

RP 1/2016 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 2 a och 9 kap. i strafflagen och av 3 § i lagen om parkeringsövervakning

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att strafflagen och lagen om parkeringsövervakning ändras.

Dagbotens belopp höjs till ungefär det dubbla, dock så att det lägsta beloppet blir en och en halv gång så stort som tidigare. Enligt förslaget ska dagsbotsbeloppet utgöra en trettiondedel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst. För att skapa klarhet i fråga om inkomster som beskattas utomlands tas det i strafflagen in ett bemyndigande enligt vilket närmare bestämmelser om bedömningen av den genomsnittliga månadsinkomsten kan utfärdas genom förordning.

Ordningsbotens högsta belopp höjs från 200 euro till 400 euro. Skalan för samfundsboten ändras så att beloppen blir ungefär tre gånger så höga, och det lägsta beloppet blir 2 500 euro och det högsta beloppet 2 500 000 euro.

På grund av ändringarna i fråga om ordningsboten föreslås det att bestämmelsen om det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse stryks i lagen om parkeringsövervakning.

Höjningen av dags- och ordningsboten baserar sig på regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering och utgör en del av de nödvändiga anpassningsåtgärder som regeringen fattat beslut om i fråga om den offentliga ekonomin.

Om höjningarna inte i väsentlig grad förändrar människors beteende och uppbördsresultatet förblir oförändrat, innebär höjningarna en extra inkomst för staten på omkring 53–56 miljoner euro per år.

Lagarna avses träda i kraft våren 2016.

INNEHÅLL

ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.1.1 Dagsbot	4
2.1.2 Ordningsbot.....	6
2.1.3 Samfundsbot.....	7
2.1.4 Det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse.....	8
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet.....	9
2.2.1 Dagsbot och ordningsbot.....	9
2.2.2 Samfundsbot.....	9
2.3 Bedömning av nuläget	9
2.3.1 Dagsbot	9
2.3.2 Ordningsbot.....	11
2.3.3 Samfundsbot.....	11
2.3.4 Det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse.....	12
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	12
3.1 Målsättning och alternativ.....	12
3.1.1 En schablonmässig fördubbling av böterna	13
3.1.2 En fördubbling av böterna där den lägsta dagsboten höjs med 50 procent.....	13
3.1.3 Jämförelse av alternativen.....	14
3.2 De viktigaste förslagen.....	14
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	16
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	16
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	17
4.3 Samhälleliga konsekvenser	18
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	21
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	22
DETALJMOTIVERING	23
1 LAGFÖRSLAG	23
1.1 Strafflagen.....	23
2 a kap. Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot	23
9 kap. Om straffansvar för juridiska personer	23
1.2 Lagen om parkeringsövervakning.....	23
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	23
3 IKRAFTTRÄDANDE	25
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	25
LAGFÖRSLAG	27
1. Lag om ändring av 2 a och 9 kap. i strafflagen	27
2. Lag om ändring av 3 § i lagen om parkeringsövervakning.....	29
BILAGOR.....	30
PARALLELLTEXTER	30
1. Lag om ändring av 2 a och 9 kap. i strafflagen	30
2. Lag om ändring av 3 § i lagen om parkeringsövervakning.....	33
UTKAST TILL FÖRORDNINGAR	34
1. Statsrådets förordning om dagsbotens belopp.....	34
2. Statsrådest förordning om ordningsbotsförseelser	37

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Enligt det strategiska programmet för statsminister Juha Sipiläs regering (29.5.2015) ska den offentliga ekonomin stärkas genom ett anpassningsprogram, vars nettoeffekt på den offentliga ekonomin är 4 miljarder euro 2019. I anslutning till det har regeringen beslutat om nödvändiga åtgärder för att anpassa den offentliga ekonomin (27.5.2015, bilaga 6 till regeringsprogrammet). Denna proposition är ett led i dessa anpassningsåtgärder.

Enligt regeringsprogrammet (bilaga 6, s. 22) ska dagsboten höjas så att dagsbotsbeloppet utgör en tredjededel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst (för närvarande 1/60). Beloppet av den lägsta dagsboten höjs från 6 till 12 euro. Enligt programmet kan kravet på fördubbling mildras i samband med en mera detaljerad beredning, om en del av den önskade tilläggsinkomstnivån kan nås t.ex. genom en ökning av kostnadseffektiv kameraövervakning. Med åtgärden eftersträvas extra inkomster på 48 miljoner euro 2016 och 63 miljoner euro från och med 2017.

Ett syfte med denna proposition är att höja dagsboten så att man av målet för 2016 på 48 miljoner euro i extra inkomster når uppskattningsvis 33 miljoner euro och av målet för de följande åren på 63 miljoner euro i extra inkomster når 44 miljoner euro. Det är meningen att täcka skillnaden genom att i enlighet med regeringsprogrammet öka den kostnadseffektiva automatiska kameraövervakningen av trafiken och även i övrigt göra hastighetsövervakningen av trafiken effektivare, vilket inte förutsätter någon ändring av lagstiftningen.

Enligt regeringsprogrammet ska också beloppet av ordningsboten fördubblas (bilaga 6, s. 21), vilket har gjorts genom en statsrådsförordning som trädde i kraft den 1 september 2015. I programmet anges att behovet av höjningar granskas nästa gång 2017. Finanspolitiska ministerutskottet beslutade dock den 23 juni 2015 att man genom en höjning av ordningsboten ska försöka få in 20 miljoner euro mer i inkomster än vad som anges i regeringsprogrammet. Enligt budgetpropositionen för 2016 (RP 30/2015 rd) beräknas inkomstposten under momentet för inkomster från böter (12.39.01) öka med 40 miljoner euro till följd av de ändringar som gäller ordningsbot. Det är meningen att få in de extra inkomster på 20 miljoner euro som finanspolitiska ministerutskottet förutsätter genom att utöka den automatiska kameraövervakningen av trafiken och höja ordningsboten med ytterligare 25 procent, dvs. så att den blir 2,5-faldig jämfört med den nivå som rådde före september. Eftersom ordningsboten enligt 2 a kap. 8 § 2 mom. i strafflagen (39/1889) får vara högst 200 euro förutsätter en höjning att den bestämmelsen ändras.

Utöver höjningarna av dags- och ordningsboten är det enligt regeringsprogrammet också meningen att genomföra andra anpassningsåtgärder inom justitieministeriets förvaltningsområde, såsom att utvidga användningsområdet för strafforderförfarandet och genom reformen av tillstånd till fortsatt handläggning begränsa antalet ärenden som kommer till hovrätten. Man kan dock anta att det inte är möjligt att nå de besparingar enligt regeringsprogrammet som hänför sig till detta enbart med de åtgärder som avses i programmet. I programmet sägs att om det visar sig omöjligt att genomföra den planerade besparingen fullt ut inom förvaltningsområdet, ska en ersättande besparing göras inom förvaltningsområdet (s. 13). En anpassningsåtgärd som behövs som komplement till dessa åtgärder är en höjning av beloppen av samfundsboten.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

2.1.1 Dagsbot

Systemet med dagsböter infördes i Finland 1921. Syftet med övergången till detta system var enligt regeringens proposition 36/1920 rd att straffet rättvist skulle drabba personer i olika förmögenhetsställning. Man ville också göra bötesbeloppet oberoende av växlingarna i penningvärdet.

En större reform av systemet gjordes senast 1999 (se RP 74/1998 rd). Inom beräkningen av dagsbotens belopp övergick man från bruttoinkomster till nettoinkomster, inom bedömningen av betalningsförmågan övergick man till att använda uppgifter från beskattningen, sättet för beräkning av dagsbotsbeloppet ändrades och det lägsta dagsbotsbeloppet fördubblades från 20 mark (3,36 euro) till 40 mark (6,73 euro). I samband med övergången till euro 2002 avrundades den lägsta dagsboten neråt till 6 euro. År 2007 slopades den förhöjning som vid fastställandet av dagsbotens belopp hade gjorts utifrån de bötfällas förmögenhet. Orsaken var att det sedan förmögenhetsskattelagen hade upphävts inte längre gick att få uppgifter i användbar form av skatteförvaltningen om förmögenhetens värde (RP 25/2007 rd).

Användningsområdet för bötesstraff. Varje år påförs ca 200 000 dagsbotsstraff, största delen (81 % 2014) i ett strafforderförfarande (se tabell 1). I ett strafforderförfarande förelägger åklagaren på yrkande av polisen böter för förseelser för vilka inget strängare straff än böter eller fängelse i högst sex månader föreskrivs (se lagen om strafforderförfarande, 692/1993).

Tabell 1. Dagsbotsstraff som påförts 2010–2014 (Statistikcentralen).

	2010	2011	2012	2013	2014
Strafforder	210 906	207 679	191 483	179 184	164 431
Domstolsböter	36 120	36 645	36 463	33 746	33 604
Böter som tilläggsstraff	7 553	7 509	7 069	6 273	5 905
Sammanlagt	254 579	251 833	235 015	219 203	203 940

Mer än två tredjedelar av de egentliga bötesstraffen gäller trafikbrott. År 2014 påfördes 73 659 bötesstraff för äventyrande av trafiksäkerheten, 23 421 för trafikförseelser, 10 666 för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, 7 871 för fordonsförseelse och 5 771 för rattfylleri. Andra vanliga brott där straffet är böter är snatteri (22 229) och misshandel (4 770).

Böter kan påföras som ett självständigt straff men också som en tilläggsåtgärd vid villkorligt fängelse. I 6 kap. 10 § i strafflagen föreskrivs det att om enbart villkorligt fängelse inte kan anses vara ett tillräckligt straff för brottet, kan dessutom böter dömas ut. Dagsböter som tilläggsåtgärd påförs framför allt för grovt rattfylleri (5 419 fall 2014) och misshandel (101).

Antalet dagsböter. Enligt 2 a kap. 1 § i strafflagen döms böter ut i dagsböter, så att minimiantalet är en dagsbot och maximiantalet är 120 dagsböter. Ett gemensamt bötesstraff som bestäms för två eller flera brott samtidigt får vara högst 240 dagsböter (7 kap. 3 §). År 2014 var antalet dagsböter i strafforderärenden i genomsnitt 14, vid bötesstraff påförda av domstol 39 och vid böter som tilläggsstraff 35 (Statistikcentralen).

RP 1/2016 rd

Bestämmelser om beloppet av enskilda dagsböter finns i 2 a och 7 kap. i strafflagen och i förordningen om dagsbotens belopp (609/1999). Dagsbotsbeloppet ska fastställas så att det är skäligt i förhållande till den bötfälldes betalningsförmåga (2 a kap. 2 § 1 mom. i strafflagen). Vad som är skäligt är definierat i lag och behöver enligt regeringens proposition RP 74/1998 rd inte bedömas separat när böterna utfärdas. Hänvisningen till vad som är skäligt hänger samman med syftet med det system där böterna mäts ut enligt den bötfälldes betalningsförmåga, i motsats till böter till fast belopp.

Enligt 2 a kap. 2 § 2 mom. i strafflagen ska som ett skäligt dagsbotsbelopp anses en sextiondedel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst, från vilken har avdragits de skatter och avgifter som bestäms genom förordning av statsrådet samt ett fast baskonsumtionsavdrag på 255 euro (2 § i förordningen om dagsbotens belopp). För den bötfälldes make och minderåriga barn samt makens minderåriga barn som han eller hon försörjer dras 3 euro av per person (3 §). Dagsboten får inte fastställas till lägre belopp än 6 euro (5 §). Dagsbotsbeloppet fastställs i hela euro, så att överskjutande cent inte beaktas (6 §).

Beloppet av en dagsbot var i genomsnitt 16,70 euro 2014, vilket motsvarar nettoinkomster på 1 257 euro per månad. Det genomsnittliga beloppet har ökat i jämn takt under de senaste åren i och med att pengarna har minskat i värde och inkomsterna har ökat. Andelen dagsböter till minimibelopp (6 euro) var 46 procent av alla böter, 58 procent av domstolsböterna och 44 procent av strafforderböterna.

De inkomster som ska utgöra grund för ett belopp samt beskattningen utomlands. Enligt 2 a kap. 2 § 3 mom. i strafflagen ska till grund för månadsinkomsten i första hand läggas den bötfälldes inkomst enligt den senast verkställda beskattningen. Om den bötfälldes inkomster inte på ett tillförlitligt sätt kan utredas på basis av beskattningsuppgifterna eller om de väsentligt har förändrats efter den senast verkställda beskattningen, kan de beräknas enligt andra tillgängliga utredningar.

Enligt detaljmotiveringen till momentet (RP 74/1998 rd) kan den bötfälldes årsinkomst inte på sedvanligt sätt utredas ur beskattningsuppgifterna t.ex. om han eller hon inte har skattepliktiga inkomster eller förmögenhet i Finland eller mycket små sådana. En person har i allmänhet inte skattepliktiga inkomster i Finland om han eller hon inte bor här permanent. Vid bedömningen av betalningsförmågan måste man uppskatta också den bötfälldes skatter och avgifter, eftersom skattemyndigheterna inte kan ge exakta uppgifter om dem.

Andra tänkbara utredningar enligt vilka den bötfälldes betalningsförmåga kan bedömas är enligt regeringens proposition RP 74/1998 rd (detaljmotiveringen till 2 a kap. 2 § 3 mom. i strafflagen) t.ex. tillförlitliga uppgifter av den bötfälde själv eller lönekvitton och kontoutdrag som han eller hon visar upp, löneintyg av arbetsgivaren, utredningar av myndigheterna (arbetskrafts- eller socialmyndigheterna) och övriga handlingar. I avsaknad av andra utredningar kan den som är med om att bedöma böterna, dvs. vid strafforderförfarande i allmänhet polismannen, bli tvungen att uppskatta den bötfälldes betalningsförmåga utgående från inkomstnivån för andra som arbetar inom samma bransch eller i samma yrkesgrupp. Det finns officiella statistiska uppgifter om genomsnittsinkomsten för olika yrken. När beskattningsuppgifterna inte kan användas eller när den bötfälde bestrider deras riktighet, är det i allmänhet när betalningsförmågan bedöms tillräckligt att inkomster och skatter uppskattas med den noggrannhet med vilken de framgår t.ex. av lönekvittona.

