ifrågavarande transportsätt. För t.ex. vägtrafikens vidkommande föreskrivs en sådan skyldighet i 3 § 1 mom. vägtrafiklagen.

I praktiken förekommer i synnerligen stor utsträckning sådant beteende som äventyrar trafiksäkerheten och där det tydligt är frågan om försummelse av aktsamhetsplikten, men där det inte kan visas att någon har brutit mot en bestämd regel. Sådana situationer uppstår t.ex. vid sammanstötning av fordon på parkeringsplatser som allmänt används för trafik. I dessa fall utdöms straffet i allmänhet med stöd av 3 § 1 mom. och 98 § vägtrafiklagen. Till sina följder kan dessa sammanstötningar vara precis lika allvarliga och visa lika stor skuld hos förövaren som sammanstötningar som beror på brott mot någon bestämd regel.

2 mom. Stadgandet i 2 mom. skall läsas tillsammans med 1 mom. Detta framgår av uttrycket "på ett sätt som avses i 1 mom.". Förutsättningen innebär bl.a. att det förfarande som beskrivs i de olika punkterna i 2 mom. skall vara sådant att det är ägnat att äventyra en annans säkerhet.

Momentets 1 punkt gäller sjötrafiken till havs och i inre farvatten. Eftersom det första momentet i paragrafen, som reglerar vägtra-

fiken, allmänt gäller samtliga vägtrafikanter, har det varit nödvändigt att för de övriga transportsättens vidkommande på ett individualiserat sätt nämna också övriga åtgärder som på ett väsentligt sätt påverkar fordonets trafiksäkerhet. I punkt 1, som gäller sjötrafiken, ansluter sig dessa åtgärder antingen till den egentliga manövreringen av farkosten eller också är de beroende av farkostens storlek och teknik. Uttrycket "ansvarar för manövreringen av ett fartyg" hänvisar till de förstnämnda åtgärderna. Med dessa avses såväl mycket direkt manövrering av fartyget (t.ex. genom svängning av rodet) som givande av de kommandon enligt vilka rorsmannen utför sina uppgifter. Sistnämnda åtgärder ansluter sig i sin tur antingen till situationen när fartyget är på väg eller när det ligger för ankar. Stadgandet blir tillämpligt t.ex. när ljussignaler inte har använts på ett fartyg som ligger för ankar.

De åtgärder som stadgandet avser kan endast den utföra som sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet. Stadgandet är formulerat så att den gäller de personer som antingen i egenskap av däcksel- eller maskinmanskaper sköter dessa uppgifter på fartyget. Däremot utesluts t.ex. servitörerna, servitriserna och passagerarna på ett passagerarfartyg. Om fartyget är liten sköts uppgifterna av flera olika personer. Med stöd av stadgandet bestraffas t.ex. en passagerare som endast tillfälligt har anförtratts manövreringen av fartyget. Stadgandet gäller inte manövrering som sker på något annat ställe än på fartyget, t.ex. när någon med ett annat fartyg som bas bestämmer det ifrågasvarande fartygets position eller styr dess förlopp vid kajen.

I propositionen föreslås på samma sätt som beträffande vägtrafiken att stadgandet inte endast skall tillämpas vid brott mot vissa regler i ett regelverk, utan också när någon försummar att iaktta sin allmänna skyldighet att visa aktsamhet och försiktighet.

De regler och bestämmelser för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss som avses är konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, dvs. de s.k. sjövägsreglerna (FördrS 30/77), förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (252/78) och förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar (512/91). Sjövägarnas väjningsregler är utformade utgående från att reglerna endast

gäller fartygens skyldigheter vid en hotande sammanstötning. Trots denna skillnad kan de in princip jämföras med motsvarande väjningsregler för vägtrafiken.

Reglerna om trafikmärken och ljussignaler för sjötrafiken kan i sin tur jämföras med motsvarande regler för vägtrafiken. Sådana regler ingår bl.a. i förordningen om utmärkning av farleder (846/79) samt i sjöfartsstyrelsens beslut av den 29 maj 1995 om trafikmärken och ljussignaler i farleder.

Även försummelse av den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg och försiktighet enligt 5 § sjötrafiklagen kan betraktas som ett brott mot denna punkt i momentet, förutsatt att försummelsen har äventyrat en annan persons säkerhet. Av 2 § 2 mom. sjötrafiklagen följer att inom handelssjöfarten i första hand skall tillämpas 20 kap. sjölagen.

De fartyg som avses i stadgandet framgår av definitionen i kapitlets 12 §. Definitionen motsvarar definitionen av farkoster i 3 § sjötrafiklagen. Fartyg som avses i paragrafen är givetvis motorbåtar, men också alla slag av motorlösa fartyg såsom segel- och roddbåtar samt segelbräden. Stadgandet skall också tillämpas på fartyg som saknar displacement, dvs. luftkuddefarkoster. När hydroplan rör sig i vattnet betraktas också de såsom fartyg.

Momentets 2 punkt gäller luftfarten. Den grupp personer som kan göra sig skyldig till denna gärning har angivits på ett mycket vittomspännande sätt i den avsikten att den till sin utstäckning skall motsvara gällande 86 § luftfartslagen. Inom detta transportsätt är trafiksäkerheten i allt högsta grad beroende också av den s.k. markpersonalens åtgärder, t.ex. dem som flygkontrollens trafikledare vidtar. Besättningens medlemmar och personer som sköter andra flygsäkerhetsuppgifter jämföras med piloterna. Stadgandet kan gälla styrmän, flygvärdinnor, trafikledare eller deras biträden, dvs. personer som har uppgifter antingen på luftfartyget eller inom flygkontrollen. Inom luftfarten finns också mekaniker på vilka straffstadgandet kan bli tillämpligt.

Säkerheten inom luftfarten kan dessutom i mycket väsentlig mån påverkas t.ex. av passagerare som går bärsärkagång eller underlåter att iaktta påbud av luftfartygets befälhavare samt av personer som tillverkar, förmedlar eller säljer reservdelar till luftfartyg fastän de är medvetna om att dessa inte uppfyller nödvändiga kvalitets- eller prestation-

skrav. I den mån som förfarandet hos dessa personer strider mot luftfartslagen eller med stöd av den utfärdade stadganden och bestämmelser, är det motiverat att hotet om straff också gäller deras åtgärder. Uttrycket "eller annars" syftar uttryckligen på dessa eller motsvarande situationer.

I övrigt lämnar regleringen i lagrummet järningsformen ganska öppen, eftersom den främst individualiserar de regler, nämligen luftfartslagen och med stöd av den utfärdade stadganden och bestämmelser, som anger vilka skyldigheter som skall fullgöras vid hot om att brott eller försummelse leder till tillämpning av ifrågavarande straffstadgande.

Det grundläggande stadgandet för järnvägstrafiken ingår i 2 mom. 3 punkten. På samma sätt som i fråga om 2 punkten har det också i fråga om denna punkt varit nödvändigt att utsträcka tillämpningen av stadgandet till att inte bara gälla dem som sköter transportuppgifter utan också till dem som har uppgifter som påverkar säkerheten i tågtrafiken. Med andra uppgifter som väsentligt påverkar tågsäkerheten avses uppgifter där ett felaktigt förfarande eller en försummelse direkt påverkar säkerheten i tågtrafiken. Typiska sådana uppgifter är en tågklareres arbetsuppgifter på en trafikplats eller fjärrstyrningscentral samt olika uppgifter för växel- eller ställverkskarlar, till vilkas arbetsuppgifter det hör att se till att tåget tryggt kan passera (omställning av växlar, utplacering av signaler samt kontroll av att tåget har en trygg rutt för sin färd). Till begreppet hänförs också växlingsarbete samt arbete som innebär installation eller reparation av anordningar som direkt styr tågets färd, såsom t.ex. ljussignaler.

I den interna terminologin för järnvägstrafiken och t.ex. i lagen om undersökning av olyckor (373/85) har man traditionellt gjort skillnad mellan tågtrafik och trafik vid växlingsarbete. I strafflagens kapitel om trafikbrott har man dock stannat för det riktiga bruket att behandla spårvägstrafiken som en enda helhet med en gemensam benämning. Därför avses i förslaget med termen "tågtrafik" all trafik som löper på skenor, växlingsarbete inberäknat.

Ett tåg som avses i stadgandet kan utöver den helhet som ett lokomotiv med passagerar- eller godsvagnar eller kombinationer av dessa typer av vagnar utgör också vara ett lokomotiv eller motsvarande dragenhet utan några vidhängande vagnar. Ett metrotåg är

också ett sådant tåg som avses i stadgandet. Stadgandet skall också tillämpas på byggnads- och arbetsredskap som rör sig på skenor och som används i underhålls- och reparationsarbeten samt banarbeten. En dressin skall däremot inte längre betraktas såsom ett sådant fordon som enligt stadgandet jämställs med tåg.