Enligt 2 a kap. 2 § 5 mom. i strafflagen bestäms genom förordning av statsrådet närmare hur den genomsnittliga månadsinkomsten ska beräknas. I 1 § i förordningen om dagsbotens belopp anges det att den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst beräknas på nettoförvärsin-

RP 1/2016 rd

komsten och nettokapitalinkomsten. Till den genomsnittliga månadsinkomsten hänförs dessutom vissa inkomster som är skattefria enligt inkomstskattelagen (1535/1992).

Dagsbotens totala belopp. Enligt 2 a kap. 3 § 1 mom. i strafflagen är det totala bötesbeloppet antalet dagsböter multiplicerat med dagsbotsbeloppet, med tillägg av eventuella höjningar.

Det totala bötesbeloppet är normalt några hundra euro. Det genomsnittliga totalbeloppet i strafforderärenden var 238 euro 2014 (medianen 152 euro), vid domstolsböter 500 euro (medianen 300 euro) och vid böter som tilläggsstraff 508 euro.

Höjning av bötesbeloppet till samma nivå som ordningsboten. Enligt 2 a kap. 3 § 2 mom. i strafflagen kan det genom förordning bestämmas att det totala bötesbelopp som bestäms för vissa brott ska höjas så att det blir lika stort som den största ordningsbot som bestäms för ett likartat brott.

I 7 § i förordningen om dagsbotens belopp anges det att det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet enligt vägtrafiklagen (267/1981) eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen för mopeder är 100 euro och för förare av andra motordrivna fordon 200 euro. Det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet enligt sjötrafiklagen (463/1996) eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av sjötrafiklagen är för den som framför en farkost 120 euro. Beloppen motsvarar den högsta ordningsboten för fortkörning.

Avsikten med bestämmelsen är att samordna systemet med dagsbot och systemet med ordningsbot så att dagsboten för fortkörning inte kan bli lägre än ordningsboten. I praktiken tillämpas bestämmelsen på bötfällda vars totala bötesbelopp på grund av deras låga inkomster skulle bli lägre än ordningsboten för ett liknande brott. Med stöd av bestämmelsen påförs de därför ett bötesstraff som är större än deras inkomster förutsätter men lika stort som ordningsboten.

Enligt Statistikcentralen höjdes dagsbotens totala belopp i 16 740 fall 2013. Den genomsnittliga höjningen var 31,15 euro och de uppskattade inkomsterna av höjningarna 520 000 euro.

Förvandlingsstraff. För en bötfälld hos vilken böter inte har kunnat drivas in bestäms i stället för de obetalda böterna fängelse som förvandlingsstraff (2 a kap. 4 § i strafflagen). Bötesstraff som dömts ut i strafforderförfarande förvandlas inte till fängelse. Förvandlingsstraff för böter bestäms så att tre obetalda dagsböter motsvarar en dags fängelse (5 § 1 mom.). Förvandlingsstraffets längd är dock minst 4 och högst 60 dagar (3 mom.).

2.1.2 Ordningsbot

Ordningsbot är ett till beloppet fast förmögenhetsstraff som är lindrigare än böter. Bestämmelser om ordningsbot finns i 2 a kap. 8–11 § i strafflagen. Bestämmelser om ordningsbotsförfarande finns för närvarande i lagen om ordningsbotsförfarande (66/1983).

I 2 a kap. 8 § 2 mom. i strafflagen anges att ordningsboten får vara högst 200 euro. Enligt det momentet bestäms om beloppet av ordningsboten för olika förseelser genom förordning av statsrådet.

I statsrådets förordning om ordningsbotsförseelser (1081/2015) anges närmare för vilka förseelser och till vilket belopp ordningsbot kan föreläggas. Ordningsboten höjdes till det dubbla den 1 september 2015. Den högsta ordningsbot som tidigare tillämpades, 115 euro, höjdes

RP 1/2016 rd

dock bara till det maximibelopp som anges i lagen, dvs. 200 euro. De nuvarande beloppen är 20, 40, 70, 100, 120, 140, 170 och 200 euro.

År 2014 förelades 261 299 ordningsböter. Antalet ordningsböter som årligen föreläggs har under de senaste åren varierat mellan 250 000 och 300 000.

Användningsområdet för ordningsbot har stegvis utvidgats. Till en början omfattade systemet enbart vissa trafikbrott, men senare har även andra lindriga förseelser inkluderats. Ordningsbot kan i enlighet med 2 a kap. 9 § 2–8 mom. i strafflagen bestämmas som påföljd för en förseelse som hör under allmänt åtal, när det strängaste föreskrivna straffet är böter eller fängelse i högst sex månader.

Flest ordningsböter föreläggs för trafikförseelser (252 189 år 2014). Andra brottsrubriceringar är fordonsförseelse (4 173), ordningsförseelse (1 923), alkoholförseelse (1 517), sjötrafikförseelse (967), fiskeförseelse (363), körkortsförseelse (164), farkostförseelse (88), brott mot avfallslagen (37), innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att skada någon annan (33) och farkostregistreringsförseelse (2).

När det gäller trafikförseelser är det i de flesta fall fråga om fortkörning, som 2014 gav upphov till sammanlagt 226 083 ordningsböter. Enligt 8 § i statsrådets förordning om ordningsbotsförseelser kan föraren av ett motordrivet fordon vid en högsta tillåtna hastighet på högst 60 km/h föreläggas en ordningsbot på 170 euro, om han eller hon överskrider den hastigheten med högst 15 km/h och en ordningsbot på 200 euro om han eller hon överskrider den hastigheten med mer än 15 km/h men högst 20 km/h. Om den högsta tillåtna hastigheten är mer än 60 km/h, föreläggs en ordningsbot på 140 euro om den hastigheten överskrids med högst 15 km/h och en ordningsbot på 200 euro om den hastigheten överskrids med mer än 15 km/h men högst 20 km/h. Mopedister föreläggs dock en ordningsbot på 100 euro, om de överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 km/h.

Ungefär 60 procent av ordningsböterna föreläggs med stöd av den automatiska kameraövervakningen av trafiken (163 319 böter 2014). Av dessa ordningsböter gäller så gott som alla underlåtelse att iakttä vägmärken som anger hastighetsbegränsning.

Enligt 18 § 25 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Bestämmelser om ordningsbot finns bl.a. i trafikbrottslagen för landskapet Åland (2004:28), landskapslagen om fritidsbåtar (2003:32), ordningslagen för landskapet Åland (2010:23) och landskapsförordningen om föreläggande av ordningsbot vid olika ordningsförseelser (2010:36).

Obetald ordningsbot får inte förvandlas till fängelse (2 a kap. 8 § 3 mom. i strafflagen).

2.1.3 Samfundsbot

Bestämmelser om juridiska personers straffansvar togs in i strafflagen 1995 (se RP 95/1993 rd och 230/1994 rd). Då infördes också en ny påföljd för juridiska personer, dvs. samfundsbot. Föreläggandet av samfundsbot var först beroende av prövning, men 2003 blev det obligatoriskt att förelägga boten om villkoren uppfylls när det gäller ansvarsfrågan (RP 53/2002 rd).

Bestämmelser om straffansvar för juridiska personer finns i 9 kap. i strafflagen. För brott som har begåtts i ett samfunds, en stiftelses eller någon annan juridisk persons verksamhet ska på yrkande av åklagaren dömas till samfundsbot, om en sådan påföljd föreskrivs för brottet i

RP 1/2016 rd

strafflagen (1 §). Bestämmelserna om straffansvar för juridiska personer tillämpas inte på brott som begåtts vid utövande av offentlig makt.

Samfundsbot kan föreläggas som straff för bl.a. vissa rasistiska brott, mutbrott, brott som har samband med sexuellt utnyttjande av barn, koppleri, människohandel, skattebrott, subventionsbrott, näringsbrott, häleribrott, penningtvätt, förfalskningsbrott, terroristbrott, dataskadegörelse, bedrägeri som har samband med informationsbehandling, penningförfalskning och betalningsmedelsbedrägeri, informations- och kommunikationsbrott, brott som har samband med införsel och utförsel, arbetarskyddsbrott och ockerliknande diskriminering i arbetslivet, miljöbrott, grovt jaktbrott, upphovsrättsbrott, narkotikabrott, alkoholbrott och värdepappersmarknadsbrott. I fråga om många brott är det bara de grävsta gärningsformerna som ingår i tillämpningsområdet, och dessutom är tillämpningen delvis begränsad enligt tillvägagångssättet och föremålet för brottet.

Enligt 9 kap. 5 § i strafflagen döms samfundsbot ut till ett visst belopp. Dess lägsta belopp är 850 och dess högsta belopp 850 000 euro.

Enligt propositionen om samfundsbot (RP 95/1993 rd) måste skalan vara vid, eftersom samfundsbot ska kunna dömas ut med anledning av brott till följd av åsidosättande av mycket olikartade skyldigheter hos den juridiska personen. Maximibeloppet måste vara så stort att skalan rymmer samfundsböter för ett stort och solitt bolag som på ett mycket allvarligt sätt åsidosatt sina skyldigheter. Som exempel kunde man här tänka sig ett sådant grovt brott mot avfallshanteringsbestämmelserna inom något av landets största bolag, vilket leder till en miljökatastrof. Den övre gränsen måste alltså fastställas med tanke på värsta tänkbara situation, även om risken för en sådan är mycket liten. Å andra sidan borde samfundsbotens maximibelopp inte vara så högt att en avsevärd del av skalan sannolikt i praktiken blir helt utnyttjad.

När bestämmelser utfärdas om minimibeloppet måste man bl.a. beakta att också andra företag än sådana som huvudsakligen bedriver näringsverksamhet kan dömas till samfundsansvar. Det förutsätts inte heller nödvändigtvis att den juridiska personens åsidosättande av sina skyldigheter är av allvarlig karaktär. Syftet med samfundsboten är att ge uttryck för samhällets ogillande och tillräckligt kännbart påverka den juridiska personen så att inga lagstridigheter sker i dess verksamhet. Däremot är samfundsbotens uppgift inte att väsentligt påverka den juridiska personen till den del denna fungerar lagligt och på ett godtagbart sätt

Varje år döms 30–40 samfundsböter ut, nästan alla för arbetarskyddsbrott. Också för miljöbrott döms det varje år ut samfundsbot i 1–4 fall. Den genomsnittliga samfundsboten uppgick till 10 100 euro 2010–2014. Den största samfundsbot som har påförts har veterligen varit 500 000 euro (HD 2008:33).

2.1.4 Det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse

Enligt 3 § 3 mom. i lagen om parkeringsövervakning (727/2011) är felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse lika stor som en felparkeringsavgift som tas ut på motsvarande område för felparkering, dock högst 35 euro.

Det högsta beloppet på 35 euro baserar sig på ordningsboten för samma gärning. I regeringens proposition 223/2010 rd (s. 13) står det att eftersom det för en tomgångsförseelse kan föreläggas en ordningsbot på 35 euro, är det med hänsyn till konsekvensen i påföljdssystemet motiverat att avgiftspåföljden inte är strängare än straffet för motsvarande gärning.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet

2.2.1 Dagsbot och ordningsbot

Ett system med dagsbot som bygger på den bötfälldes inkomster tillämpas utöver i Finland bl.a. i Sverige, Danmark, Tyskland och Frankrike. Inom de rättssystem där inga egentliga dagsböter tillämpas beaktar man dessutom ofta den bötfälldes ekonomiska ställning när böterna bestäms. Det propositionsutkast som ingick som bilaga till remissammandraget innehåller en översikt över bötesystemen i vissa europeiska stater (enbart på finska).

En avsevärd del av de böter som föreläggs i Finland gäller trafikbrott, särskilt fortkörning. Tabell 2 innehåller en sammanfattande granskning av betalningspåföljderna i anslutning till fortkörning i vissa jämförbara länder. Jämförelsen har delats in i exempelfall där den högsta tillåtna hastigheten på 100 km/h överskrids med 10–20 km/h.

Tabell 2. Betalningspåföljden vid fortkörning, enligt hur mycket hastighetsbegränsningen (100 km/h) överskrids.

	10 km/h	15 km/h	20 km/h
Finland (gällande lagstiftning)	140 e	140 e	200 e
Finland (förslag)	175 e	175 e	250 e
Sverige	157 e	209 e	251 e
Danmark	134 e	134 e	201 e
Norge	170 e	276 e	382 e
Tyskland	10 e	20 e	30 e
Storbritannien	137 e	137 e	137 e
Estland	120 e	120 e	120 e
Frankrike	68 e	68 e	68 e

(växelkurserna 25.8.2015)

2.2.2 Samfundsbot

Samfundsbot i olika former tillämpas i flera europeiska stater. I samband med begäran om yttrandet gavs en översikt av systemen i Sverige, Norge, Danmark, Estland, Tyskland, Frankrike och Belgien (enbart på finska).

2.3 Bedömning av nuläget

2.3.1 Dagsbot

Dagsbotens belopp. Utvecklingen när det gäller brottsligheten visar inte i sig på något behov av att höja dagsbotens belopp. De allmänna möjligheterna att genom skärpta straff påverka antalet brott som begås är mycket begränsade.

Dagsböter som är högre än dagsbotens lägsta belopp följer automatiskt utvecklingen av de bötfälldas nettoinkomster. Pengarnas minskade värde och inkomstnivåns utveckling ger således inte någon anledning till en allmän översyn av systemet med dagsbot. Ett undantag utgör dagsbotens lägsta belopp, vars utveckling det är motiverat att bedöma i förhållande till hur pengarnas värde har utvecklats.

RP 1/2016 rd

Dagsbotens lägsta belopp sågs senast över 1999 och 2002. Det lägsta beloppet för dagsboten, 40 mark (nominellt värde 6,73 euro), som trädde i kraft i oktober 1999 motsvarar enligt Statistikcentralens levnadskostnadsindex (1951:10) ca 8,79 euro enligt penningvärdet i september 2015. För att den lägsta dagsboten ska vara lika stor i förhållande till pengarnas värde som 1999 bör den höjas med 31 procent. Den lägsta dagsboten på 6 euro, som infördes 2002, motsvarar enligt levnadskostnadsindex 7,40 euro i dagens pengar (höjningsbehov 23 procent).