De bestämmelser om tågsäkerheten som nämns i stadgandet utgörs av tågsäkerhetsstadgan, tekniska föreskrifter som ansluter sig till stadgan samt dessuom av de lokala säkerhetsföreskrifter som meddelas med stöd av tågsäkerhetsstadgan. Sådana är bl.a. trafikplatsernas säkerhetsföreskrifter samt bruksanvisningarna för säkerhetsanläggningarna.

Tågsäkerhetsstadgan och de tekniska föreskrifterna som ansluter sig till den utfärdas numera av Banförvaltningscentralen, som är ett verk som den 1 juli 1995 inledde sin verksamhet såsom ett ämbetsverk som lyder under trafikministeriet. Ämbetsverket grundades i samband med bolagiseringen av Statsjärnvägarna och på det överfördes bl.a. de myndighetsuppgifter som gäller tågsäkerheten. Banförvaltningscentralen har allmän behörighet när det gäller trafiken på statens bannät, som hittills uteslutande idkas av en enda näringsidkare, dvs. Statsjärnvägarna. Bolaget har enligt tågsäkerhetsstadgan rätt att utfärda säkerhetsföreskrifter för en trafikplats. Sedan gammalt har bestämmelserna i tågtrafikstadgan i tillämpliga delar iakttagits också på industrispår och andra privata spår som har anslutning till Statsjärnvägarnas bannät samt i växlingsarbete. Enligt lagförslaget skall brott mot tågsäkerhetsbestämmelserna vara straffbara oberoende av om de har begåtts på statens bannät eller på privata spår. Däremot skall lagen inte gälla sådana privata "järnvägar" som är av ringa betydelse och som inte har någon anslutning till det allmänna bannätet.

Tågsäkerheten inom metrotrafiken i Helsingfors regleras av den metrotrafikstadga som stadsfullmäktige har godkänt och länsstyrelsen har fastställt.

3 mom. Enligt det stadgande i 3 mom. som begränsar paragrafens tillämpningsområde skall stadgandet om äventyrande av trafiksäkerheten med undantag av luftfarten inte tillämpas om förfarandet endast är ägnat att förorsaka ringa fara. När det gäller luftfarten kan man kräva att omsorgsplikten åtminstone i viss mån iakttas strängare än in-

om andra transportsätt. Av denna anledning, och eftersom stadgandet om luftfartsförseelse i 89 § luftfartslagen har en annan konstruktion än de stadganden som för de övriga transportsätternas vidkommande reglerar gärningar på förseelsenivå, är det motiverat att begränsningen av tillämpningsområdet inte skall gälla luftfarten. Om en gärning till sin faktiska betydelse är ringa, kan de allmänna stadgandena om åtgärdseftergift tillämpas.

Ett förfarande som avses i stadgandet om begränsning av tillämpningsområdet kan uppfylla rekvisitet för en sådan förseelse som enligt stadganden i speciallagstiftning skall bestraffas med böter, vilket innebär att även stadgandena om avstående från åtgärder i 104 § vägtrafiklagen och åtgärdseftergift enligt 25 § sjötrafiklagen kan bli tillämpliga. Avgränsningen av tillämpningsområdet sker enbart utgående från den fara som gärningen medför. När det gäller att ta ställning till om faran är ringa, skall hänsyn tas bl.a. till förhållandena vid gärningstidpunkten samt hur allvarlig den fara är som gärningen eventuellt medför. Huruvida gärningsmannen är skyldig till uppsåt eller vållande skall däremot inte vara av betydelse när det gäller att avgöra om stadgandet blir tillämpligt.

Straffskalan för äventyrande av trafiksäkerheten skall vara böter eller fängelse i högst sex månader. Inom vägtrafiken kommer maximistraflet att bli något strängare än det nuvarande straffet för äventyrande av trafiksäkerheten, vilket är böter eller fängelse i högst tre månader.

Genom att skärpa maximistraflet för grundrekvisitet vill man skapa ett klarare förhållande mellan straffstadgandena i strafflagen å ena sidan och speciallagstiftningen å andra sidan samt genomföra en inbördes gradering av straffstadgandena enligt hur grovt brottet är. Till detta ansluter sig för vägtrafikens vidkommande ytterligare målsättningen att höja tröskeln för tillämpning av det grundrekvisitet som enligt lagsförslaget nu skall tas in i strafflagen. En skärpning av maximistraflet medför att straffskalan också inom vägtrafiken blir tillräckligt vid. De lindrigaste fallen av överhastighet, som för närvarande huvudsakligen bestraffas med ordningsbot (dvs. de fall där överhastigheten är högst 15 km/h), skall fortfarande bestraffas såsom trafikförseelser enligt vägtrafiklagen.

Maximistraflet för grundrekvisitet skall vara detsamma som det straff som 86 § luft-

fartslagen föreskriver för äventyrande av flygsäkerheten. Maximistraflet för sjötrafikbrott är enligt 24 § 2 mom. sjötrafiklagen högst två år fängelse. På denna punkt innebär lagförslaget dock ingen lindring av straffskalan i sak, eftersom stadgandet om grovt äventyrande av trafiksäkerheten skall tillämpas på de allvarligare av de brott som omfattas av tillämpningsområdet för stadgandet om sjötrafikbrott. Detsamma gäller äventyrande av tågsäkerheten enligt 44 kap. 9 § 2 mom. strafflagen, för vilket straffet är högst ett år fängelse.

2 §. *Grovt äventyrande av trafiksäkerheten*. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten är ett rekvisit som gäller de grova gärningsformerna av äventyrande av trafiksäkerheten. Detta framgår bl.a. av att 2 § kan tillämpas endast när också rekvisitet för 1 § är uppfyllt. Detta beskrivs i paragrafen med uttrycket "vid äventyrande av trafiksäkerheten".

Regleringen av den kvalificerade gärningsformen följer samma indelning enligt transportsätt som 1 §. Stadgandena i 1 mom. gäller vägtrafiken och innehåller också den straffskala som är gemensam för vägtrafiken och de övriga transportsätten, vilka regleras i 2 mom. I övrigt skall stadgandena i 2 § 2 mom. läsas självständigt, dock tillsammans med 1 § så, att också förutsättningarna för tillämpning av 1 § måste vara uppfyllda. För att 2 mom. skall bli tillämpligt förutsätts också att det förfarande som beskrivs i de olika punkterna är ägnat att försäkra allvarlig fara för annans liv eller hälsa.

Kravet att brottet skall kunna räknas den skyldige till last uttrycks i stadgandet med uttrycket "uppsåtligen eller av grov oaktsamhet". Uttrycket "av likgiltighet", som i gällande 99 § vägtrafiklagen används för att beskriva grovt äventyrande av trafiksäkerheten, har alltså ersatts med "grov oaktsamhet". Avsikten med ändringen är att kravet på att trafikbrottet kan räknas den skyldige till last skall uttryckas på ett sätt som motsvarar strafflagens skrivsätt. Det är inte meningen att ändringen skall innebära någon saklig ändring av innehållet i nämnda krav, även om den torde avhjälpa de tolkningsproblem som i praktiken har uppstått i fråga om tolkningen av innehållet i begreppet "likgiltighet".

I paragrafen anges kvalifikationsgrunderna separat för varje transportsätt. Av de orsaker som nämns i den allmänna motiveringen är

förteckningarna över kvalifikationsgrunderna inte uttömmande, utan ger endast exempel på de situationer i vilka det i praktiken torde bli vanligast att överväga en tillämpning av den strängare straffskalan. Andra gärningar än de som nämns i föteckningen skall dock för det första vara lika allvarliga som dessa, så att de i detta avseende kan jämföras, och för det andra vara ägnade att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

I 1 mom. nämns tre typfall inom vägtrafiken där gärningen företas på ett sätt som kvalificerar den såsom grov, nämligen avsevärd överhastighet, brott mot omkörningsförbud och försummelse att iaktta skyldighet att stanna. Det förslagna stadgandet gäller samma personer som avses i gällande 99 § vägtrafiklagen, dvs. stadgandet skall endast gälla förare av motordrivet fordon. Ett motordrivet fordon definieras i kapitlets 12 § på motsvarande sätt som i 2 a § vägtrafiklagen, dock med det undantaget att i den förslagna lagen också en spårvagn uttryckligen definieras såsom ett sådant fordon. I övrigt har man inte för avsikt att utvidga det nuvarande begreppet motordrivet fordon. Följaktligen skall begreppet fortfarande inte omfatta trädgårdsarbetsmaskiner som visserligen drivs med egen maskinkraft, men som styrs av en gående, eller sådana rullstolar för handikappade som avses i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92) och som har en motor vars effekt är högst 1 kW och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h.

Den högsta tillåtna hastighet som avses i 1 punkten kan t.ex. anges med vägmärken, vara fordonsbestämd eller bestämmas genom beslut av trafikministeriet. Utom att en förare skall iaktta hastighetsbegränsningarna skall han också använda en trygg situationshastighet, dvs. anpassa sin hastighet så att den är tillräckligt låg med beaktande av bl.a. vägens skick, vädret, föret, sikten, fordonets belastning och lastens art samt trafikförhållandena. En sådan överskridning av hastigheten som avses i stadgandet kan enligt ordalydelsen bli aktuell i alla ovan nämnda situationer. Kravet att gärningen skall förorsaka allvarlig fara innebär dock i praktiken att grovt äventyrande av trafiksäkerheten mera sällan kan anses föreligga enbart på den grunden att den fordonsbestämda hastigheten har överskridits, utan gärningen bedöms i allmänhet såsom ett brott enligt 1 §.

I förslaget har man inte velat ange över-

skridningen av hastigheten med siffror eller procenttal som skulle binda överskridningen till den högsta tillåtna hastigheten. Såsom kvalifikationsgrund anges att överskridningen skall vara "avsevärd". Bedömningen av detta påverkas av hur stor överskridningen av den för ifrågavarande fall föreskrivna hastigheten har varit. Enligt inrikesministeriets polishandbok i bestämmande av påföljder vid strafforder- och förseelsebotförfarande (inrikesministeriets polisavdelnings publikation 1/1995) skall hastigheten 97 km/h betraktas såsom en betydande överskridning om den högsta tillåtna hastigheten på området har varit 50 km/h. Detsamma gäller om föraren har hållit hastigheten 130 km/h på ett område där hastighetsbegränsningen var 80 km/h eller har hållit hastigheten 150 km/h på ett område där hastighetsbegränsningen var 100 km/h.

I underrätterna har man börjat anse att förseelsen skall betraktas såsom grovt äventyrande av trafiksäkerheten om skillnaden mellan den tillåtna och använda hastigheten överstiger 40 km/h, och särskilt om den överstiger 50 km/h. I genomsnitt har överhastigheten varit 50 - 60 km/h när man har dömt för grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Den överskridning av hastigheten med 50 km/h som i straffpraxis har tillämpats såsom gräns måste betraktas såsom alltför hög för att kunna tjäna såsom utgångspunkt för ett ställningstagande om vad som skall betraktas såsom avsevärd överhastighet enligt förslaget. Inget hindrar att tillämpning av stadgandet övervägs t.o.m. när överskridningen är avsevärt mindre, dock så att överskridningen i allmänhet skall vara större än 30 km/h. Frågan huruvida överskridningen har varit avsevärd bedöms naturligtvis enligt förhållandena i det aktuella fallet; en överskridning av hastigheten som inte till sin storlek är avsevärd på en motorväg är det däremot om fordonet i stället framförs längs en gata med låg hastighet på ett bostadsområde. Huruvida rekvisitet skall anses vara uppfyllt eller inte avgörs de facto av om en avsevärd överskridning av hastigheten har varit ägnad att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa. Vid prövningen av frågan tar man också hänsyn till övriga faktorer i fallet, vilka tillsammans kan innebära att överskridningen är ägnad att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

En förare bryter mot omkörningsförbudet i

2 punkten om han börjar köra om på ett ställe där omkörning enligt 18 § 2 mom. vägtrafiklagen är förbjuden eller där vägghäl-laren genom körbanemarkeringar eller vägmärken har visat att platsen är farlig. Att omkörningen inleddes skall dock samtidigt vara ägnat att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa.

I 3 punkten avsedd grov försummelse att iaktta en av trafiksäkerheten dikterad plikt att stanna kan föreligga t.ex. om en förare i livlig stadstrafik underlåter att stanna framför en skyddsväg eller vänder in på en trafikerad väg utan att iaktta ett av trafikregler föreskrivet eller genom vägmärken angivet obligatoriskt påbud att stanna. Eftersom stadgandet förutsätter att skyldigheten att stanna dikteras av trafiksäkerheten, tillämpas den i allmänhet inte när någon har underlåtit att iaktta ett stoppmärke som t.ex. en polis eller någon annan myndighet har visat upp i samband med övervakningen av trafiken. Underlåtelse att iaktta ett sådant märke är i allmänhet straffbart enligt något annat stadgande i strafflagen eller polislagen.

Av 4 punkten framgår att förteckningen i punkterna 1 – 3 inte är uttömmande. De gärningar som inte nämns i förteckningen skall på samma sätt som de gärningar som uttryckligen nämns både till sin betydelse vara sådana att de kan jämföras med dessa och sådana att de förorsakar allvarlig fara för en annan persons liv eller hälsa. I motsats till stadgandena i 1 § förutsätts i denna punkt att gärningsmannen har brutit mot en uttrycklig regel eller föreskrift.

Punkten innebär t.ex. att om ett fordon med felaktiga bromsar förs med överhastighet, kan gärningen anses innebära en så väsentlig försummelse av en trygg situations-hastighet att stadgandet i 2 § 1 mom. blir tillämpligt, även om överhastigheten uttryckt i kilometer per timme inte skulle ha varit avsevärd på det sätt som avses i 1 punkten. Är det däremot frågan om smärre förseelser, såsom t.ex. underlåtelse att iaktta ett rött trafikljus precis när ljuset slår om, skall bestämelsen inte tillämpas, utan gärningen skall bedömas enligt 1 § 1 mom. eller vägtrafiklagens stadganden om trafikförseelse.

I stadgandet förutsätts att gärningen skall vara av sådan karaktär att den i abstrakt bemärkelse medför allvarlig fara. Detta betyder att enbart den omständigheten att gärningsmannen har brutit mot en i förteckningen nämnd trafikregel inte ännu innebär att han

har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Brottet skall också vara "ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa". I vägtrafiken fäster man härvid uppmärksamhet bl.a. vid körsät-tet, fordonets skick, platsen där händelsen inträffade samt trafikförhållandena, t.ex. sikten, föret och trafiktätheten. Tillämpat på t.ex. punkt 1 påverkas uppfyllelsen av brottsrekvisitet av omständigheter såsom att gärningsmannen kan ha hållit överhastighet på en lång vägsträcka, vilket har medfört talrika omkörningar, samtidigt som sikten kan ha varit begränsad till följd av mörker, dimma eller duggregn och också trafiken kan ha varit livlig. Underlåtelse att iaktta en av trafiken dikterad plikt att stanna, som nämns i 2 punkten, kan i sin tur medföra allvarlig fara för någon annans säkerhet t.ex. när ett fordon i ett angränsande körfält har stannat framför en skyddsväg och på detta sätt skymmer sikten och föraren i ett fordon som närmar sig skyddsvägen håller en sådan hastighet att han inte längre kan stanna fordonet före skyddsvägen.

Vid helhetsbedömningen av ett fall skall hänsyn också tas till att flera allvarliga förseelser kan ha förekommit i samma fall, t.ex. kan en förbjuden omkörning ha skett med användning av avsevärd överhastighet, samt till det omedelbara sambandet mellan ett brott mot reglerna och den fara som brottet medför.

Paragrafens 2 mom. 1 punkt gäller sjötrafiken. Stadgandet tillämpas på samma personer som de som avses i 1 § 2 mom. 1 punkten. Rekvisitet gäller samtliga vattenområden. Vid bedömningen av hur farligt förfarandet har varit tar man hänsyn till förhållandena, varför reglerna i praktiken oftast blir tillämpliga när det gäller trafik på livligt trafikerade vattenområden eller i trånga farleder. Den kvalificerade gärningsformen gäller samtliga fartyg, alltså inte enbart snabbgående motorbåtar och stora handelsfartyg, eftersom också användningen av små båtar kan innebära att någon gör sig skyldig till ett förfarande som är ägnat att medföra fara för någon annans säkerhet.

Grova förseelser i vattentrafiken ansluter sig till försummelse av grundläggande skyldigheter för undvikande av sammanstötning. I punkten nämns två typiska fall, nämligen försummelse att på behörigt sätt hålla utkik och försummelse att iaktta väjningsplikt vid fara för sammanstötning. Det tredje exem-

plet i punkten, nämligen underlåtelse att iakttä trygg hastighet, har också samband med undvikande av fara för sammanstötning, men är naturligtvis också av vidare betydelse med hänsyn till fartygets egen säkerhet. Hur farlig en hastighet är med hänsyn till andra personers säkerhet beror också på förhållandena: en hastighet som är säker på öppet vatten som ligger helt öde kan vara otrygg i livlig trafik i trånga farleder.

Företeckningen i 2 mom. 1 punkten över grova förseelser är avsedd att ge exempel på sådant förfarande. Följaktligen kan också brott mot andra skyldigheter som föreskriver ett visst beteende och som i detalj regleras i annan sjötrafiklagstiftning, sjövägreglerna eller reglerna för trafiken i inre farvatten (såsom t.ex. underlåtelse att ge ljudsignal när fartyget närmar sig en krök i farleden och andra fartyg följaktligen kan befinna sig bakom ett sikthinder) beroende på situationen uppfylla rekvisitet för grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Dessa sjötrafikregler och sjötrafikstadganden som avses i den senare delen av punkten skall dock ansluta sig till säkerheten i sjötrafiken. Likaså är det viktigt att brottet mot reglerna och bestämmelserna till sin art är betydelsefullt på ett sätt som gör att gärningen kan jämföras med de exempel som nämns i stadgandet.

Stadgandet om luftfart i 2 punkten motsvarar i sak stadgandet i 87 § luftfartslagen om grovt äventyrande av flygsäkerheten.