Utöver pengarnas minskade värde enligt levnadskostnadsindex är det motiverat att dagsbotens lägsta belopp på lång sikt också följer de bötfälldas inkomstutveckling. Om den lägsta dagsboten granskas i förhållande till utvecklingen av förtjänstnivåindex (1964=100, Statistikcentralen) blir beloppet i dagens pengar 11,36 euro (Q3/2015) och det kalkylmässiga höjningsbehovet 69 procent. Det allmänna förtjänstnivåindexet lämpar sig emellertid dåligt som grund för en bedömning av den lägsta dagsboten eftersom inkomsterna för dem som föreläggs den lägsta dagsboten inte motsvarar förvärvsinkomsternas allmänna utveckling.

Även om inkomstnivån allmänt taget har stigit bör det observeras att inkomstökningen inte varit jämnt fördelad. Vid en bedömning av befolkningens inkomstutveckling brukar man dela in befolkningen i tio lika stora delar enligt inkomsterna. Om den lägsta dagsboten granskas i förhållande till de disponibla inkomsterna för de 10 procent av befolkningen som har de lägsta inkomsterna (bostadshushållens disponibla inkomster per hushåll, Statistikcentralen) är höjningstrycket betydligt mindre. Deras inkomster har ökat med endast 18 procent mellan 1999 och 2013 (2002—>2013: 14 procent).

De som har blivit dömda för brott har annars också klart lägre inkomster än resten av befolkningen. Utifrån dagsbotsbeloppen kan man göra bedömningen att de som 2014 förelades dagsböter för äventyrande av trafiksäkerheten hade nettoinkomster på i genomsnitt 1 545 euro i månaden, de som bötfälldes för snatteri hade nettoinkomster på i genomsnitt 723 euro, för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet 867 euro, för rattfylleri 1 149 euro, för miss-handel 1 029 euro och för straffbart bruk av narkotika 747 euro i månaden (beräknat utifrån Statistikcentralens siffror). Dessa inkomster har inte heller ökat lika snabbt som den allmänna inkomstnivån under de senaste åren (2005–2013).

Enligt det strategiska programmet för statsminister Juha Sipiläs regering (29.5.2015) ska strafflagen ändras så att som ett skäligt dagsbotsbelopp ska anses en tredjededel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst (bilaga 6, s. 22, till regeringsprogrammet). Höjningen är en del av de nödvändiga anpassningsåtgärder inom den offentliga ekonomin som regeringen fattat beslut om. Därför behöver böterna höjas klart mer än vad de bötfälldas inkomstutveckling skulle förutsätta.

Inkomster som inte beskattas i Finland. Den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 § i grundlagen och 3 kap. 1 § 2 mom. i strafflagen inbegriper ett särskilt krav i fråga om lagens exakthet som gäller brottsrekvisiten och straffbestämmelserna. Det är skäl att bedöma bestämmelserna om beräkning av dagsbotsbeloppet med tanke på laglighetsprincipen och exaktheten särskilt när det gäller inkomster som beskattas utomlands. I förordningen om dagsbotens belopp nämns för närvarande inte uttryckligen inkomster som beskattas utomlands eller inkomster som inte omfattas av beskattningen i Finland.

De inkomster som inte omfattas av beskattningen i Finland har kontinuerligt ökat i betydelse inom beräkningen av dagsbotens belopp i och med att de böter som föreläggs utlänningar har ökat i antal. Under de senaste tio åren har andelen böter som förelagts utlänningar (saknar vanlig vistelseort i Finland) av alla böter ökat från 4,8 till 8,1 procent (2005–2014).

RP 1/2016 rd

År 2013 påfördes personer utan vanlig vistelseort i Finland 17 838 böter. Av utlänningarna var det ryska och estniska medborgare som förelades flest böter (7 333 respektive 2 803 år 2014). Också finska medborgare kan på grund av skatteavtal eller boende utomlands ha inkomster som beskattas utomlands. År 2014 förelades finska medborgare utan vanlig vistelseort i Finland 1 391 böter i domstolar och strafforderförfaranden.

Det är motiverat att bedömningen av de inkomster som inte omfattas av beskattningen i Finland grundar sig på en uttrycklig bestämmelse även om det inte går att föreskriva uttömmande hur inkomsterna ska bestämmas. Bestämmelser av detta slag finns också i andra författningar. Till exempel enligt 22 § i lagen om studiestöd (65/1994) jämföras sådana inkomster som en studerande haft utomlands med de skattepliktiga inkomster som avses i inkomstskattelagen, om motsvarande inkomst i Finland hade varit skattepliktig. Även i utsökningsbalkens (705/2007) 4 kap. 45 §, som gäller beräkning av inkomstbasen, är utgångspunkten att också inkomster från utlandet ska beaktas ("gäldenärens samtliga löner och naturaförmåner", se RP 13/2005 rd).

2.3.2 Ordningsbot

Ordningsbotsbeloppen fördubblades genom en statsrådsförordning (1081/2015) som trädde i kraft den 1 september 2015. I bakgrundspromemorian till förordningen ingick bedömningen att trafiksäkerheten har förbättrats under de senaste åren och att utvecklingen när det gäller brottsligheten inte i sig visar på något behov av att höja ordningsboten. Höjningen var en del av de nödvändiga anpassningsåtgärder inom den offentliga ekonomin som regeringen fattat beslut om (bilaga 6, s. 21, till regeringsprogrammet), och därför höjdes ordningsboten klart mer än vad pengarnas minskade värde eller de bötfälldas inkomstutveckling hade förutsatt.

I regeringsprogrammet anges att behovet att höja ordningsboten granskas nästa gång 2017. Finanspolitiska ministerutskottet beslutade dock den 23 juni 2015 att man genom en höjning av ordningsboten ska försöka få in 20 miljoner euro mer i inkomster än vad som anges i regeringsprogrammet. Enligt budgetpropositionen för 2016 (RP 30/2015 rd) beräknas inkomstposten under momentet för inkomster från böter (12.39.01) öka med 40 miljoner euro till följd av de ändringar som gäller ordningsbot. Detta förutsätter i praktiken den automatiska kameraövervakningen av trafiken utökas och att ordningsboten höjs med ytterligare 25 procent, dvs. så att den blir 2,5-faldig jämfört med den nivå som rådde före september.

2.3.3 Samfundsbot

Riksdagens lagutskott har i ett betänkande om införande av samfundsbot (LaUB 23/1994 rd, detaljmotiveringen till 9 kap. 5 § i strafflagen) konstaterat att straffskalan på grund av de fastslagna beloppen måste ses över i takt med att penningvärdet förändras. En omvärdering kan också göras när man har fått erfarenheter av detta straff.

Nivån på samfundsbotens lägsta och högsta belopp har inte höjts sedan 1995, med undantag för avrundningarna i samband med införandet av euron. Samfundsbotens högsta belopp på 5 000 000 mark enligt penningvärdet i september 1995 motsvarar enligt Statistikcentralens levnadskostnadsindex (1951:10) 1 152 000 euro enligt penningvärdet i september 2015. Det är 36 procent mer än samfundsbotens nuvarande högsta belopp. Enligt bruttonationalproduktens prisindex (2010=100, kvartalsvis) skulle det högsta beloppet i dagens pengar (Q2/2015) motsvara 1 163 000 euro och höjningsbehovet vara 37 procent.

Erfarenheterna av samfundsboten visar inte i sig på något behov av att höja samfundsboten. De förelagda böterna har t.ex. inte koncentrerats till övre delen av skalan. Den övre och nedre

gränsen behöver dock höjas på grund av pengarnas allmänt minskade värde, även om samhundsboten inom skalan i viss mån kan följa penningvärdets utveckling. Dessutom måste samhundsboten höjas som ett led i de anpassningsåtgärder som ersätter besparingar inom justitieministeriets förvaltningsområde och för att beloppen av de straffrättsliga påföljderna ska utgöra en konsekvent helhet.

2.3.4 Det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse

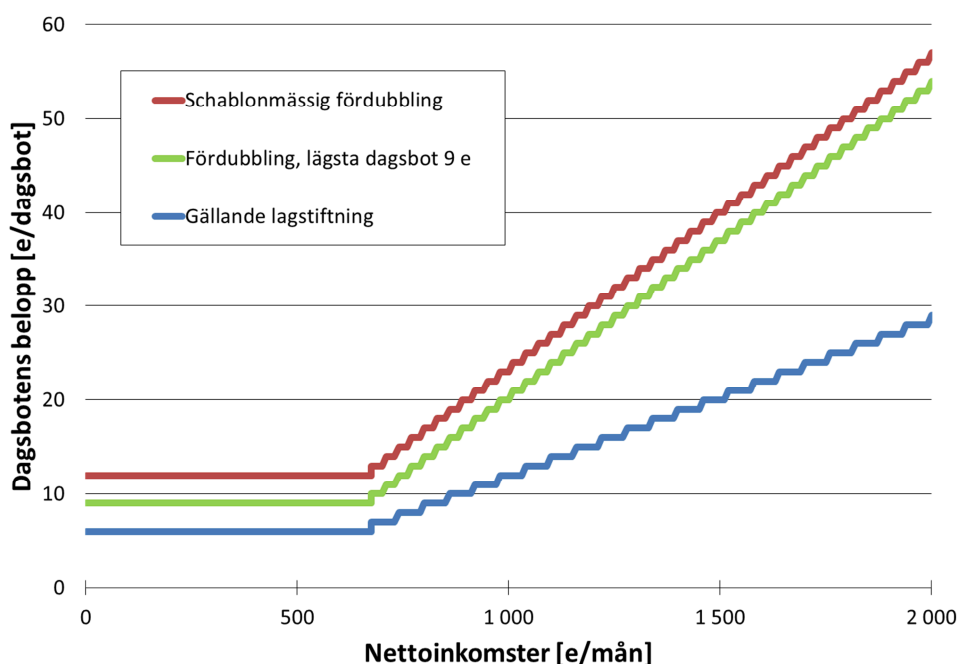
Eftersom ordningsboten fördubblades den 1 september 2015 motsvarar det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse (35 e) inte längre ordningsboten för samma gärning (70 e).

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning och alternativ

Målet med propositionen är att i enlighet med regeringsprogrammet öka statens inkomster av bötesstraffen genom att höja bötesbeloppen. Höjningarna föreslås bli gjorda på ett sådant sätt att det straffrättsliga påföljdssystemet fortfarande utgör en konsekvent helhet som uppfyller de krav som den straffrättsliga proportionalitetsprincipen och det proportionalitetskrav som ingår i förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ställer.

När det gäller höjningen av dagsboten har man framför allt bedömt två alternativ (se figur 1): en schablonmässig fördubbling av böterna och en fördubbling där den lägsta dagsboten höjs med 50 procent i stället för att fördubblas.



Figur 1. Beloppet av en enskild dagsbot, enligt nettoinkomsterna: gällande lagstiftning, en schablonmässig fördubbling av böterna och en fördubbling där den lägsta dagsboten höjs med 50 procent.

3.1.1 En schablonmässig fördubbling av böterna

Den schablonmässiga fördubbling som anges i bilaga 6 till regeringsprogrammet leder till att de uppskattade inkomsterna av böterna ökar med ca 63 miljoner euro per år. En så kraftig höjning av den lägsta dagsboten skulle dock leda till en avsevärd ökning i användningen av förvandlingsstraff och därmed till ökade kostnader för verkställigheten av straffen.

De som döms till böter har i regel mycket låga inkomster. Ungefär hälften av bötesstraffen uppgår numera till dagsbotens lägsta belopp. Det skyddade beloppet vid utsökning motsvarar för närvarande i stort sett gränsen för den lägsta dagsboten, så i praktiken kan böterna för någon som förelagts den lägsta dagsboten inte utmätas.

Vid en schablonmässig fördubbling ökar de teoretiska inkomsterna av böterna med ca 10,6 miljoner euro i fråga om dem som döms till den lägsta dagsboten. Ändringen bedöms dock kunna leda till att kostnaderna för verkställigheten av förvandlingsstraffen ökar med uppskattningsvis 8 miljoner euro. De direkta kostnaderna ökar således nästan lika mycket som motsvarande inkomster av böterna. Dessutom medför förvandlingsstraffen kostnader för åklagarväsendet och domstolarna, så nackdelarna med en höjning av den lägsta dagsboten kan så gott som helt och hållet bedömas upphäva fördelarna med höjningen för statsfinanserna. Dessutom får förvandlingsstraffen konsekvenser för de bötfällas och deras familjemedlemmars privata ekonomi, och medför även sociala nackdelar.

En av de grundläggande principerna inom systemet med dagsböter, dvs. att dagsboten ska vara skälig i förhållande till betalningsförmågan, innebär också begränsningar i fråga om det lägsta dagsbotsbelopp som föreskrivs. En fördubbling av den lägsta dagsboten skulle vara problematisk med tanke på bestämmelsen om en skälig dagsbot i 2 a kap. 2 § 1 mom. i strafflagen och med tanke på den rättsprincip den bestämmelsen ger uttryck för.

Därför kan modellen med en schablonmässig fördubbling åtminstone inte i oförändrad form ses som genomförbar.

3.1.2 En fördubbling av böterna där den lägsta dagsboten höjs med 50 procent

I stället för en schablonmässig fördubbling måste man således överväga lösningar genom vilka problemen i anslutning till förvandlingsstraffet kan reduceras. Den lägsta dagsboten måste då höjas mindre än till det dubbla, och användningsområdet för den lägsta dagsboten måste kvarstå oförändrat.

Det främsta alternativet kan anses vara att den lägsta dagsboten höjs med 50 procent till 9 euro, baskonsumtionsavdraget höjs till 375 euro och divisorn ändras till 30 i enlighet med regeringsprogrammet.

Höjningen av den lägsta dagsboten blir då aningen större än förändringen i levnadskostnadsindex sedan 1999. Genom att höja baskonsumtionsavdraget ser man till att användningsområdet för den lägsta dagsboten inte blir snävare till följd av ändringarna. För närvarande föreläggs den lägsta dagsboten om den bötfällas nettomånadsinkomster är lägre än 675 euro. Om man låter bli att höja baskonsumtionsavdraget förskjuts gränsen till 465 euro, och böterna för dem som tjänar 465–674,99 euro i månaden blir högre än den lägsta dagsboten.

Även denna höjning kan bedömas medföra fler förvandlingsstraff och högre kostnader för straffen, men inte i lika stor utsträckning som en schablonmässig fördubbling. Enligt detta al-

ternativ ökar kostnaderna för verkställigheten av förvandlingsstraff med uppskattningsvis 4 miljoner euro per år.

De årliga extra inkomsterna blir då bara 44 miljoner euro per år i stället för 63 miljoner euro. Om merkostnaderna för förvandlingsstraffen inte beaktas blir det att fattas sammanlagt 19 miljoner euro per år jämfört med det som anges i regeringsprogrammet. Enligt regeringsprogrammet kan kravet på fördubbling dock mildras, om en del av den önskade tilläggsinkomstnivån kan nås t.ex. genom en ökning av kostnadseffektiv kameraövervakning. Det är meningen att täcka skillnaden genom att i enlighet med regeringsprogrammet öka den automatiska kameraövervakningen av trafiken.

3.1.3 Jämförelse av alternativen

Båda alternativen innebär i stort sett en fördubbling av böterna. Man kan också anse att regeringsprogrammets mål att öka inkomsterna kan nås med vardera alternativet. Skillnaden ligger närmast i hur stora böterna blir för dem som har de allra lägsta inkomsterna och på vilket sätt de extra inkomsterna bedöms flyta in.

När det gäller böter för fortkörning finns det ingen skillnad ens i fråga om dem som har de lägsta inkomsterna eftersom det i 7 § i förordningen om dagsbotens belopp (609/1999) föreskrivs att det totala bötesbelopp som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet alltid är minst lika stort som den högsta ordningsboten. Avsikten med bestämmelsen är att samordna systemet med ordningsbot och systemet med dagsbot så att ett straff som mäts ut i dagsböter inte ska bli lindrigare än ordningsboten.

Om man inte vill att kostnaderna för förvandlingsstraffen och nackdelarna med dessa straff ska öka avsevärt måste man förkasta den schablonmässiga fördubblingen. För den lösningen talar även det faktum att den ökning av den automatiska kameraövervakningen som ingår i det senare alternativet är motiverad såväl kriminalpolitiskt som med tanke på trafiksäkerheten. Effektivare övervakning har, genom att risken för att åka fast ökar, sannolikt större effekter på trafiksäkerheten än skärpta påföljder.

3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att *dagsboten* höjs till ungefär det dubbla. Dagsbotens lägsta belopp (för närvarande 6 euro) höjs dock med endast 50 procent, till 9 euro.

Det föreslås att den divisor som vid beräkningen av dagsbotens belopp används för månadsinkomsten ändras från 60 till 30, baskonsumtionsavdraget höjs från 255 till 375 euro och underhållsskyldighetsavdraget höjs från 3 till 6 euro. Det lägsta totala dagsbotsbeloppet vid fortkörningsförseelser höjs för att motsvara de högsta dagsböterna: för mopedister till 125 euro, för förare av andra motordrivna fordon till 285 euro och för dem som framför en farkost till 150 euro.

Förordningen om dagsbotens belopp får enligt förslaget en uttrycklig bestämmelse om att inkomster som inte beskattas i Finland ska jämföras med inkomster som beskattas i Finland. Vid bedömningen ska också skatter och avgifter som utomlands har tagits ut för inkomsterna beaktas. Därför föreslås bemyndigandet i 2 a kap. 2 § 5 mom. i strafflagen få en hänvisning till hur inkomsterna ska bedömas, detta i syfte att förtydliga att de bestämmelser i förordningen om dagsbotens belopp som gäller genomsnittlig månadsinkomst också tillämpas när inkomsterna bedöms utifrån någon annan utredning än den senast verkställda beskattningen. Det är meningen att beaktandet av inkomster som beskattas utomlands också i fortsättningen i regel

RP 1/2016 rd

ska grunda sig på en bedömning och t.ex. på den bötfälldes egna anmälan, och inte på uppgifter från skattemyndigheterna utomlands eller i Finland. De ändringar som föreslås i bestämmelserna om inkomster som inte omfattas av beskattningen i Finland är förtydliganden; rättsläget föreslås inte bli ändrat.

Av de föreslagna ändringarna hör ändringen av divisorn vid beräkningen av beloppet och preciseringen av bemyndigandet till området för lagstiftningen. De övriga ändringar som ingår i detta paket är det meningen att genomföra med statsrådsförordningar som utfärdas genast när lagförslagen har stadfästs.

I tabell 3 ges exempel på totalbeloppet, enligt den gällande lagstiftningen och förslaget, av den dagsbot som föreläggs när den högsta tillåtna hastigheten har överskridits med 21 km/h. När hastighetsbegränsningen överskrids mindre än så (–20 km/h) föreläggs ordningsbot till fast belopp.

Tabell 3. Totalbeloppet av böterna i euro, enligt nettoinkomsterna, för överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med 21 km/h, (hastighetsbegränsningen över 60 km/h; den bötfälde föreläggs 10 dagsböter)

Nettoinkomst [e/mån]	Gällande lagstiftning [e]	Förslag [e]
1 000	200	285
1 500	200	370
2 500	370	700
3 500	540	1 040
6 000	950	1 870
20 000	3 290	6 540

Till exempel stiger böterna för en löntagare med nettoinkomster på ca 2 500 euro i månaden för en ovan beskriven fortkörning med 330 euro, dvs. 89 procent.

Bestämmelsen i 2 a kap. 8 § 2 mom. i strafflagen om *ordningsbotens* högsta belopp föreslås bli ändrad på så sätt att det lagstadgade högsta beloppet höjs från 200 till 400 euro.

Efter ändringen är det meningen att genom en förordning av statsrådet höja ordningsboten så att den blir 2,5-faldig jämfört med situationen före den 1 september 2015. Det innebär i regel en höjning på ca 25 procent jämfört med nuläget. Den tidigare högsta ordningsboten (115 euro), som vid den förra höjningen höjdes till det högsta belopp som lagen tillåter, dvs. 200 euro, föreslås nu bli höjd till 285 euro.

Samfundsbotens lägsta belopp föreslås bli höjt från 850 till 2 500 euro och dess högsta belopp från 850 000 till 2 500 000 euro.

Den bestämmelse i lagen om parkeringsövervakning som gäller *det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse* föreslås bli slopad som obehövlig. Det är meningen att höja ordningsboten för samma gärning till 85 euro; felparkeringsavgiftens maximibelopp är enligt 3 § 1 mom. 80 euro. Felparkeringsavgiften kan således inte vara högre än ordningsboten. Felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse föreslås i fortsättningen vara lika stor som en felparkeringsavgift som tas ut på motsvarande område för felparkering.

Bemyndigandet i fråga om ordningsbotsföreselser i 2 a kap. 9 § 2 mom. i strafflagen får till följd av den reform av vägtrafik- och fordonslagstiftningen som gäller lätta eldriva fordon (RP 24/2015 rd) en hänvisning till motoriserade cyklar och lätta elfordon.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Bötessystemet har inga statsfinansiella mål, och konsekvenserna för statsfinanserna spelar i regel ingen central roll när bötessystemet reformeras. Målet för böterna är inte att samla in inkomster åt staten, utan med bötessystemet strävar man efter att reglera och förebygga brottslighet. Trots det har dagsböter, ordningsböter och samfundsböter också fiskala konsekvenser. De höjningar av dags- och ordningsboten som nu föreslås utgör en del av de nödvändiga anpassningsåtgärder som regeringen fattat beslut om i fråga om den offentliga ekonomin.

Dagsbot. Summan av de dagsböter som föreläggs varje år, dvs. de uppskattade inkomsterna av böterna utan höjningen av det totala beloppet i fortkörningsfall, har 2011–2014 sjunkit från 63,0 till 58,4 miljoner euro (beräknat utifrån Statistikcentralens siffror). Om medborgarnas beteende inte förändras på grund av höjningen och höjningen inte leder till att färre dagsböter föreläggs, ökar inkomsterna till följd av höjningen med ca 77 procent, dvs. enligt utfallet 2014 med uppskattningsvis 46 miljoner euro per år. I beräkningen har de effekter som ändringen av underhållsskyldighetsavdraget har på inkomsterna inte beaktats eftersom det inte finns exakta uppgifter om tillämpningen av avdraget.

Höjningen av dagsbotens totalbelopp i fortkörningsfall ökar i de fall som omfattas av denna höjning med 85 euro (=285 e – 200 e). Ändringen av dagsbotens belopp gör att antalet fall som omfattas av höjningen årligen minskar med ungefär tretusen, men ökningen av den genomsnittliga höjningen gör att inkomsterna från böterna ökar med ca 0,7 miljoner euro per år.

Ordningsbot. Summan av de ordningsböter som föreläggs varje år, dvs. de uppskattade inkomsterna av böterna, har 2010–2014 varierat mellan 19,5 och 22,8 miljoner euro (beräknat utifrån Statistikcentralens siffror). Den fördubbling av ordningsboten som trädde i kraft i september 2015 har bedömts öka inkomsterna med ca 96 procent, dvs. till sammanlagt 38–45 miljoner euro per år. Om medborgarnas beteende inte förändras efter höjningarna och ordningsböter föreläggs i samma omfattning som hittills, ökar inkomsterna till följd av den nu föreslagna höjningen med ytterligare ca 27 procent, dvs. med uppskattningsvis 10–12 miljoner euro per år.

Samfundsbot. Summan av de samfundsböter som årligen har dömts ut vid tingsrätterna, dvs. de uppskattade inkomsterna av böterna, har 2010–2014 varierat mellan 195 000 och 531 000 euro. De uppskattade inkomsterna var i genomsnitt 352 000 euro.

Det föreslås inga ändringar i bestämmelserna om grunderna för hur samfundsboten bestäms, med undantag för skalan. Om gärningarna i fortsättningen anpassas till den nya skalan och samfundsbotens belopp därför trefaldigas, leder ändringen till att inkomsterna av samfundsboten ökar med ca 0,4–1,1 miljoner euro.

Inkassering av böter. Böter, ordningsbot och samfundsbot verkställs i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Det finns inga exakta uppgifter att tillgå om böter som inte har kasserats in. I olika sammanhang har en riktgivande bedömning varit att ca 95 procent av ordningsböterna, ca 93 procent av dagsböterna och ca 92 procent av samfundsböterna blir betalda. Om höjningarna av beloppen inte leder till att det resultatet försäm-

RP 1/2016 rd

ras, innebär de nu föreslagna ändringarna årliga extra inkomster för staten på ca 53–56 miljoner euro sammanlagt.

Sammantaget kan de höjningar som trädde i kraft i september 2015 och de nu föreslagna höjningarna bedömas leda till att statens inkomster ökar på följande sätt, förutsatt att antalet böter och inkasseringsresultatet inte förändras:

[mn e]	2016	2017—
De ändringar som trädde i kraft i september 2015		
– ordningsbot	18...21	18...21
– höjning av dagsbotens totalbelopp	1,6	1,6
Sammanlagt	19...22	19...22
Denna proposition		
– dagsbot	32 *)	43 *)
– samfundsbot	0,3...0,8	0,4...1,0
Förordningar av statsrådet som hänför sig till propositionen		
– ordningsbot	7...9	10...11
– höjning av dagsbotens totalbelopp	0,5	0,7
Sammanlagt	40...42	53...56
Höjningar sammanlagt	59...64	73...78
Effektivare trafikövervakning	-	25...30
Sammanlagt	-	103

*) enligt motsvarande inkomster 2014

Ungefär tre fjärdedelar av regeringsprogrammets och finanspolitiska ministerutskottets inkomstmål på 103 miljoner euro ska således nås genom höjningar och ungefär en fjärdedel genom effektivare trafikövervakning.

Slopandet av bestämmelsen om *det högsta beloppet av felparkeringsavgiften* för tomgångsförseelse leder inte till att kommunernas inkomster från felparkeringsavgifterna ökar i någon nämnvärd grad. Enligt Statistikcentralen påfördes 2014 sammanlagt 144 felparkeringsavgifter för tomgångsförseelser i de kommuner som hade kommunal parkeringsövervakning.

Ekonomiska konsekvenser utanför den offentliga ekonomin. Höjningarna av dags- och ordningsboten försvagar den ekonomiska ställningen för de bötfälldas hushåll. Höjningen av samfundsboten påverkar för sin del den ekonomiska ställningen för de företag som döms för brott som omfattas av juridiska personers straffansvar. Propositionen har inga betydande makroekonomiska konsekvenser för samhällsekonomin.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

En höjning av beloppen förutsätter information samt engångsändringar i åtskilliga av myndigheternas datasystem och anvisningar. Ändringarna kan göras inom ramen för myndigheternas nuvarande resurser. Rättsregistercentralen har i samarbete med Polisstyrelsen bedömt att datasystemkostnaderna till följd av ändringarna i formeln för beräkning av dagsboten uppgår till högst 100 000 euro sammanlagt. Dessutom kräver en höjning av ordningsboten ändringar i bl.a. applikationerna för informationssystemet för polisärenden (PATJA) och automatisk trafikövervakning (LVS) och systemet för polisens operativa blanketter (POLO).

En höjning av den lägsta dagsboten kommer sannolikt att medföra ökad användning av förvandlingsstraff. Inkomstgränsen för när en person ska föreläggas den lägsta dagsboten (under 675 euro/mån.) motsvarar i stort sett det skyddade beloppet vid utsökning (680,70 euro/mån.), så i praktiken kan böterna för någon som förelagts den lägsta dagsboten inte utmätas.

År 2013 dömde tingsrätterna 23 081 personer till uppskattningsvis sammanlagt 900 000 dagsböter till det lägsta beloppet (baserat på antagandet att det genomsnittliga antalet dagsböter i domstolarna, 38 dagsböter/straff, också gäller den lägsta dagsboten; källa: Statistikcentralen). De som har dömts till den lägsta dagsboten i domstol betalar ca 800 000 dagsböter i pengar, och ca 100 000–120 000 dagsböter förvandlas till fängelsestraff. Verkställigheten av en dagsbot i fängelse kostade 2014 ca 69 euro, så kostnaderna för verkställigheten av förvandlingsstraff uppgår för närvarande till ca 7–8 miljoner euro per år.

Om beloppet av den lägsta dagsboten höjs till 9 euro bidrar ändringen till att färre betalar sina böter i pengar och en större del av böterna förvandlas till fängelsestraff. En 50-procentig höjning av bötesbeloppet kan bedömas leda till att betalningen av böterna minskar med uppskattningsvis 7,5 procent (en priselasticitet på -0,15 som är jämförbar med den för nödvändighetsartiklar).