Till grovt äventyrande av trafiksäkerheten vid lufttrafik kan man göra sig skyldig såväl i ett luftfartyg som i uppgifter inom den s.k. marktjänsten. Dessutom kan också andra i motiveringen till 1 § nämnda personer göra sig skyldiga till ifrågasvarande gärning. Stadgandet tillämpas på samma personer som 1 §.

I 3 punkten, som gäller tågtrafiken, har man på samma sätt som i föregående punkt ansett det ändamålsenligast att inte nämna några exempel, utan att endast hänvisa till tågsäkerhetsbestämmelserna, eftersom den grupp personer på vilka stadgandet kan bli tillämpligt är så omfattande att några exempel i lagtexten de facto kunde vara ägnade att göra tillämpningen av stadgandet snävare än vad som har varit avsikten. Förfarande som avses i punkten är bl.a. försummelse att stanna eller använda trygg hastighet samt avgång innan behörigt tillstånd därtill har givits. Brott mot sådana skyldigheter innebär fara för sammanstötning, dvs. möjligheten

att mötande tåg kommer i vägen eller att passagen inte annars är fri. En kännbar över-skridning av den tillåtna maximihastigheten kan dessutom leda till urspårning. Att kör-signaler eller växlar ställs om eller lämnas i felaktigt läge, dvs. brott mot bestämmelser som är avsedda att trygga passagen, kan också uppfylla rekvisitet för grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

För hela 2 mom. gäller - på samma sätt som för 1 mom. - att gärningen för det första måste uppfylla rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten och för det andra att gärningen skall vara ägnad att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa. Att brottet har förövats uppsåtligt eller av vårdslöshet är inte ensamt nog för att brottsrekvisitet skall bli uppfyllt, utan brottet måste också uppfylla ovan nämnda krav.

Straffskalan för grovt äventyrande av trafiksäkerheten föreslås vara minst trettio dagsböter eller högst två år fängelse. Skalan är densamma som för grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt den gällande vägtrafiklagen. Maximistrafik är detsamma som för grovt äventyrande av flygsäkerheten enligt luftfartslagen, sjötrafikbrott enligt sjötrafiklagen samt det straff som föreskrivs i vissa av sjölagens straffstadganden.

3 §. *Rattfylleri*. Stadgandena om rattfylleri reviderades genom en lag om ändring av 23 kap. strafflagen, som trädde i kraft den 1 september 1994 (655/94). I detta lagförslag föreslås inga ändringar i de principer som då omfattades. Dock föreslås att stadgandena om körning under påverkan av alkohol och stadgandena om körning under påverkan av rusmedel skall regleras i en enda paragraf så, att punkt 1 skall gälla det förra fallet och punkt 2 körning under något annat rusmedel än alkohol eller av både alkohol och något annat rusmedel.

Förslaget i 3 § 1 punkten motsvarar till sin ordalydelse stadgandena om rattfylleri i gällande 23 kap. 1 §.

Förslaget i 3 § 2 punkten motsvarar i sak stadgandena om körning under påverkan av rusmedel i gällande 23 kap. 3 §. Ordalydelsen har preciserats med ett klarläggande tillägg, enligt vilket prestationsförmågan bör vara sådan "som uppgiften kräver", dvs. ansluta sig till förändring av ett motordrivet fordon. Det medel som har intagits kan påverka prestationsförmågan på många sätt, men med hänsyn till trafiksäkerheten är det väsentligt att verkningarna har samband med

förändret av ett motordrivet fordon.

Enligt definitionen i kapitlets 12 § betraktas också läkemedel som sätter ned prestationsförmågan såsom rusmedel. Läkemedelsverket för en förteckning över dessa läkemedel. På läkemedelsförpackningarna finns också anteckning om den nedsättande effekt som medicinen eventuellt kan ha på prestationsförmågan.

Enligt stadgandena om spårtrafikfylleri i gällande 23 kap. 4 § strafflagen gör den som under påverkan av alkohol för en spårvagn på det sätt som avses i stadgandet sig skyldig till spårtrafikfylleri. I lagförslagets 12 § definieras dock även en spårvagn såsom ett motordrivet fordon, ty trots att den rör sig på annat sätt än andra motordrivna fordon, följer en spårvagn dock den övriga vägtrafiken och en spårvagnsförare är enligt 47 § 1 mom. vägtrafiklagen skyldig att iakttä de stadganden som gäller fordonsförare. Detta innebär att den som under påverkan av alkohol för en spårvagn enligt förslaget skall anses göra sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri och alltså inte till sådant fylleri i tågtrafik som avses i lagförslagets 7 § och som i gällande lag motsvaras av spårtrafikfylleri. Ändringen har den faktiska konsekvensen att det inte längre kommer att vara möjligt att med stöd av strafflagen döma en spårvagnsförare för fylleri om alkoholhalten i blodet understiger 0,5 promille. Gärningen förblir emellertid inte ostraffad, eftersom disciplinärt förfarande i dessa fall skall tillämpas.

4 §. *Grovt rattfylleri.* I den förslagna paragrafen om grovt rattfylleri gäller 1 och 2 punkten förande av ett motordrivet fordon under påverkan av alkohol och 3 punkten förande av ett sådant fordon under påverkan av annat rusmedel än alkohol eller under påverkan av alkohol och annat rusmedel.

Punkterna 1 och 2 motsvarar till sitt sakinhåll stadgandet i gällande 23 kap. 2 § strafflagen.

Paragrafens 3 punkt gäller det fall att gärningsmannen genom att inta andra berusande medel än alkohol gör sig skyldig till den kvalificerade gärningsformen, dvs. grovt rattfylleri. Ordalydelsen motsvarar till väsentliga delar den gällande lagens ordalydelse i fråga om körning under påverkan av rusmedel. Prestationsförmågan, som också enligt 2 punkten i det föreslagna stadgandet om rattfylleri skall vara sådan som "uppgiften kräver", bör dock vara "kännbart"

nedsatt. Även om det inte är möjligt att gradera straffskalan enligt en måttstock som är lika exakt som promillegränsen, kan det tänkas att kravet på "kännbarhet" medför att nedgången i prestationsförmågan skall vara så allvarlig att den motsvarar de förändringar som ett berusningstillstånd om minst 1,2 promille medför i prestationsförmågan.

5 §. *Fylleri i sjötrafik.* På motsvarande sätt som i de övriga stadgandena om trafikfylleri gäller paragrafens 1 punkt fylleri i sjötrafik till följd av förtäring av alkohol och dess 2 punkt fylleri i sjötrafik till följd av intagning av annat rusmedel än alkohol eller alkohol och annat rusmedel.

I sak motsvarar stadgandet gällande 23 kap. 6 § strafflagen. De föreslagna ändringarna hänför sig främst till skrivsättet. De fartyg som kan komma i fråga är också desamma som enligt gällande lag, vilket innebär att gruppen är snävare än vad som anmars är fallet i detta kapitel.

6 §. *Fylleri i lufttrafik.* Förhållandena inom luftfarten kräver god prestationsförmåga och vaksamhet av dem som arbetar med trafiksäkerhetsuppgifter. Också små driftsstörningar kan vara av betydelse för säkerheten. Ett mycket stort ansvar är också nästan alltid förknippat med dessa uppgifter, eftersom en felaktig prestation kan leda till exceptionellt stora mänskliga och materiella förluster. Därför förutsätter luftfartslagen fullständig nykterhet av dem som arbetar i flygsäkerhetsuppgifter och tillsynen över att så är fallet är också effektiv. I det sekundära stadgandet i 88 § luftfartslagen föreskrivs bötesstraff för bruk av rusmedel i luftfart; enligt stadgandet kan en person göra sig skyldig till denna gärning såväl ombord på ett luftfartyg som inom markorganisationen, om han utför sina uppgifter fastän han till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat rusmedel än alkohol så att det i hans organism finns en konstaterbar mängd av detta.

I det föreslagna stadgandet om fylleri i lufttrafik motsvarar 1 punkten stadgandet om fylleri i lufttrafik enligt gällande 23 kap. 5 § strafflagen. Utgångspunkten är att om alkoholhalten i blodet hos en person som utför flygsäkerhetsuppgifter är minst 0,5 promille, eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, är detta alltid något som både äventyrar flygsäkerheten och visar klandervärd likgiltighet hos personen i fråga. Kravet på att en ovan nämnd alkoholhalt i

blodet skall vara ägnad att förorsaka fara är därför överflödigt när det gäller lufttrafiken.

Det andra straffbarhetskriteriet i 1 punkten är nedsatt prestationsförmåga. Enligt förslaget kan en person följaktligen dömas för fylleri i lufttrafik även om alkoholhalten i hans blod inte skulle vara minst 0,5 promille, men alkoholen har haft en nedsättande effekt på den förmåga som uppgifterna kräver.

I 2 punkten ingår på samma sätt som för andra former av rattfylleri ett stadgande om intagning av annat rusmedel än alkohol eller alkohol och annat rusmedel. Stadgandet motsvarar det gällande stadgandet om fylleri i lufttrafik.

7 §. *Fylleri i tågtrafik.* Det föreslagna stadgandet om fylleri i tågtrafik motsvarar till sitt innehåll stadgandena om spårtrafikfylleri i gällande 23 kap. 4 § strafflagen. Personer som fullgör sådana i stadgandet nämnda andra uppgifter som väsentligt inverkar på tågsäkerheten kan vara t.ex. tågklarare, stationskarlar eller konduktörer.

Motiveringen till att denna personal skall vara praktiskt taget helnykter och att också lindriga berusningstillstånd bestraffas enligt stadgandet i strafflagen är samma som för fylleri i lufttrafik enligt 6 §. Ordalydelsen i förslaget till stadgande om fylleri i tågtrafik är nästan exakt densamma som i föregående paragraf. För tydligheten skall här dock stannat för att föreslå två separata stadganden.

Det är motiverat att brottsbenämningen spårtrafikfylleri ändras till fylleri i tågtrafik, eftersom den som för en spårvagn fastän han är berusad enligt lagförslaget skall bestraffas för rattfylleri eller grovt rattfylleri.

8 §. *Överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad.* Stadgandet motsvarar till sitt innehåll det gällande stadgandet i 23 kap. 7 § strafflagen om överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad. Några smärre språkliga justeringar föreslås dock. Rekvisitet för trafikfylleri uppfylls såväl när någon direkt för ett fordon som när han sköter uppgifter som påverkar fordonets trafiksäkerhet. I förslaget till stadgande om fylleri i sjötrafik används inte uttrycken att föra eller styra en farkost, utan i stället används ordet "manövrera", som bättre lämpar sig för sjötrafik. Genom att i stadgandet om överlämnande lägga till uttrycken "en uppgift som avses i 5 - 7 §§" och "att manövreras" får man stadgandet att bättre motsvara rekvisitet för fyl-

leri i sjötrafik.

Förslaget skiljer sig från gällande lag också i det avseendet att i det nämns de fordon som det är straffbart att överlåta till en berusad.

9 §. *Trafikfylleri med motorlöst fordon.* I gällande lag ingår stadgandena om trafikfylleri med motorlöst fordon i 100 § 1 mom. vägtrafiklagen. I förslaget föreslås att stadgandet skall tas in som sådant i strafflagen, dock preciserat så att det endast skall gälla gärningar som en vägtrafikant har begått. Följaktligen skall t.ex. cykelåkning i berusat tillstånd på privat gårdsplan inte vara straffbar enligt detta lagrum.

10 §. *Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.* Det stadgande om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet som föreslås bli intagen i strafflagen skall gälla samtliga transportsätt. De begrepp som nämns i 1 mom. och som gäller situationer där någon för, manövrerar eller styr olika fordon – ett motordrivet fordon, ett tåg, ett luftfartyg eller ett fartyg – är till sitt innehåll identiska med de övriga stadgandena i kapitlet om trafikbrott.

I vägtrafiken får motordrivna fordon, med undantag av mopeder och motordrivna fordon som är avsedda att styras av gående, endast föras av den som har körkort som motsvarar fordonets klass. Fastän begreppet motordrivet fordon allmänt används i det föreslagna stadgandet, som skall ingå i strafflagen, är det meningen att tillämpningsområdet skall vara detsamma som i vägtrafiklagen. Detta följer av att rätten att föra ett motordrivet fordon är kopplat till körkort och en viss fordonsklass.

I tågtrafiken bestäms den behörighet som avses i paragrafen i de behörighetsvillkor som Banförvaltningscentralen fastställer för uppgiften i fråga. Inom järnvägstrafiken tillämpas tills vidare inte något system som skulle innebära att behörighet att föra ett tåg eller utföra andra uppgifter som i väsentlig mån påverkar tågsäkerheten skall påvisas med ett särskilt certifikat eller dokument som skulle motsvara körkortet inom vägtrafiken. Ett transportföretag måste se till att i tågsäkerhetsuppgifter endast anlitas personal som har gällande behörighet och yrkesskicklighet. Enligt tågsäkerhetsstadgan har den förman som ansvarar för verksamheten en strikt skyldighet att se till att personalen har den behörighet som krävs.

Behörigheten hos befälhavaren och besätt-

ningen på fartyg som används i handelsjöfart regleras i vissa författningar av lägre rang, vilka har utfärdats med stöd av sjölagen (förordningen om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet (250/84) samt trafikministeriets beslut om tillämpning av denna förordning (1265/90)). Enligt förordningens 25 § skall en person som arbetar på fartyg ha den behörighet som föreskrivs i förordningen. Sjöfartsstyrelsen utfärdar ett behörighetsbrev eller behörighetsintyg över visad behörighet och fastställer bemanningen för ett fartyg innan det tas i trafik. Fartygets befälhavare är skyldig att se till att fartyget har behövlig bemanning. Brott mot denna skyldighet bestraffas enligt 20 kap. 9 § sjölagen.

Enligt 6 § sjötrafiklagen förutsätts det att den som för en farkost skall inneha den ålder och besitta den förmåga och skicklighet som krävs. Dessutom får en motordriven farkost endast framföras av den som har fyllt 15 år. Sjöfartsstyrelsen kan bestämma att den som framför en viss farkosttyp eller en enskild farkost skall ha fyllt 18 år och genom examen ha visat sig ha sådan behörighet som avses i det föreslagna stadgandet.

I luftfartslagen finns särskilda stadganden om kompetens för besättningen ombord på ett luftfartyg. Kompetenskraven gäller inte bara dem som för ett luftfartyg, utan sträcker sig också till övriga medlemmar av luftfartygets besättning samt dem som utanför fartyget, inom markorganisationen utför uppgifter som flygsäkerheten är beroende av. Den som utför dessa uppgifter skall ha ett certifikat eller uppfylla andra kompetenskrav, som bestäms genom förordning. I certifikatet föreskrivs vilka uppgifter mottagaren av certifikatet är behörig att utföra.

Att förändring av fortkaffningsmedel är olovligt kan antingen bero på att personen i fråga inte alls har haft körrätt eller på att han har förlorat den, antingen för en viss tid eller helt och hållet.

Inom vägtrafiken är straffet för körning av ett fordon utan körrätt, när detta sker i vägtrafiken, vanligtvis böter, vilket också föreslås i detta lagförslag. I vägtrafiken förekommer dock också fall som visar särskild likgiltighet i fråga om stadgandena om körrätt. När förfarandet för samtliga transportsätts vidkommande nu regleras i ett enda stadgande, kan rekvisitet bli uppfyllt genom gärningar av mycket olika typ; framförande av fortkaffningsmedel utan behörighet kan

gälla traktorkörning, men också framförande av ett flygplan eller en oljetanker. Med tanke på gärningar som visar synnerlig likgiltighet och eftersom stadgandet också skall gälla andra transportsätt, föreslås det att maximistrafik skall höjas från tre till sex månader fängelse.

2 mom. Momentet gäller den som befattar sig med sådana uppgifter inom tågtrafiken, sjöfarten eller luftfarten som inte är förande, manövrering eller styrning av fordon enligt 1 mom., men som dock på ett väsentligt sätt påverkar fordonets trafiksäkerhet. För att stadgandet skall bli tillämpligt förutsätts det också att rätten att befatta sig med sådan uppgifter har reglerats i detalj. Att dessa villkor är uppfyllda visas i allmänhet med ett certifikat eller motsvarande kompetensdokument, men trots detta skall gärningens straffbarhet enligt förslaget inte vara beroende av förekomsten av ett sådant dokument, eftersom t.ex. kompetensen att utföra uppgifter i tågtrafiken inte i allmänhet påvisas med certifikat. Skyldig till brott mot stadgandet är den som utan den kompetens som krävs befattar sig med uppgifter som regleras av bestämda villkor, vilka närmare framgår av stadgandena för ifrågavarande transportsätt.

11 §. *Smitning i vägtrafik.* I strafflagens 21 kap. 15 § ingår ett stadgande om försummande av räddningsåtgärd. Stadgandet gäller en medborgares allmänna skyldighet att bistå den som befinner sig i livsfara. Dock är det skäl att föraren av ett motorfordon vid en olyckshändelse har en särskild bistånds- och handlingsskyldighet också om livsfara inte föreligger. Det är motiverat att förstärka skyldigheten med ett särskilt stadgande om straff för smitning. Straffet för försummande av räddningsåtgärd, nämligen böter eller fängelse i högst sex månader, kan inte heller i samtliga fall anses tillräckligt.

Dock är det inte motiverat att införa ett för samtliga transportsätt gemensamt stadgande om smitning. Ett sådant stadgande skulle mestadels vara vettlöst inom luftfarten och onödigt inom tågtrafiken. Inom sjöfarten motiverar i sin tur de annorlunda förhållandena att skyldigheten att bistå den som befinner sig i sjönöd regleras särskilt, vilket för närvarande är fallet i 6 kap. 11 § sjölagen. Av de orsaker som nämns i den allmänna motiveringen har det inte i detta skede ansetts ändamålsenligt att i strafflagen ta in ett särskilt stadgande som skulle kriminalisera försummande att bistå en person i sjö-

nöd, varför stadgandet om smitning i 23 kap. strafflagen endast skall gälla vägtrafiken.