Till följd av det ökar antalet fångar med ca 50–60 och kostnaderna för verkställigheten av straffen med ca 4 miljoner euro per år. Kostnaderna ökar på grund av att förvandlingsstraffen i regel avtjänas i slutna anstalter. Det är dock svårt att innan höjningen har verkställts bedöma dess exakta konsekvenser för användningen av förvandlingsstraff, så bedömningen är riktgivande.

Ändringen kan genomföras inom ramen för de anslag som för närvarande har reserverats för Brottspåföljdsmyndighetens omkostnader.

Ändringen har inga konsekvenser för arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna och inte heller för myndigheternas organisation.

4.3 Samhälleliga konsekvenser

Det är svårt att uppskatta i vilken grad en höjning av beloppen förebygger sådan brottslighet där straffet är böter. Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning visar att strafflagstiftningens förebyggande verkan beror mer på risken att åka fast och sannolikheten att få ett straff än på hur strängt straffet är. En skärpning av straffen har i regel ingen märkbar inverkan på antalet brott. Detta gäller såväl dags- och ordningsbot som samfundsbot.

Trafiksäkerhet. Kvantitativt sett föreläggs flest dags- och ordningsböter för trafikbrott, så höjningar av de beloppen är av betydelse särskilt för trafiksäkerheten. Om ändringen leder till att fortkörningarna minskar eller människor kör långsammare leder det samtidigt i någon mån till längre restider och högre tidsrelaterade kostnader. Men då minskar också olyckorna och kostnaderna för dem. Enligt Rättspolitiska forskningsinstitutet är den fortkörning på 1–20 km/h som ingår i tillämpningsområdet för ordningsbot varje år en viktig bakgrundsfaktor vid cirka tio trafikolyckor med dödlig utgång (Rikollisuustilanne 2013). Allmänt taget har trafikdödligheten emellertid gått ner under de senaste åren.

Enligt den norska Trafikksikkerhetshåndboken, som bygger på forskningsrön, har man i största delen av de undersökta fallen inte sett något samband mellan böternas storlek och förekomsten av fortkörningar. Till exempel i Sverige fördubblades bötesbeloppen vid fortkörning på 1980-talet, och de höjdes märkbart även 2006. Undersökningar visar att den tidigare änd-

ringen inte påverkade medelhastigheterna (Åberg 1999), medan den senare ändringen ledde till att medelhastigheterna tillfälligt sjönk med 1,4 km/h (Cedersund 2008). En fördubbling av fortkörningsböterna i delstaten Texas i USA (Ullman m.fl. 1999) hade inga effekter på medelhastigheterna.

Höjda böter kan påverka det brottsliga beteendet närmast i de fall då risken att åka fast är hög. Till exempel ledde en fördubbling av böterna för att köra mot rött ljus i Israel 1996 till att färre körde mot rött i korsningar med kameraövervakning. När böterna fördubblades i Norge 1995 sjönk medelhastigheterna inom vägtrafiken, men endast på vägavsnitt med automatisk kameraövervakning (Elvik & Christensen 2004).

Enligt Trafiksäkerhetsverket är det möjligt att höjningen av ordningsboten i september 2015 har lett till något färre fortkörningar. Uppgifter från Trafikverkets mätpunkter visar att andelen bilar som körde för fort hölls på samma nivå i september som i augusti; tidigare år har det varit vanligare med fortkörningar i september. Ändringen är dock mycket liten och även någon annan faktor än den höjda ordningsboten kan spela in. Polisens automatiska hastighetsövervakning visar inte på några förändringar i andelen fortkörningar. (Trafik, promemoria 23.10.2015 om hur höjningen av ordningsboten den 1 september 2015 har påverkat fortkörningarna.)

Den nu föreslagna höjningen av ordningsboten är såväl till beloppen som relativt sett i regel mindre än den höjning som redan har genomförts. Med stöd av det som sagts ovan kommer höjningen knappast att få någon nämnvärd effekt på fortkörningarna.

Den reform som nu föreslås omfattar också en höjning av dagsboten. Det är svårt att på förhand bedöma vilken samlad effekt höjningarna får på människors beteende. Det är t.ex. möjligt att höjningen av dagsboten gör att de grävsta fortkörningarna minskar, så att de fortkörningar som tidigare har lett till dagsböter blir färre och de fortkörningar som leder till ordningsbot blir vanligare.

Området av oförändrade böter. Med tanke på trafiksäkerheten är också det område av betydelse inom vilket böterna inte ändras. Bestämmelsen om en höjning av totalbeloppet av dagsboten i fortkörningsfall leder till att böternas slutsumma i vissa fall kan bli densamma oavsett hur mycket den högsta tillåtna hastigheten överskrids (7 § i förordningen om dagsbotens belopp). Detta har kallats område av oförändrade böter. Bestämmelsen behövs för att en dagsbot inte ska bli lindrigare än ordningsboten för en gärning som inte är lika allvarlig. Omfattningen av området av oförändrade böter beror på den bötfälldes inkomster. Området är störst för bötfällda med låga inkomster, som föreläggs böter enligt dagsbotens lägsta belopp. I och med att inkomsterna och även dagsbotsbeloppen ökar krymper detta område, tills dagsboten efter att en viss inkomstgräns har överskridits inte kan vara lägre än ordningsboten.

Området av oförändrade böter växte avsevärt i samband med att ordningsboten fördubblades i september 2015. Den nu föreslagna höjningen av dagsbotens belopp gör detta område mindre, medan höjningen av dagsbotens lägsta totalbelopp gör att det utvidgas. Den sammantagna effekten av ändringarna blir att området av oförändrade böter krymper en aning jämfört med nu läget.

En bötfälld som föreläggs dagsbotens lägsta belopp kan enligt nuvarande bötespraxis överskrida den högsta tillåtna hastigheten med knappt 60 km/h innan en ökning av hastigheten leder till ett högre straffbelopp. Då tillämpas i regel rekvisitet för grovt äventyrande av trafiksäkerheten. I fortsättningen kommer området av oförändrade böter för dem som föreläggs dags-

RP 1/2016 rd

botens lägsta belopp att sträcka sig till 31 dagsböter, vilket motsvarar fortkörning på ca 50 km/h.

Området av oförändrade böter gäller framför allt låginkomsttagare. Systemet med dagsböter har, när det gäller fortkörning, i och med den föregående höjningen i praktiken förlorat sin betydelse för ca 600 000 finländare, dvs. ca 14 procent av den befolkning som överskrider åldersgränsen för straffansvar och som utifrån sina inkomster föreläggs den lägsta dagsboten. Å andra sidan innebär bestämmelsen också att låginkomsttagare som får böter föreläggs ett högre totalt bötesbelopp än vad deras betalningsförmåga skulle förutsätta. Låga inkomster leder till en sänkning av bötesbeloppet först i fråga om de allra grävsta fortkörningarna.

Det är svårt att bedöma vilka konsekvenserna för trafiksäkerheten blir av att straffet i de lägsta inkomstklasserna till följd av samordningen av systemen med ordnings- och dagsböter förblir oförändrat oavsett hur mycket den högsta tillåtna hastigheten överskrids. Medvetenheten om att straffbeloppet inte ökar i relation till hastighetsöverträdelsen kan leda till att vissa förare kör fortare än tidigare. Å andra sidan kan det hända att hastighetsökningen dämpas av att ordningsboten samtidigt höjs och att böterna för låginkomsttagare är höga i förhållande till deras betalningsförmåga.

Sociala konsekvenser. Även om människor från alla socioekonomiska grupper föreläggs böter i synnerhet för trafikbrott, kan det allmänt konstateras att höjningarna av dags- och ordningsboten till stora delar drabbar mindre bemedlade och marginaliserade personer. De som döms till böter har i regel mycket låga inkomster. Av dem som i domstol har dömts till böter som kan förvandlas till fängelse hade 31 procent disponibla inkomster på mindre än 10 000 euro per år (2014). Endast 32 procent av de egentliga bötesstraff som döms ut i domstol föreläggs förvärvsarbetsbetande personer. De flesta av dem som bötfälls är arbetslösa, studerande, pensionsstagare eller står av någon annan anledning utanför arbetskraften. Av dem som får böter i strafforderförfarande är 46 procent förvärvsarbetsbetande och av dem som får ordningsbot 68 procent.

De föreslagna ändringarna kan tillsammans med den brottsofferavgift som införs 2016 bedömas försvaga de bötfälldas betalningsförmåga, vilket kan öka skuldsättningen särskilt bland bötfällda låg- och medelinkomsttagare och problemen i anslutning till det samt allmänt taget försvaga deras levnadsvillkor och verksamhetsmöjligheter. Om det blir vanligare med förvandlingsstraff för böter kan det medföra ökade sociala problem i anslutning till böterna.

Av dagsböterna föreläggs 79 procent och av ordningsböterna 71 procent män (2014). Höjningarna får således konsekvenser framför allt för männens ställning.

Det är svårt att uppskatta vilka konsekvenserna av den höjda *samfundsboten* blir för den brottslighet och den företags- och organisationsverksamhet som omfattas av juridiska personers straffansvar. När det gäller eventuella negativa effekter har man inom forskningslitteraturen bl.a. betonat en av utgångspunkterna i regeringens proposition RP 95/1993 rd, nämligen att användning av *samfundsboten* som ett medel att avbryta den juridiska personens verksamhet inte är förenligt med sanktionens egentliga syfte och att *samfundsboten* i regel inte ska leda till att den juridiska personen inte kan fortsätta sin lagliga verksamhet. Om avslöjandet av brott som omfattas av juridiska personers straffansvar de facto är beroende av företagets och organisationernas egna kontrollåtgärder, är det också viktigt att höjningarna inte sporrar till att minska denna kontroll. Den föreslagna höjningen kan inte anses vara förknippad med sådana negativa effekter. *Samfundsboten* ska fortfarande vara skäligen i förhållande till de juridiska personernas verksamhet, och avslöjandet av brott baserar sig i regel på tillsyns- och förundersökningsmyndigheternas verksamhet. På denna punkt är det skäl att också beakta bestämmelsen i

9 kap. 6 § 1 mom. i strafflagen, enligt vilken storleken av en samfundsbot fastställs bl.a. enligt den juridiska personens ekonomiska ställning.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid justitieministeriet.

Yttranden om utkastet till proposition begärdes av 36 olika aktörer: justitieministeriets kriminalpolitiska avdelning, inrikesministeriet, finansministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, kommunikationsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Helsingfors hovrätt, Birkalands tingsrätt, Riksåklagarämbetet, Åklagarämbetet i Västra Finland, Polisstyrelsen, Polisinsättningen i Uleåborg, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Forststyrelsen, Rättsregistercentralen, Skatteförvaltningen, Riksfogdeämbetet, Trafiksäkerhetsverket, Finlands Advokatförbund, Auktorisoidut Lakimiehet - Auktoriserade Jurister - Authorized Attorneys at Law ry, Finlands näringsliv rf, Trafikskyddet, Automobilförbundet rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Trafikjuridiska Föreningen rf, Oikeuspoliittinen yhdistys - Rättspolitiska föreningen Demla ry, Suomen Kriminalistiyhdistys - Kriminalistföreningen i Finland r.y. och Institutet för kriminologi och rättspolitik samt professorerna Matti Tolvanen, Kimmo Nuotio, Jussi Tapani och Anne Alvesalo-Kuusi. Dessutom har högsta domstolen getts tillfälle att lämna yttrande om utkastet. Det kom in sammanlagt 26 yttranden, och det har gjorts ett sammandrag av dem.

I yttrandena förhöll man sig i huvudsak negativ till propositionen. Av de remissinstanser som framförde en allmän ståndpunkt om propositionen eller syftet med den ställde sig ungefär en tredjedel positiv till propositionen eller uppgav sig stödja eller tillstyrka den, medan resten av dem som framförde sin ståndpunkt ställde sig negativ till propositionen eller någon del av den, eller ansåg att den är för långtgående.

I yttrandena kritiserades framför allt utgångspunkten för propositionen, dvs. utvecklandet av det straffrättsliga påföljdssystemet som ett led i åtgärderna för att anpassa den offentliga ekonomin samt den fiskala målsättningen i anslutning till propositionen. En del av remissinstanserna ansåg att målet inte går att samordna med kriminalpolitikens eller straffsystemets allmänna principer, rättssystemets grunder, rättsstatsprincipen eller domstolarnas oberoende.

I det utkast som gick på remiss ansågs den föreslagna höjningen av ordningsboten till det tredubbla vara särskilt problematisk med tanke på den straffrättsliga proportionalitetsprincipen. En del av remissinstanserna bedömde att höjningarna kommer att leda till att de högsta ordningsböterna inte längre står i rätt proportion till de lägsta dagsböterna och att straffens inbördes förhållande inte längre motsvarar gärningarnas klanderbarhet. I fråga om dagsboten fäste man i yttrandena särskild vikt vid de böter som föreläggs dem som har de högsta inkomsterna och föreslog att det t.ex. övervägs bestämmelser om ett högsta belopp för dagsboten. Det sågs också som problematiskt att höjningarna inriktas på dem som har det allra sämst ställt. Dessutom misstänktes höjningen påverka straffsystemets allmänna godtagbarhet. I fråga om höjningen av samfundsboten gick åsikterna isär: en del remissinstanser ansåg att höjningen är bristfälligt motiverad medan andra ansåg att en höjning av just samfundsboten kriminalpolitiskt sett kan anses vara värd att stödja, i motsats till höjningarna av ordnings- och dagsboten. Dessutom föreslogs det i yttrandena bl.a. att tillämpningsområdet för ordningsboten ska utvidgas till att gälla grövre fortkörningar och att ordningsboten för fortkörning ska graderas mer detaljerat.

Remissinstanserna ställde sig i huvudsak positiva till utgångspunkten att man försöker nå en del av målen i propositionen genom att utveckla trafikövervakningen i stället för att höja böterna.