Det föreslagna stadgandet om smitning i vägtrafik motsvarar till sitt innehåll stadgandet om smitning i gällande 101 § vägtrafiklagen. Jämfört med det gällande stadgandet är ändringarna främst små och av språklig art. Den skyldighet som avses i paragrafen definieras för vägtrafikens vidkommande i 58 § vägtrafiklagen, som gäller biståndsskyldighet för den som varit inblandad i en trafikolycka. Enligt detta stadgande skall en vägtrafikant som med eller utan skuld har varit inblandad i en trafikolycka omedelbart stanna och i mån av förmåga bistå de skadade eller dem som råkat i hjälplöst tillstånd samt även i övrigt medverka i de åtgärder till vilka olyckan ger anledning.

Den skyldighet som avses i stadgandet gäller endast dem som har varit inblandade i en trafikolycka. Den omfattar inte heller skyldighet att anmäla sig hos den skadelidande eller polisen. Dessa skyldigheter regleras i 57 § vägtrafiklagen (allmän biståndsskyldighet) och 59 § (anmälningar), och försummelser bestraffas såsom trafikförseelse. Underlåtelse att iakttäta ett stopptecken som givits av polis eller någon annan myndighet som övervakar trafiken kan bedömas enligt något annat stadgande i strafflagen eller polislagen. Sådana stadganden är t.ex. 16 kap. 2 § strafflagen, som gäller hindrande av tjänsteutövning, och 51 § polislagen (493/95), som gäller brott mot polislagen.

Stadgandet föreslås endast gälla föraren av ett motordrivet fordon, varför det inte skall tillämpas på fotgängare eller cyklister. På dessa vägtrafikanter kan i allvarliga fall tillämpas bestämmelsen i 21 kap. 15 § strafflagen om försummande av räddningsåtgärd och i andra situationer fortfarande stadgandet om trafikförseelse enligt 103 § vägtrafiklagen, som bestraffas med böter.

Enligt förslaget skall stadgandet om smitning i vägtrafik tillämpas om inte strängare straff för gärningen stadgas på något annat ställe i lag. Främst kan stadgandet om utsättande i 21 kap. 14 § strafflagen bli tillämpligt. Påföljden för detta brott är högst två år fängelse. Till utsättande gör enligt paragrafen sig den skyldig som försätter någon annan i ett hjälplöst läge eller lämnar någon som han är skyldig att dra försorg om i ett sådant läge och därigenom utsätter denne för fara till liv eller hälsa. Från den föreslagna

stadgandet om smitning skiljer sig stadgandet om utsättande för det första i det avseendet att straffbarhet förutsätter förorsakande av fara. Medan smitning i vägtrafik dessutom skall gälla vilken som helst förare av ett motorfordon som har varit inblandad i en trafikolycka - alltså också den som inte själv har förorsakat olyckan - gäller stadgandet om utsättande den som antingen genom aktiva åtgärder har försatt någon annan i ett hjälplöst läge eller genom försummelse av omsorgsplikt har lämnat någon annan i sådant läge.

Den förstnämnda gärningsformen kan bli aktuell t.ex. i situationer där en förare av ett motorfordon genom ett tydligt brott mot trafikreglerna har vållat någon annan personskada. Den omsorgsplikt som utgör förutsättning för att det skall vara straffbart att lämna någon annan i ett hjälplöst tillstånd kan enligt allmänna straffrättsliga principer bero bl.a. på gärningsmannens tidigare agerande (se t.ex. LaUB 22/1994 rd s. 14). Som sådant agerande kan också betraktas brott mot trafikregler som har medfört att den andra parten har försatts i hjälplöst läge.

Stadgandet om utsättande skall alltså tillämpas framom stadgandet om smitning i vägtrafik åtminstone i sådana situationer där motorfordonets förare har förorsakat en olyckshändelse som har resulterat i att den andra parten har försatts i ett sådant hjälplöst läge att hans liv eller hälsa äventyras till följd av att skadevällaren flyr från platsen.

I straffskalan föreslås inga ändringar, dvs. straffet föreslås vara böter eller fängelse i högst ett år.

12 §. *Definitioner.* I paragrafen definieras de begrepp som förekommer i kapitlet, dvs. vägtrafikant, rusmedel, motordrivet fordon, fartyg, tåg och uppgifter som väsentligt påverkar tågsäkerheten. Innehållet i definitionerna och deras betydelse med tanke på straffstadgandena refereras i anslutning till ifrågavarande brottsrekvisit.

44 kap. Om brott emot föreskrift till skydd för lif, hälsa eller egendom

9 §. Stadgandet föreslås bli upphävt. En sådan överträdelse av en föreskrift för förhindrande av fartygssammanstötningar som avses i 1 mom. kan beroende på fallet bedömas såsom äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. eller eventuellt såsom en

sjötrafikförseelse enligt 24 § 1 mom. sjötrafiklagen. Äventyrande av tågsäkerheten på det sätt som avses i 2 mom. skall i allmänhet bestraffas såsom äventyrande av trafiksäkerheten; en separat kriminalisering av en gärning som medför fara för egendom på det sätt som nämns i stadgandet skall inte anses befogad av de orsaker som nämns i motiveeringen till 23 kap. 1 §.

48 kap. Om miljöbrott

3 §. Enligt gällande 24 § 2 mom. sjötrafiklagen skall för sjötrafikbrott dömas både den som bryter mot sjötrafiklagen eller stadganden eller föreskrifter som meddelas med stöd av den så att gärningen är ägnad att medföra allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa och den som bryter mot nämnda stadganden och bestämmelser på ett sätt som är ägnat att medföra allvarlig fara för naturen eller den övriga miljön. Eftersom ett förfarande som medför fara för liv eller hälsa enligt förslaget skall straffas såsom äventyrande av trafiksäkerheten, föreslås att till 48 kap. 3 § skall fogas ett nytt 4 mom., enligt vilket den som förorsakar fara för miljön skall kunna straffas för miljöförseelse.

1.2. Vägtrafiklagen

Det föreslås att 98 § vägtrafiklagen (äventyrande av trafiksäkerheten), 99 § (grovt

äventyrande av trafiksäkerheten), 100 § (trafikfylleri), 101 § (smitning) och 102 § (körning utan kör rätt), skall ändras så att de hänvisar till ifrågavarande stadganden i 23 kap. strafflagen. Stadgandena i 104 § (avstående från åtgärder) föreslås bli ändrade så att de åtgärder som nämns i paragrafen skall vara möjliga endast i fråga om trafikförseelser som avses i 103 § vägtrafiklagen.

1.3. Sjötrafiklagen

Det föreslås att 24 § 2 mom. skall ändras så, att i fråga om äventyrande av trafiksäkerheten hänvisas till stadgandena i 23 kap. och beträffande äventyrande av miljön till 48 kap. 3 § strafflagen.

1.4. Luftfartslagen

Det föreslås att 86 § luftfartslagen (äventyrande av flygsäkerheten) och 87 § (grovt äventyrande av flygsäkerheten) skall ändras så, att de hänvisar till ifrågavarande paragrafer i 23 kap. strafflagen.

2. Ikraftträdande

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

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

1.

Lag

om ändring av strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i strafflagen 44 kap. 9 §, sådan den lyder delvis ändrad genom lag av den 21 april 1995 (578/95),
ändras 23 kap. jämte ändringar samt
fogas till 48 kap. 3 §, sådan den lyder i nämnda lag av den 21 april 1995, ett nytt 4 mom. som följer:

23 kap.

2 §

Om trafikbrott

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

En vägtrafikanter, som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen (267/81) eller med stöd av den utfärdade stadganden eller bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

För äventyrande av trafiksäkerhet döms också den som på ett sätt som avses i 1 mom.

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller i fartyget sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot sjötrafiklagen (463/96) eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den eller för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss, i inre farvatten eller kanaler,

2) när han styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen (281/95) eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, eller

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten.

Denna paragraf tillämpas inte, om det förfarande som avses i 1 mom. eller 2 mom. 1 eller 3 punkten endast är ägnat att försäkra ringa fara.

Om föraren av ett motordrivet fordon vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

1) avsevärt överskrider den högsta tillåtna hastigheten,

2) börjar köra om när sikten är otillräcklig för en trygg omkörning eller när omkörning annars är förbjuden,

3) försummar av trafiksäkerheten betingad plikt att stanna,

4) på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot trafikreglerna

så att brottet är ägnat att försäkra allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa, skall han för *grovt äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till minst 30 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller i fartyget sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar att på behörigt sätt hålla utkik, inte iakttar en med hänsyn till förhållandena trygg hastighet, vid fara för sammanstötning inte iakttar väjningsplikt eller på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot sjötrafiklagen eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den eller för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss, i inre farvatten eller kanaler,

2) när han styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen eller mot stadganden

eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, eller

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten,

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

3 §

Trafikfylleri

Den som för ett motordrivet fordon efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

skall för *rattfylleri* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

4 §

Grovt rattfylleri

Om vid rattfylleri

1) alkoholhalten är minst 1,2 promille i gärningsmannens blod eller minst 0,60 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) gärningsmannens förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är kännbart nedsatt, eller

3) gärningsmannen har intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är kännbart nedsatt,

och omständigheterna är sådana att brottet är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall gärningsmannen för *grovt rattfylleri* dömas till minst 60 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

5 §

Fylleri i sjötrafik

Den som manövrerar ett annat fartyg än en roddbåt, en segeljolle eller ett med dessa jämförbart fartyg, eller som i ett sådant far-

tyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, skall för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

6 §

Fylleri i lufttrafik

Den som styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, eller sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

skall för *fylleri i lufttrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

7 §

Fylleri i tågtrafik

Den som för ett tåg, eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten, efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med

alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

skall för *fylleri i tågtrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

8 §

Överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad

Den som överlämnar ett motordrivet fordon, ett tåg, ett fartyg som avses i 5 § eller ett luftfartyg att föras, manövreras eller styras av en person som uppenbart befinner sig i sådant tillstånd att han gör sig skyldig till ett brott som nämns i 3–7 §§, eller överlåter en uppgift som avses i 5–7 §§ till en sådan person, skall för *överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad* dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

9 §

Trafikfylleri med motorlöst fordon

En vägtrafikant som för ett motorlöst fordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet, skall för *trafikfylleri med motorlöst fordon* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

10 §

Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Den som för, manövrerar eller styr ett motordrivet fordon, ett tåg, ett fartyg eller ett luftfartyg utan att inneha kör rätt eller certifikat över sådan kompetens som krävs, skall för *förande av fortskaffningsmedel utan behörighet* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

För förande av fortskaffningsmedel utan behörighet döms också den som utan sådan kompetens som krävs åtar sig en uppgift som väsentligt inverkar på trafiksäkerheten hos ett tåg, ett fartyg eller ett luftfartyg.

11 §

Smitning i vägtrafik

Försummar en förare av ett motordrivet

fordon som har varit inblandad i en trafikolycka sin skyldighet att omedelbart stanna och efter förmåga bistå skadade, skall han, om strängare straff för gärningen inte stadgas på något annat ställe i lag, för *smitning i vägtrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

12 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *vägtrafikant* var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg,

2) *rusmedel* även läkemedel som sätter ner prestationsförmågan,

3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är motorfordon, traktorer, motorredskap, terrängfordon och spårvagnar,

4) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

5) *tåg* ett lokomotiv eller en helhet som bildas av lokomotiv och vagnar samt annat spårvägsfordon som drivs med maskinkraft, med undantag av spårvagn, samt med

6) *uppgifter som väsentligt påverkar tåg-säkerheten* en sådan uppgift i vilken ett felaktigt förfarande eller en försummelse kan äventyra säkerheten i tågtrafiken, inklusive organisatoriskt arbete och växlingsarbete som innebär att vagnar flyttas på en bangård eller på industrispår.

48 kap.

Om miljöbrott

3 §

Miljöförseelse

För miljöförseelse döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 5 § sjötrafiklagen eller mot förbud eller begränsningar som har meddelats med stöd av 15 eller 16 § sjötrafiklagen, om gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön.

Denna lag träder i kraft den

199

2.

Lag**om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/81) 98–102 §§ samt 104 § 1 mom., av dessa lagrum 102 § sådan den lyder i lag av den 3 augusti 1990 (676/90), som följer:

98 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Straff för äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 1 § strafflagen.

99 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Straff för grovt äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 2 § strafflagen.

100 §

Trafikfylleri

Straff för rattfylleri, grovt rattfylleri, överlämnande av forskaffningsmedel till berusad och trafikfylleri med motorlöst fordon stadgas i 23 kap. strafflagen.

101 §

Smitning i vägtrafik

Straff för smitning i vägtrafik stadgas i 23 kap. 11 § strafflagen.

102 §

Förande av forskaffningsmedel utan behörighet

Straff för förande av forskaffningsmedel utan behörighet stadgas i 23 kap. 10 § strafflagen.

104 §

Åtgärdseftergift

Är en förseelse som avses i 103 § med hänsyn till förhållandena ringa, behöver åtal för förseelsen inte väckas och straff inte dömas ut.

Denna lag träder i kraft den

199 .

3.

Lag**om ändring av 24 § sjötrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 24 § 2 mom. sjötrafiklagen av den 20 juni 1996 (463/96) som följer:

24 §

Straff

oaktsamhet bryter mot 5 § i denna lag eller mot begränsningar eller förbud som har meddelats med stöd av 15 eller 16 § i denna lag så, att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön, stadgas i 48 kap. 3 § 4 mom. strafflagen.

Straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 1 och 2 §§ strafflagen. Straff för den som uppsåtligen eller av grov

Denna lag träder i kraft den 199 .

4.

Lag**om ändring av 86 och 87 §§ luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 86 och 87 §§ luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/95) som följer:

12 kap.

Straffstadganden

86 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Straff för äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 1 § strafflagen.

87 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Straff för grovt äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 2 § strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 199

Helsingfors den 11 april 1997

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Justitieminister *Kari Häkämies*

1.

Lag**om ändring av strafflagen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i strafflagen 44 kap. 9 §, sådan den lyder delvis ändrad genom lag av den 21 april 1995 (578/95),
ändras 23 kap. jämte ändringar samt
fogas till 48 kap. 3 §, sådan den lyder i nämnda lag av den 21 april 1995, ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

23 kap.

Om trafikflyleri

(se vägtrafiklagens 98 §, sjötrafiklagens 24 §, luftfartslagens 86 § och strafflagens 44 kap. 9 § 2 mom.)

Föreslagen lydelse

23 kap.

Om trafikbrott

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

En vägtrafikant, som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen (267/81) eller med stöd av den utfärdade stadganden eller bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon *annans säkerhet*, skall för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

För äventyrande av trafiksäkerhet döms också den som på ett sätt som avses i 1 mom.

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller i fartyget sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot sjötrafiklagen (463/96) eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den eller för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss, i inre farvatten eller kanaler,

2) när han styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen (281/95) eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, eller

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna paragraf tillämpas inte, om det förfarande som avses i 1 mom. eller 2 mom. 1 eller 3 punkten endast är ägnat att förorsaka ringa fara.

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

(se vägtrafiklagens 99 §, sjötrafiklagen 24 §, luftfartslagens 87 § och strafflagens 44 kap. 9 §)

Om föraren av ett motordrivet fordon vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) avsevärt överskrider den högsta tillåtna hastigheten,

2) börjar köra om när sikten är otillräcklig för en trygg omkörning eller när omkörning annars är förbjuden,

3) försummar av trafiksäkerheten betingad plikt att stanna,

4) på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot trafikreglerna

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa, skall han för grovt äventyrande av trafiksäkerheten dömas till minst 30 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller i fartyget sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar att på behörigt sätt hålla utkik, inte iakttar en med hänsyn till förhållandena trygg hastighet, vid fara för sammanstötning inte iakttar väjningsplikt eller på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot sjötrafiklagen eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den eller för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss, i inre farvatten eller kanaler,

2) när han styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, eller

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

1 §

Den som för ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall för *rattfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

2 §

Om vid rattfylleri

- 1) alkoholhalten är minst 1,2 promille i gärningsmannens blod eller minst 0,60 milligram per liter i hans utandningsluft, eller
- 2) gärningsmannens förmåga till felfria prestationer är kännbart nedsatt,

och omständigheterna är sådana att brottet är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall gärningsmannen för *grovt rattfylleri* dömas till minst sextio dagsböter eller fängelse i högst två år.

3 §

Den som framför motordrivet fordon under sådan påverkan av annat rusmedel än alkohol eller av alkohol och annat rusmedel, att hans förmåga till felfria prestationer är nedsatt, skall, om gärningen icke är straffbar enligt 2 §, för körning under påverkan av

3 §

Trafikfylleri

Den som för ett motordrivet fordon efter att ha

- 1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

skall för *rattfylleri* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

4 §

Grovt rattfylleri

Om vid rattfylleri

- 1) alkoholhalten är minst 1,2 promille i gärningsmannens blod eller minst 0,60 milligram per liter i hans utandningsluft, eller
- 2) gärningsmannens förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är kännbart nedsatt, eller
- 3) *gärningsmannen har intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är kännbart nedsatt,*

och omständigheterna är sådana att brottet är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall gärningsmannen för *grovt rattfylleri* dömas till minst 60 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

(se 3 § 1 mom. 2 punkten, 4 § 1 mom. 3 punkten, 5 § 1 mom. 2 punkten, 6 § 1 mom. 2 punkten och 7 § 1 mom. 2 punkten)

Gällande lydelse

rusmedel dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

Med rusmedel avses även läkemedel som påverkar prestationsförmågan.