Till följd av yttrandena har den föreslagna höjningen av ordningsboten mildrats. Det är meningen att höja ordningsboten så att den blir ungefär 2,5-faldig jämfört med nivån i augusti 2015. Man har för avsikt att täcka skillnaden genom att öka den automatiska kameraövervakningen av trafiken. I och med ändringen uppfyller bestämmelserna bättre de krav som den straffrättsliga proportionalitetsprincipen ställer. Denna lösning ökar risken att åka fast vid trafikbrott, vilket kan ses som motiverat kriminalpolitiskt sett och med tanke på trafiksäkerheten. Området av oförändrade böter i fortkörningsfall blir också mindre. De frågor som gäller förhållandet mellan ordningsbot och dagsbot kan senare behandlas ytterligare som ett led i utvecklandet av den s.k. böteshandboken och av påföljdspraxis när det gäller böter. Det är dock inte meningen att antalet dagsböter som föreläggs för olika brott ska ändras i någon nämnvärd grad till följd av propositionen. För närvarande föreslås det inga ändringar av de grundläggande lösningarna, t.ex. användningsområdet för eller graderingen av ordningsboten, när det gäller fortkörning. En helhetsgranskning av påföljderna vid trafikförseelser kommer att göras som en del av totalreformen av vägtrafiklagen.

Detaljmotiveringen har dessutom preciserats till följd av yttrandena. Vidare har propositionen utökats med ett lagförslag om att slopa bestämmelsen om det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse. I utkastet till statsrådets förordning om ordningsbotsförseelser har den reform av vägtrafik- och fordonslagstiftningen som gäller lätta eldriva fordon (RP 24/2015 rd) beaktats.

6 Samband med andra propositioner

Ordningsbotsförfarandet och ordningsbotsbestämmelserna reformerades 2010 genom lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010), lagen om ändring av strafflagen (755/2010) och lagen om ordningsbotsförseelser (756/2010). De nya lagarna har emellertid ännu inte trätt i kraft, och för deras ikraftträdande gäller separata bestämmelser.

Lagen om ordningsbotsförseelser innehåller motsvarande bestämmelser om ordningsbotens belopp som förordningen om ordningsbotsförseelser. Det föreslås dock inga ändringar av lagen i detta sammanhang. Det är meningen att i propositionen om ikraftträdandelagstiftningen föreslå sådana höjningar av lagens belopp som motsvarar det utkast till förordning som finns som bilaga till denna proposition.

I 7 kap. 3 a § i strafflagen föreskrivs det om en höjning av dagsboten i situationer där det för två eller flera brott på en gång ska dömas till böter och ordningsbot. Då ska ett bötesstraff höjt med 20 euro bestämmas. Också den bestämmelsen kommer att ses över i samband med ikraftträdandelagstiftningen.

Det är meningen att lämna propositionen om ikraftträdandelagstiftningen till riksdagen under 2016.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Strafflagen

2 a kap. Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot

2 §. Dagsbotens belopp. Bestämmelsen i 2 mom. om den divisor som ska användas vid beräkningen av dagsbotens belopp föreslås bli ändrad så att en trettiondedel i stället för en sextiondedel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst ska betraktas som ett skäligt dagsbotsbelopp.

I 5 mom. förtydligas det att det genom förordning av statsrådet också föreskrivs om bedömning av den genomsnittliga månadsinkomsten. Rättsläget föreslås inte bli ändrat till denna del.

Dessutom görs vissa språkliga ändringar (2 mom. i den finska versionen, 2, 3 och 5 mom. i den svenska versionen).

I övrigt ändras bestämmelsen inte, och detaljmotivering till den finns i regeringens proposition RP 74/1998 rd (s. 33/1–39) och lagutskottets betänkande LaUB 25/1998 rd.

8 §. Ordningsbot. Genom bestämmelsen höjs ordningsbotens högsta lagstadgade belopp. Enligt förslaget får ordningsboten vara högst 400 euro i stället för nuvarande 200 euro. Bestämmelser om beloppet av ordningsboten för olika förseelser utfärdas tills vidare genom förordning av statsrådet. I den svenska versionen görs vissa språkliga ändringar.

9 §. Ordningsbotsförseelser. I 2 mom. 2 punkten införs en hänvisning till förare av motoriserade cyklar och lätta elfordon.

9 kap. Om straffansvar för juridiska personer

5 §. Samfundsbot. Samfundsbotens lägsta belopp höjs enligt förslaget från 850 till 2 500 euro och dess högsta belopp från 850 000 till 2 500 000 euro.

Samfundsboten fastställs enligt denna skala med tillämpning av bl.a. bestämmelserna i 9 kap. 6 § om grunder för fastställande av samfundsbot. Av detaljmotiveringen till 6 § (RP 95/1993 rd) framgår det att böterna ska mätas ut och grunderna för fastställande av dem uttryckligen ses i förhållande till den gällande skalan.

1.2 Lagen om parkeringsövervakning

3 §. Felparkeringsavgift. Det föreslås att det sista ledet i 3 mom., som gäller det högsta beloppet av felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse, stryks. Felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse ska i fortsättningen vara lika stor som en felparkeringsavgift som tas ut på motsvarande område för felparkering.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om beräkning av den genomsnittliga månadsinkomsten, om skatter och avgifter som ska dras av från månadsinkomsten, om beloppet av baskonsumtionsavdraget, om beaktande av underhållsskyldighet, om avrundning av dagsbotsbeloppet och om dagsbo-

RP 1/2016 rd

tens minimibelopp utfärdas genom förordning av statsrådet (2 a kap. 2 § 2 och 5 mom. i strafflagen). Genom förordning kan det dessutom föreskrivas att det totala bötesbelopp som bestäms för vissa brott ska höjas så att det blir lika stort som den största ordningsbot som bestäms för ett likartat brott (2 a kap. 3 § 2 mom.).

Till följd av propositionen är det meningen att ersätta den gällande förordningen om dagsbotens belopp (609/1999) med en ny förordning av statsrådet. Ett utkast till förordning finns som bilaga till propositionen (förordningsutkast 1).

I 1 § i förordningen föreslås med anledning av en ändring (1399/2014) av inkomstskattelagen (1535/1992) en hänvisning till 33 e–33 g § i den lagen. Ändringen är teknisk till naturen och innebär ingen ändring i sak av behandlingen av dessa inkomster.

I förordningens 1 § föreslås dessutom ett nytt 3 mom. med en bestämmelse om att inkomster som inte beskattas i Finland ska jämföras med de inkomster som nämns i förordningen och som beskattas i Finland. Avsikten med momentet är att förtydliga att också inkomster som inte beskattas i Finland, t.ex. på grund av boende utomlands eller bestämmelserna i ett skatteavtal, ska beaktas i bedömningen av den genomsnittliga månadsinkomsten. Dessa inkomster ska jämföras med inkomster som beskattas i Finland. Då saknar det betydelse om inkomsterna är skattepliktiga utomlands, om de inom beskattningen i Finland utgör skattepliktig förvärvs- eller kapitalinkomst eller skattefri inkomst som avses i 1 mom. Exempelvis ska arbetspension som på grund av bestämmelserna i ett skatteavtal betalas skattefritt från Finland till utlandet beaktas när den genomsnittliga månadsinkomsten bestäms, eftersom pensionen är skattepliktig när den omfattas av beskattningen i Finland. Den genomsnittliga månadsinkomsten ska också inbegripa en i Finland allmänt skattskyldig persons lön från tjänstgöring utomlands som i Finland är skattefri med stöd av 77 § i inkomstskattelagen och en i Finland begränsat skattskyldig persons löneinkomster utomlands som inte omfattas av beskattningen i Finland.

Föreslagna ändringar i sak är höjningen av baskonsumtionsavdraget till 375 euro (2 §), höjningen av underhållsskyldighetsavdraget till 6 euro (3 §) och höjningen av dagsbotens lägsta belopp till 9 euro (4 §). Det minsta totalbeloppet av böter (6 §) höjs i fortkörningsfall till att motsvara den högsta ordningsboten.

Enligt 2 a kap. 8 § 2 mom. i strafflagen föreskrivs genom förordning av statsrådet om beloppet av ordningsboten för olika förseelser. Det är meningen att statsrådet ska utfärda en förordning om ordningsbotsförseelser som upphäver statsrådets gällande förordning om ordningsbotsförseelser (1081/2015). Ett utkast till förordning finns som bilaga till propositionen (förordningsutkast 2). I sak motsvarar den föreslagna förordningen huvudsakligen den förordning som ska upphävas. Det är närmast ordningsbotens belopp som ändras.

I 4 § i förordningen föreslås den reform av fordons- och vägtrafiklagstiftningen som gäller lätta eldriva fordon (RP 24/2015 rd) bli beaktad. Avsikten är att klargöra att även ordningsboten, i enlighet med målen för reformen, i huvudsak bestäms enligt de trafikregler som ska iaktas av den grupp av vägtrafikanter som vägtrafikanten tillhör.

Enligt 1 mom. ska ordningsboten för förare av motoriserade cyklar och lätta elfordon vara lika stor som ordningsboten för cyklister. Vissa lätta elfordon får dock föras också på en gångbana (se 45 a § 2 mom. i vägtrafiklagen). Ordningsboten för förare av lätta elfordon ska emellertid alltid vara lika stor som ordningsboten för cyklister, oberoende av om fordonet förs på en gångbara eller på någon annan del av vägen.

RP 1/2016 rd

Enligt 2 mom. kan en ordningsbot av samma storlek föreläggas en vägtrafikanter som i en hastighet som överskrider gångfart för ett handdrivet förflyttningshjälpmedel eller ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. En sådan vägtrafikanter ska enligt 45 § 2 mom. i vägtrafiklagen iakttas bestämmelserna om cyklister. I övriga fall ska en vägtrafikanter som använder ett sådant här förflyttningshjälpmedel föreläggas ordningsbot för gående med stöd av 3 § i förordningen.

I förordningen föreslås också vissa andra mindre ändringar. I 13 §, som gäller ringa överträdelse mot nedskräpningsförbudet, slopas hänvisningen till polisen. Med ändringen vill man förtydliga att en sådan här ordningsbot kan föreläggas också av någon annan tjänsteman som har rätt att förelägga ordningsbot, t.ex. en jakt- och fiskeövervakare (se 2 § 1 mom. 1 punkten och 14 § 1 mom. i lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning, 1157/2005). I 7 § 1 mom. görs en språklig korrigerings av ordföljden. Dessutom görs vissa språkliga ändringar i 2, 9, 14, 15, 16, och 17 § i den svenska versionen.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft våren 2016.

Av regeringsprogrammet framgår att ett mål för de nödvändiga anpassningsåtgärderna inom den offentliga ekonomin är att ungefär tre fjärdedelar av de extra inkomsterna från höjningen av dagsboten ska flyta in under kalenderåret 2016. För att det målet ska förverkligas måste lagarna träda i kraft i mars.

I fråga om ikraftträdandet iakttas bestämmelserna i 3 kap. 2 § i strafflagen om strafflagens tillämplighet i tiden. Därför behövs det ingen särskild övergångsbestämmelse.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Av betydelse för propositionen är framför allt grundlagens bestämmelser om den straffrättsliga legalitetsprincipen och om domsrätten.

Bestämmelser om den straffrättsliga legalitetsprincipen finns i 8 § i grundlagen. I bestämmelsen föreskrivs bl.a. att strängare straff inte får dömas ut än vad som var föreskrivet i lag när gärningen begicks (den lindrigaste lagens princip). Propositionen uppfyller detta villkor eftersom bestämmelserna i 3 kap. 2 § i strafflagen om strafflagens tillämplighet i tiden tillämpas på ikraftträdandet. Enligt 1 mom. i den bestämmelsen tillämpas på ett brott den lag som gällde när brottet begicks.

Legalitetsprincipen kräver också att straffen för brott ska anges i lag (se t.ex. GrUU 30/2010 rd och RP 309/1993 rd, s. 54/I). Bestämmelserna om böter och samfundsbot finns i lag och är exakta och klart avgränsade. När det gäller ordningsbot anges de konkreta straffen för olika gärningar genom förordning av statsrådet, vilket inte heller det står i strid med grundlagen (se GrUU 7/2010 rd). Propositionen uppfyller således de krav som den straffrättsliga legalitetsprincipen ställer. I fråga om ordningsboten kan det dessutom konstateras att det rimmar bättre med den straffrättsliga legalitetsprincipen när lagen om ordningsbotsföreselser sätts i kraft i slutet av 2016 (se GrUU 7/2010 rd).

Enligt grundlagsutskottet finns det ett samband mellan straffbestämmelsens stränghet och kravet på proportionalitet (GrUU 23/1997 rd). Straffpåföljdens stränghet måste stå i rätt proportion till gärningens klanderbarhet, och straffsystemet måste genomgående uppfylla proportion-

RP 1/2016 rd

alitetsskravet (t.ex. GrUU 56/2014 rd och GrUU 16/2013 rd). När bötesystemet ändras på det sätt som föreslås i propositionen kan det bedömas uppfylla kraven på proportionalitet.

Grundlagsutskottet har i sin bedömning av bestämmelserna om brottsofferavgiften ansett att fiskala mål inte är godtagbara skäl för en lagstiftning om påföljder (GrUU 61/2014 rd). Ett fast mål för kriminalpolitiken har ansetts vara att de negativa effekterna av och kostnaderna för kriminaliteten och kontrollen över den minimeras och att dessa effekter och kostnader fördelas rättvist mellan samhälle, brottsoffer och gärningsmän. Bötesystemet förebygger inte bara brott utan det bidrar också till att förverkliga målet att de negativa effekterna av och kostnaderna för kriminaliteten fördelas rättvist mellan samhälle och gärningsmän. Med tanke på statens ekonomiska situation kan man när det gäller förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna se det som nödvändigt att en större del av kostnaderna för brottsligheten överförs på dem som döms för brott. Inkomsterna från böter kommer dock fortfarande att täcka bara en bråkdel av statens direkta kostnader för brottsligheten. Propositionen innebär således inte att bötesystemet blir fiskalt till karaktären.

Enligt 3 § 3 mom. i grundlagen utövas den dömande makten av oberoende domstolar. Största delen av dags- och ordningsböterna föreläggs dock utanför domstolarna. Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att det utanför domstolarna inte kan bestämmas några andra påföljder än sådana som har egendomsverkningar och att deras värde i pengar måste bestämmas så att alla skäligen kan betala dem oberoende av betalningsförmåga. Utskottet har även i övrigt talat för en återhållsam attityd till en ytterligare överföring av den dömande makten utanför domstolsväsendet och sett det som ytterst viktigt att det bara går att lagstifta om undantag med ringa betydelse för utövandet av den dömande makten. (Se t.ex. GrUU 7/2010 rd, GrUU 1/1982 rd, GrUU 12/1993 rd och GrUU 46/2005 rd.) Propositionen innebär ingen avvikelse från denna utgångspunkt; de påföljder som har egendomsverkningar kan fortfarande anses vara skäligen oavsett betalningsförmåga.