Föreslagen lydelse

5 §

Fylleri i sjötrafik

(se fylleri i sjötrafik 6 §)

Den som *manövrerar* ett annat fartyg än en roddbåt, en segeljolle eller ett med dessa jämförbart fartyg, *eller som i ett sådant fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet*, efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) *intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,*

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, skall för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

6 §

Fylleri i lufttrafik

(se fylleri i lufttrafik 5 §)

Den som styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, eller sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) *intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,*

skall för *fylleri i lufttrafik* dömas till böter

Gällande lydelse

4 §

Den som för ett tåg, *en spårvagn eller något annat maskindrivet spårfordon* eller fullgör en uppgift med väsentlig inverkan på spårtrafiksäkerheten efter att ha förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften fullgörs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, skall för *spårtrafikfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

5 §

Den som styr ett luftfartyg eller arbetar som medlem av dess besättning eller som *flygledare* eller fullgör någon annan på flygsäkerheten inverkan efter att ha förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften fullgörs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, skall för *fylleri i lufttrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

6 §

Framför någon ett fartyg efter att ha förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften fullgörs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

Föreslagen lydelse

eller till fängelse i högst två år.

7 §

Fylleri i tågtrafik

Den som för ett tåg, eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten, efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) *intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel tillsammans med alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,*

skall för *fylleri i tågtrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

(se fylleri i lufttrafik 6 §)

(se fylleri i sjötrafik 5 §)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

och är omständigheterna sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, skall han för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

För fylleri i sjötrafik dömes även fartygs befälhavare, styrman, lots och annan person i tjänst på fartyg, som efter att ha intagit i 1 mom. avsedd mängd alkohol eller rusmedel och under sådana förhållanden som däri sägs manövrerar fartyget eller handhar uppgift av väsentlig betydelse för fartygets trafiksäkerhet.

Med fartyg avses icke roddbåt, segeljolle eller annan med dem jämförbar farkost.

7 §

Överlämnar någon i detta kapitel avsett fortskaffningsmedel att framföras eller styras av person, som uppenbart befinner sig i sådant tillstånd att han gör sig skyldig till ovan i 1—6 §§ nämnt brott, skall överlämnaren för *överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad* dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

(se vägtrafiklagens 100 §)

(se vägtrafiklagens 102 §)

8 §

Överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad

Den som överlämnar ett motordrivet fordon, ett tåg, ett fartyg som avses i 5 § eller ett luftfartyg att föras, manövreras eller styras av en person som uppenbart befinner sig i sådant tillstånd att han gör sig skyldig till ett brott som nämns i 3—7 §§, eller överlåter en uppgift som avses i 5—7 §§ till en sådan person, skall för *överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad* dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

9 §

Trafikfylleri med motorlöst fordon

En vägtrafikanter som för ett motorlöst fordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet, skall för *trafikfylleri med motorlöst fordon* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

10 §

Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Den som för, manövrerar eller styr ett motordrivet fordon, ett tåg, ett fartyg eller ett luftfartyg utan att inneha körkort eller certifi-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

kat över sådan kompetens som krävs, skall för förande av forskaffningsmedel utan behörighet dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

För förande av forskaffningsmedel utan behörighet döms också den som utan sådan kompetens som krävs åtar sig en uppgift som väsentligt inverkar på trafiksäkerheten hos ett tåg, ett fartyg eller ett luftfartyg.

11 §

Smitning i vägtrafik

(se vägtrafiklagens 101 §)

Försummar en förare av ett motordrivet fordon som har varit inblandad i en trafikolycka sin skyldighet att omedelbart stanna och efter förmåga bistå skadade, skall han, om strängare straff för gärningen inte stadgas på något annat ställe i lag, för smitning i vägtrafik dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

12 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) vägtrafikant var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg,

2) rusmedel även läkemedel som sätter ner prestationsförmågan,

3) motordrivet fordon ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är motorfordon, traktorer, motorredskap, terrängfordon och spårvagnar,

4) fartyg färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

5) tåg ett lokomotiv eller en helhet som bildas av lokomotiv och vagnar samt annat spårvägsfordon som drivs med maskinkraft, med undantag av spårvagn, samt med

6) uppgifter som väsentligt påverkar tåg-säkerheten en sådan uppgift i vilken ett felaktigt förfarande eller en försummelse kan äventyra säkerheten i tågtrafiken, inklusive organisatoriskt arbete och växlingsarbete som innebär att vagnar flyttas på en bangård eller på industrispår.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

Har i 6 § nämnt brott begåtts ombord på finskt fartyg som är infört i fartygsregistret eller har i 7 § avsett brott begåtts genom överlämnande av sådant fartyg, skall saken handläggas i den ordning som är stadgad i 11 kap. sjölagen (167/39). Åtal för här nämnt brott kan även eljest handläggas i samband med sjörättsmål.

(faller bort)

44 kap.

Om brott mot föreskrift till skydd för lif, helsa eller egendomen

9 §

Öfverträder man föreskrift till förekommande af fartygs sammanstötande; straffes med böter högst femhundra mark eller fängelse ej öfver tre månader.

(upphävs; se äventyrande av trafiksäkerheten 23 kap. 1 § och grovt äventyrande av trafiksäkerheten 23 kap. 2 §)

Den som vid framförande av tåg eller i någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten uppsåtligen eller av vårdslöshet bryter mot föreskrifter om tågsäkerheten och sålunda framkallar fara för annans säkerhet eller egendom skall, om strängare straff för gärningen inte stadgas på något annat ställe i lag, för äventyrande av tågsäkerhet dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

48 kap.

Om miljöbrott

3 §

Miljöförseelse

(se sjötrafiklagens 24 §)

För miljöförseelse döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 5 § sjötrafiklagen eller mot förbud eller begränsningar som har meddelats med stöd av 15 eller 16 § sjötrafiklagen, om gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön.

Denna lag träder i kraft den

199 .

2.

Lag**om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/81) 98–102 §§ samt 104 § 1 mom.,
av dessa lagrum 102 § sådan den lyder i lag av den 3 augusti 1990 (676/90), som följer:

Gällande lydelse

98 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Bryter vägtrafikant uppsåtligen eller av vårdslöshet eller ovarsamhet mot denna lag eller med stöd av den utfärdade stadganden eller bestämmelser, skall han för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

99 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Bryter förare av motordrivet fordon uppsåtligen eller av likgiltighet mot denna lag eller med stöd av den utfärdade stadganden eller bestämmelser, så att hans beteende är ägnat att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa, skall han för *grovt äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till minst trettio dagsböter eller till fängelse i högst två år.

100 §

Trafikfylleri

Den som framför motorlöst fordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar annans säkerhet skall för trafikfylleri vid framförande av motorlöst fordon dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

Angående rattfylleri, grovt rattfylleri, körning under påverkan av rusmedel och överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad stadgas i strafflagen.

Föreslagen lydelse

98 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Straff för äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 1 § strafflagen.

99 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Straff för grovt äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 2 § strafflagen.

100 §

Trafikfylleri

Straff för rattfylleri, grovt rattfylleri, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och trafikfylleri med motorlöst fordon stadgas i 23 kap. strafflagen.

Gällande lydelse

101 §

Smitning

Försummar förare av motordrivet fordon, vilken med eller utan skuld varit inblandad i trafikolycka, sin skyldighet att omedelbart stanna och efter förmåga bistå de skadade, skall han, om gärningen ej enligt strafflagen är straffbar som utsättande, för smitning dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

102 §

Körning utan kör rätt

Om någon för ett motordrivet fordon utan att inneha kör rätt för fordonet, skall han för *körning utan kör rätt* dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

104 §

Avstående från åtgärder

Är i 98, 100, 102 och 103 avsett brott med hänsyn till omständigheterna ringa, kan *i fråga om dylik förseelse* avstås från att väcka åtal och ådöma straff.

Föreslagen lydelse

101 §

Smitning i vägtrafik

Straff för smitning i vägtrafik stadgas i 23 kap. 11 § strafflagen.

102 §

Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Straff för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet stadgas i 23 kap. 10 § strafflagen.

104 §

Åtgärdseftergift

Är en *förseelse* som avses i 103 § med hänsyn till förhållandena ringa, behöver åtal för förseelsen *inte väckas* och straff inte dömas ut.

Denna lag träder i kraft den 199 .

3.

Lag**om ändring av 24 § sjötrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras 24 § 2 mom. sjötrafiklagen av den 20 juni 1996 (463/96) som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

24 §

Straff

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot denna lag eller stadganden eller föreskrifter som meddelats med stöd av den så att gärningen är ägnad att medföra allvarlig fara för annans liv eller hälsa eller för naturen eller för den övriga miljön, skall för sjötrafikbrott dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

Straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten stadgas i 23 kap. 1 och 2 §§ strafflagen. Straff för den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 5 § i denna lag eller mot begränsningar eller förbud som har meddelats med stöd av 15 eller 16 § i denna lag så, att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön, stadgas i 48 kap. 3 § 4 mom. strafflagen.

Denna lag träder i kraft den

199 .