Lagförslagen kan enligt regeringens uppfattning behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Med anledning av de aspekter som hänför sig till det krav på godtagbarhet som hör till de generella villkoren för att få begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna konstaterar regeringen dock att ett utlåtande av grundlagsutskottet vid behov kan inhämtas på propositionen.

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

1.

Lag

om ändring av 2 a och 9 kap. i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 2 a kap. 2 §, 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. 2 punkten samt 9 kap. 5 §, sådana de lyder, 2 a kap. 2 § i lag 808/2007, 2 a kap. 8 § 2 mom. och 9 kap. 5 § i lag 971/2001 samt 2 a kap. 9 § 2 mom. 2 punkten i lag 392/2011, som följer:

2 a kap.

Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot

2 §

Dagsbotens belopp

Dagsbotsbeloppet ska fastställas så att det är skäligt i förhållande till den bötfälldes betalningsförmåga.

Som ett skäligt dagsbotsbelopp ska anses en trettiondel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst, från vilken har avdragits de skatter och avgifter och det fasta baskonsumtionsavdrag som anges genom förordning av statsrådet. Dagsbotsbeloppet kan sänkas på grund av den bötfälldes försörjningsplikt.

Till grund för månadsinkomsten ska i första hand läggas den bötfälldes inkomst enligt den senast verkställda beskattningen. Om den bötfälldes inkomster inte på ett tillförlitligt sätt kan utredas på basis av beskattningsuppgifterna eller om de väsentligt har förändrats efter den senast verkställda beskattningen, kan de beräknas enligt andra tillgängliga utredningar.

Dagsboten bestäms i domstol enligt de uppgifter som gäller under rättegången och i strafforderförfarande enligt de uppgifter som gäller när straffanspråket framställs. Åklagaren bestämmer dock böterna enligt de uppgifter som gäller när straffordern utfärdas, om det har framkommit att betalningsförmågan hos den som mottagit straffanspråket har förändrats väsentligt jämfört med de uppgifter som gällde då anspråket framställdes.

Närmare bestämmelser om hur den genomsnittliga månadsinkomsten ska beräknas och bedömas och hur dagsbotsbeloppet ska avrundas samt om baskonsumtionsavdragets belopp, om beaktande av försörjningsplikt och om dagsbotens minimibelopp utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Ordningsbot

Ordningsboten får vara högst 400 euro. Bestämmelser om beloppet av ordningsboten för olika förseelser utfärdas genom förordning av statsrådet.

RP 1/2016 rd

9 §

Ordningsbotsförseelser

Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981), fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller sjötrafiklagen (463/1996) eller sådana bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, när de gäller

2) förare av motorlösa fordon, motoriserade cyklar eller lätta elfordon,

9 kap.

Om straffansvar för juridiska personer

5 §

Samfundsbot

Samfundsbot döms ut till ett visst belopp. Dess lägsta belopp är 2 500 euro och dess högsta belopp 2 500 000 euro.

Denna lag träder i kraft den .

2.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om parkeringsövervakning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om parkeringsövervakning (727/2011) 3 § 3 mom. som följer:

3 §

Felparkeringsavgift

Felparkeringsavgiften för tomgångsförseelse är lika stor som en felparkeringsavgift som tas ut på motsvarande område för felparkering.

Denna lag träder i kraft den .

Helsingfors den 4 februari 2016

Vid förhinder för statsministern, finansminister

Alexander Stubb

Justitie- och arbetsminister Jari Lindström

1.

Lag

om ändring av 2 a och 9 kap. i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 2 a kap. 2 §, 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. 2 punkten samt 9 kap. 5 §, sådana de lyder, 2 a kap. 2 § i lag 808/2007, 2 a kap. 8 § 2 mom. och 9 kap. 5 § i lag 971/2001 samt 2 a kap. 9 § 2 mom. 2 punkten i lag 392/2011, som följer:

2 a kap.

Om böter, förvandlingsstraff och ordningsbot

Gällande lydelse

2 §

Dagsbotens belopp

Dagsbotsbeloppet skall fastställas så att det är skäligt i förhållande till den bötfälldes betalningsförmåga.

Som ett skäligt dagsbotsbelopp skall anses en sextiondedel av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst, från vilken har avdragits de skatter och avgifter som bestäms genom förordning av statsrådet *samt ett fast baskonsumtionsavdrag*. Dagsbotsbeloppet kan sänkas på grund av den bötfälldes försörjningsplikt.

Till grund för månadsinkomsten skall i första hand läggas den bötfälldes inkomst enligt den senast verkställda beskattningen. Om den bötfälldes inkomster inte på ett tillförlitligt sätt kan utredas på basis av beskattningsuppgifterna eller om de väsentligt har förändrats efter den senast verkställda beskattningen, kan de beräknas enligt andra tillgängliga utredningar.

Dagsboten bestäms i domstol enligt de uppgifter som gäller under rättegången och i strafforderförfarande enligt de uppgifter som gäller när straffanspråket framställs. Åklagaren bestämmer dock böterna enligt de uppgif-

Föreslagen lydelse

2 §

Dagsbotens belopp

Dagsbotsbeloppet *ska* fastställas så att det är skäligt i förhållande till den bötfälldes betalningsförmåga.

Som ett skäligt dagsbotsbelopp *ska* anses en *trettiondel* av den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst, från vilken har avdragits de skatter och avgifter *och det fasta baskonsumtionsavdrag som anges* genom förordning av statsrådet. Dagsbotsbeloppet kan sänkas på grund av den bötfälldes försörjningsplikt.

Till grund för månadsinkomsten *ska* i första hand läggas den bötfälldes inkomst enligt den senast verkställda beskattningen. Om den bötfälldes inkomster inte på ett tillförlitligt sätt kan utredas på basis av beskattningsuppgifterna eller om de väsentligt har förändrats efter den senast verkställda beskattningen, kan de beräknas enligt andra tillgängliga utredningar.

Dagsboten bestäms i domstol enligt de uppgifter som gäller under rättegången och i strafforderförfarande enligt de uppgifter som gäller när straffanspråket framställs. Åklagaren bestämmer dock böterna enligt de uppgif-

RP 1/2016 rd

ter som gäller när straffordern utfärdas, om det har framkommit att betalningsförmågan hos den som mottagit straffanspråket har förändrats väsentligt jämfört med de uppgifter som gällde då anspråket framställdes.

Genom förordning av statsrådet bestäms närmare hur den genomsnittliga månadsinkomsten skall beräknas och hur dagsbotsbeloppet skall avrundas, om baskonsumtionsavdragets belopp, om beaktande av försörjningsplikt och om dagsbotens minimibelopp.

Gällande lydelse

8 §

Ordningsbot

Ordningsboten får vara högst 200 euro. Om beloppet av ordningsboten för olika förseelser bestäms genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

9 §

Ordningsbotsförseelser

Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981), fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller sjötrafiklagen (463/1996) eller sådana bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, när de gäller

2) förare av motorlösa fordon,

ter som gäller när straffordern utfärdas, om det har framkommit att betalningsförmågan hos den som mottagit straffanspråket har förändrats väsentligt jämfört med de uppgifter som gällde då anspråket framställdes.

Närmare bestämmelser om hur den genomsnittliga månadsinkomsten ska beräknas och bedömas och hur dagsbotsbeloppet ska avrundas samt om baskonsumtionsavdragets belopp, om beaktande av försörjningsplikt och om dagsbotens minimibelopp utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

8 §

Ordningsbot

Ordningsboten får vara högst 400 euro. *Bestämmelser om beloppet av ordningsboten för olika förseelser utfärdas* genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

9 §

Ordningsbotsförseelser

Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981), fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller sjötrafiklagen (463/1996) eller sådana bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, när de gäller

2) förare av motorlösa fordon, *motoriserade cyklar eller lätta elfordon,*

RP 1/2016 rd

9 kap.

Om straffansvar för juridiska personer

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

5 §

Samfundsbot

Samfundsbot

Samfundsbot döms ut till ett visst belopp.
Dess lägsta belopp är 850 euro och dess
högsta belopp 850 000 euro.

Samfundsbot döms ut till ett visst belopp.
Dess lägsta belopp är 2 500 euro och dess
högsta belopp 2 500 000 euro.

Denna lag träder i kraft den .

2.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om parkeringsövervakning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om parkeringsövervakning (727/2011) 3 § 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

3 §

Felparkeringsavgift

Felparkeringsavgiften för tomgångsförse-
else är lika stor som en felparkeringsavgift
som tas ut på motsvarande område för fel-
parkering, *dock högst 35 euro.*

Föreslagen lydelse

3 §

Felparkeringsavgift

Felparkeringsavgiften för tomgångsförse-
else är lika stor som en felparkeringsavgift
som tas ut på motsvarande område för fel-
parkering.

Denna lag träder i kraft den .

1.

Statsrådets förordning

om dagsbotens belopp

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 2 a kap. 2 § 2 och 5 mom. samt 3 § 2 mom. i strafflagen (39/1889), sådana de lyder, 2 a kap. 2 § 2 och 5 mom. i lag /2016 samt 2 a kap. 3 § 2 mom. i lag 550/1999:

Gällande förordning (609/1999)

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Genomsnittlig månadsinkomst

Genomsnittlig månadsinkomst

Den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst beräknas på nettoförvärvsinkomsten och nettokapitalinkomsten. Till den genomsnittliga månadsinkomsten hänförs dessutom dividendinkomster som är skattefria enligt 33 a–33 c § i inkomstskattelagen (1535/1992) och annan skattefri inkomst som avses i 33 d § i nämnda lag.

Från inkomsten avdras följande skatter och avgifter:

- 1) inkomstskatt till staten på förvärvs- och kapitalinkomst,
- 2) kommunalskatt,
- 3) kyrkoskatt,
- 4) rundradioskatt,
- 5) den försäkrades sjukförsäkringspremie,
- 6) arbetstagares arbetspensionsförsäkringsavgift,
- 7) löntagares arbetslöshetsförsäkringspremie,
- 8) räntor på kvarskatt,
- 9) skatteförhöjning,
- 10) förseningsränta på förskott.

Den bötfälldes genomsnittliga månadsinkomst beräknas på nettoförvärvsinkomsten och nettokapitalinkomsten. Till den genomsnittliga månadsinkomsten hänförs dessutom dividendinkomster som är skattefria enligt 33 a–33 c § i inkomstskattelagen (1535/1992), annan skattefri inkomst som avses i 33 d § i *den lagen samt överskott och annan utbetalning av medel som är skattefria enligt 33 e–33 g § i samma lag.*

Från inkomsten avdras följande skatter och avgifter:

- 1) inkomstskatt till staten på förvärvs- och kapitalinkomst,
- 2) kommunalskatt,
- 3) kyrkoskatt,
- 4) rundradioskatt,
- 5) den försäkrades sjukförsäkringspremie,
- 6) arbetstagares arbetspensionsförsäkringsavgift,
- 7) löntagares arbetslöshetsförsäkringspremie,
- 8) räntor på kvarskatt,
- 9) skatteförhöjning,
- 10) förseningsränta på förskott.

Med de inkomster, skatter och avgifter som avses i denna paragraf jämföras den bötfälldes inkomster som inte beskattas i Finland samt skatter och avgifter som uppburits för dessa utomlands.

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (609/1999)

2 §

Baskonsumtionsavdrag

Baskonsumtionsavdraget är 255 euro.

3 §

Underhållsskyldighet

Från dagsbotens belopp avdras för den bötfälldes make och minderåriga barn samt makens minderåriga barn, som han eller hon försörjer, 3 euro per person. Med make jämställs en person som utan att ha ingått äktenskap fortgående lever med den bötfällda i gemensamt hushåll under äktenskapsliknande förhållanden.

5 §

Dagsbotens minsta belopp

Dagsboten får inte fastställas till lägre belopp än 6 euro.

6 §

Avrundning av centbelopp

Dagsbotsbeloppet fastställs i hela euro, så att överskjutande cent inte beaktas.

7 §

Minsta totalbeloppet av böter

Det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet enligt vägtrafiklagen (267/1981) eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen är för mopedister 100 euro och för förare av andra motordrivna fordon 200 euro.

Det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet enligt sjötrafiklagen (463/1996) eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av sjötrafiklagen är för den som framför en farkost 120 euro.

Föreslagen lydelse

2 §

Baskonsumtionsavdrag

Baskonsumtionsavdraget är 375 euro.

3 §

Underhållsskyldighet

Från dagsbotens belopp avdras för den bötfälldes make och minderåriga barn samt makens minderåriga barn, som han eller hon försörjer, 6 euro per person. Med make jämställs en person som utan att ha ingått äktenskap fortgående lever med den bötfällda i gemensamt hushåll under äktenskapsliknande förhållanden.

4 §

Dagsbotens minsta belopp

Dagsboten får inte fastställas till lägre belopp än 9 euro.

5 §

Avrundning av centbelopp

Dagsbotsbeloppet fastställs i hela euro, så att överskjutande cent inte beaktas.

6 §

Minsta totalbeloppet av böter

Det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet enligt vägtrafiklagen (267/1981) eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen är för mopedister 125 euro och för förare av andra motordrivna fordon 285 euro.

Det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för överskridande av högsta tillåtna hastighet enligt sjötrafiklagen (463/1996) eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av sjötrafiklagen är för den som framför en farkost 150 euro.

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (609/1999)

8 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 1999.

Föreslagen lydelse

7 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den .

Genom denna förordning upphävs förordningen om dagsbotens belopp (609/1999).

2.

Statsrådets förordning

om ordningsbotsföreseelser

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 2 a kap. 8 § 2 mom. och 9 § 8 mom. i strafflagen (39/1889), sådana de lyder, 2 a kap. 8 § 2 mom. i lag /2016 och 2 a kap. 9 § 8 mom. i lag 641/2009:

Gällande förordning (1081/2015)

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

För föreseelser som avses i denna förordning kan som påföljd föreläggas ordningsbot, om inte något annat följer av 2 a kap. 10 § 2 mom. i strafflagen (39/1889).

För föreseelser som avses i denna förordning kan som påföljd föreläggas ordningsbot, om inte något annat följer av 2 a kap. 10 § 2 mom. i strafflagen (39/1889).

2 §

2 §

Ordningsbotens storlek

Ordningsbotens storlek

Ordningsboten är 20, 40, 70, 100, 120, 140, 170, eller 200 euro, enligt vad som bestäms nedan.

Ordningsboten är 25, 50, 85, 125, 150, 175, 210, 250, eller 285 euro, enligt vad som föreskrivs nedan.

3 §

3 §

Gångtrafikföreseelser

Gångtrafikföreseelser

En gående kan föreläggas en ordningsbot på 20 euro, om han eller hon bryter mot vägtrafiklagen (267/1981) eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den.

En gående kan föreläggas en ordningsbot på 25 euro, om han eller hon bryter mot vägtrafiklagen (267/1981) eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den.

4 §

4 §

Föreseelser av förare av motorlösa fordon

Föreseelser av förare av motorlösa fordon

En cyklist eller en förare av något annat motorlöst fordon kan föreläggas en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon bryter mot vägtrafiklagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den.

En cyklist eller en förare av något annat motorlöst fordon, *en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon* kan föreläggas en ordningsbot på 50 euro, om han eller hon bryter mot vägtrafiklagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den.

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (1081/2015)

Föreslagen lydelse

Ordningsbot får dock inte föreläggas, om en cyklist eller en förare av något annat motorlöst fordon bryter mot vad som i 23 kap. 9 § i strafflagen föreskrivs om trafikfylleri vid framförande av motorlöst fordon.

5 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon

För överträdelse av skyldigheten enligt vägtrafiklagen, fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) att ha med sig handlingar som fordras vid framförande av motordrivna fordon kan föraren föreläggas en ordningsbot på 40 euro.

6 §

Förseelser som gäller ett motordrivet fordons utrustning

För brott mot bestämmelserna i vägtrafiklagen eller fordonslagen eller med stöd av dessa utfärdade bestämmelser om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick kan fordonets förare, ägare eller varaktiga innehavare föreläggas en ordningsbot på 70 euro.

En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan för en förseelse som anges i 1 mom. föreläggas en ordningsbot på 40 euro.

En ordningsbot av samma storlek kan föreläggas en vägtrafikant som bryter mot vägtrafiklagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, om vägtrafikanten i en hastighet som överskrider gångfart för ett handdrivet förflyttningshjälpmedel eller ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h.

Ordningsbot får dock inte föreläggas, om en vägtrafikant som avses ovan i denna paragraf bryter mot vad som i 23 kap. 9 § i strafflagen föreskrivs om trafikfylleri vid framförande av motorlöst fordon.

5 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon

För överträdelse av skyldigheten enligt vägtrafiklagen, fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) att ha med sig handlingar som fordras vid framförande av motordrivna fordon kan föraren föreläggas en ordningsbot på 50 euro.

6 §

Förseelser som gäller ett motordrivet fordons utrustning

För brott mot bestämmelserna i vägtrafiklagen eller fordonslagen eller med stöd av dessa utfärdade bestämmelser om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick kan fordonets förare, ägare eller varaktiga innehavare föreläggas en ordningsbot på 85 euro.

En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan för en förseelse som anges i 1 mom. föreläggas en ordningsbot på 50 euro.

Gällande förordning (1081/2015)

Föreslagen lydelse

7 §

7 §

Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning

Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning

Föraren av och passagerarna i ett fordon som avses i 88 § 1 mom. i vägtrafiklagen kan för underlåtenhet att i enlighet med vägtrafiklagen använda bilbälte under körning föreläggas en ordningsbot på 70 euro. En ordningsbot av samma storlek kan också föreläggas en förare som *i strid med 88 a § i vägtrafiklagen* transporterar barn i ett fordon samt förare, förmyndare eller vårdnadshavare som försummar den skyldighet som anges i 88 c § 1 eller 2 mom. i vägtrafiklagen.

Föraren av och passagerarna i ett fordon som avses i 88 § 1 mom. i vägtrafiklagen kan för underlåtenhet att i enlighet med vägtrafiklagen använda bilbälte under körning föreläggas en ordningsbot på 85 euro. En ordningsbot av samma storlek kan också föreläggas en förare som transporterar barn i ett fordon *i strid med 88 a § i vägtrafiklagen* samt förare, förmyndare eller vårdnadshavare som försummar den skyldighet som anges i 88 c § 1 eller 2 mom. i vägtrafiklagen.

Föraren av och passagerarna i ett fordon som avses i 89 § 1 mom. i vägtrafiklagen kan för underlåtenhet att under körning använda skyddshjälm av godkänd typ föreläggas en ordningsbot på 70 euro. En ordningsbot av samma storlek kan också föreläggas en förare för försummelse av den skyldighet som anges i 89 § 2 mom. i vägtrafiklagen.

Föraren av och passagerarna i ett fordon som avses i 89 § 1 mom. i vägtrafiklagen kan för underlåtenhet att under körning använda skyddshjälm av godkänd typ föreläggas en ordningsbot på 85 euro. En ordningsbot av samma storlek kan också föreläggas en förare för försummelse av den skyldighet som anges i 89 § 2 mom. i vägtrafiklagen.

8 §

8 §

Överskridande av hastighetsbegränsning med motordrivet fordon

Överskridande av hastighetsbegränsning med motordrivet fordon

Om den högsta tillåtna hastigheten är högst 60 kilometer i timmen, kan föraren av ett motordrivet fordon om han eller hon överskrider den högsta tillåtna hastigheten

Om den högsta tillåtna hastigheten är högst 60 kilometer i timmen, kan föraren av ett motordrivet fordon om han eller hon överskrider den högsta tillåtna hastigheten

1) med högst 15 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 170 euro,

1) med högst 15 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 210 euro,

2) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 200 euro.

2) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 285 euro.

Om den högsta tillåtna hastigheten är mer än 60 kilometer i timmen, kan föraren av ett motordrivet fordon om han eller hon överskrider den högsta tillåtna hastigheten

Om den högsta tillåtna hastigheten är mer än 60 kilometer i timmen, kan föraren av ett motordrivet fordon om han eller hon överskrider den högsta tillåtna hastigheten

1) med högst 15 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 140 euro,

1) med högst 15 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 175 euro,

2) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 200 euro.

2) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen föreläggas en ordningsbot på 250 euro.

En mopedist kan dock, om han eller hon överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen, föreläggas en ordningsbot på 100 euro.

En mopedist kan dock, om han eller hon överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen, föreläggas en ordningsbot på 125 euro.

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (1081/2015)

9 §

Andra trafikförseelser av förare av motor-drivna fordon

En förare av ett motordrivet fordon kan för brott mot trafikreglerna i 1 eller 2 kap. i vägtrafiklagen eller trafikreglerna i vägtrafikförordningen (182/1982) eller för andra än i 8 § nämnda överträdelse av påbud, förbud, begränsningar eller bestämmelser som anges genom vägmärken föreläggas en ordningsbot på 100 euro.

Ordningsbot får dock inte föreläggas, om föraren av ett motordrivet fordon har brutit mot 3 § 2 mom., 4 § 1 mom., 6, 7 eller 10 §, 12 § 1 mom., 14, 17–24 eller 29–33 § i vägtrafiklagen, 5 eller 6 §, 22 § 1 mom. 1 punkten, 26 § eller 34 § 2 mom. i vägtrafikförordningen eller mot påbud, förbud, begränsningar eller bestämmelser som avses i vägmärkena 222, 231 eller 232 enligt 14 § i nämnda förordning eller i vägmärkena 344–347, 351, 391 eller 392 enligt 16 § i nämnda förordning.

För mopedister är ordningsboten för de förseelser som anges i 1 mom. dock 70 euro. En sådan ordningsbot kan med avvikelse från 2 mom. föreläggas mopedister även för brott mot 22 § 1 mom. 1 punkten eller 26 § i vägtrafikförordningen.

10 §

Onödig och störande körning med motor-drivna fordon

För brott mot bestämmelserna om sådan onödig eller störande körning med motordrivet fordon som anges i 86 § i vägtrafiklagen och i 4 § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) kan föraren föreläggas en ordningsbot på 70 euro.

Föreslagen lydelse

9 §

Andra trafikförseelser av förare av motor-drivna fordon

En förare av ett motordrivet fordon kan för brott mot trafikreglerna i 1 eller 2 kap. i vägtrafiklagen eller trafikreglerna i vägtrafikförordningen (182/1982) eller för andra än i 8 § nämnda överträdelse av påbud, förbud, begränsningar eller bestämmelser som anges genom vägmärken föreläggas en ordningsbot på 125 euro.

Ordningsbot får dock inte föreläggas, om föraren av ett motordrivet fordon har brutit mot 3 § 2 mom., 4 § 1 mom., 6, 7 eller 10 §, 12 § 1 mom., 14, 17–24 eller 29–33 § i vägtrafiklagen, 5 eller 6 §, 22 § 1 mom. 1 punkten, 26 § eller 34 § 2 mom. i vägtrafikförordningen eller mot påbud, förbud, begränsningar eller bestämmelser som avses i vägmärkena 222, 231 eller 232 enligt 14 § i *den förordningen* eller i vägmärkena 344–347, 351, 391 eller 392 enligt 16 § i *samma* förordning.

För mopedister är ordningsboten för de förseelser som anges i 1 mom. dock 85 euro. En sådan ordningsbot kan med avvikelse från 2 mom. föreläggas mopedister även för brott mot 22 § 1 mom. 1 punkten eller 26 § i vägtrafikförordningen.

10 §

Onödig och störande körning med motor-drivna fordon

För brott mot bestämmelserna om sådan onödig eller störande körning med motordrivet fordon som anges i 86 § i vägtrafiklagen och i 4 § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) kan föraren föreläggas en ordningsbot på 85 euro.

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (1081/2015)

11 §

Förseelser som gäller besiktning och anmälan för registrering av fordon

För användning av ett obesiktigt fordon eller ett fordon som inte har anmälts för registrering kan föraren föreläggas en ordningsbot på 70 euro.

12 §

Förseelser som gäller personbefordran med motordrivna fordon

För brott mot bestämmelserna om personbefordran med motordrivna fordon och om placeringen av passagerare kan föraren föreläggas en ordningsbot på 100 euro.

13 §

Ringa överträdelse mot nedskräpningsförbudet

För ringa överträdelse mot nedskräpningsförbudet i 72 § i avfallslagen (646/2011) kan polisen förelägga den som skräpat ned en ordningsbot på 100 euro.

14 §

Förseelser som gäller fiskevårdsavgift

Den som bedriver fångst av fisk eller kräfta utan att ha betalt fiskevårdsavgift enligt 88 § 1 mom. i lagen om fiske (286/1982) eller som försummar att inom utsatt tid uppvisa ett bevis på att fiskevårdsavgift har betalats, kan föreläggas en ordningsbot på 100 euro.

15 §

(15 § har upphävts)

16 §

Förseelser mot ordningslagen

För förseelser mot ordningslagen (612/2003) kan ordningsbot föreläggas som följer:

Föreslagen lydelse

11 §

Förseelser som gäller besiktning och anmälan för registrering av fordon

För användning av ett obesiktigt fordon eller ett fordon som inte har anmälts för registrering kan föraren föreläggas en ordningsbot på 85 euro.

12 §

Förseelser som gäller personbefordran med motordrivna fordon

För brott mot bestämmelserna om personbefordran med motordrivna fordon och om placeringen av passagerare kan föraren föreläggas en ordningsbot på 125 euro.

13 §

Ringa överträdelse mot nedskräpningsförbudet

För ringa överträdelse mot nedskräpningsförbudet i 72 § i avfallslagen (646/2011) kan den som skräpat ned föreläggas en ordningsbot på 125 euro.

14 §

Förseelser som gäller fiskevårdsavgift

Den som *fiskar* utan att ha *betalat* fiskevårdsavgift enligt 79 § i lagen om fiske (379/2015) eller som försummar att inom utsatt tid uppvisa ett bevis på att fiskevårdsavgift har *betalats*, kan föreläggas en ordningsbot på 125 euro.

15 §

Förseelser mot ordningslagen

För förseelser mot ordningslagen (612/2003) kan ordningsbot föreläggas som följer:

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (1081/2015)

- 1) 70 euro för störande av den allmänna ordningen och äventyrande av säkerheten enligt 3 §,
- 2) 40 euro för intagande av berusningsmedel i strid med förbudet i 4 § 1 mom.,
- 3) 100 euro för försummelse av aktsamhetsplikten för förhindrande av fara enligt 5 § för ägaren eller innehavaren av en byggnad eller konstruktion eller en företrädare för dem,
- 4) 70 euro för användande av ljus eller reklam i strid med förbudet i 6 § 1 mom. eller för sådant olovligt avlägsnande eller skadande av kungörelse eller meddelande som avses i 2 mom. i nämnda paragraf,
- 5) 100 euro för köp eller erbjudande mot betalning av sexuella tjänster i strid med förbudet i 7 § 1 mom.,
- 6) 40 euro för tömning av tarmen eller uriner i strid med förbudet i 7 § 2 mom.,
- 7) 70 euro för ordnande av föreställningar i strid med förbudet i 7 § 3 mom.,
- 8) 70 euro för försummelse av skyldigheten att säkerställa tillträde till byggnad enligt 8 § för ägaren eller innehavaren eller en företrädare för dem,
- 9) 40 euro för innehav i strid med förbudet i 13 § av ämnen som lämpar sig för klottring,
- 10) 40 euro för försummelse av skyldigheten i samband med djurhållning enligt 14 § 1 mom.,
- 11) 40 euro för ridning eller körning i strid med förbudet i 15 § 1 mom.

17 §

Förseelser som gäller sjötrafik

För brott mot sjötrafiklagen (463/1996), sjötrafikförordningen (124/1997) eller lagen om farkostregistret (424/2014) kan föreläggas ordningsbot som följer:

- 1) den som framför en farkost kan föreläggas en ordningsbot på 70 euro för ett annat än i 2 punkten avsett brott mot i 5 § 2 mom. i sjötrafiklagen avsedda påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger,
- 2) den som framför en farkost kan föreläggas en ordningsbot på 120 euro för överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med maximalt den högsta tillåtna hastigheten,

Föreslagen lydelse

- 1) 85 euro för störande av den allmänna ordningen och äventyrande av säkerheten enligt 3 §,
- 2) 50 euro för intagande av berusningsmedel i strid med förbudet i 4 § 1 mom.,
- 3) 125 euro för försummelse av aktsamhetsplikten för förhindrande av fara enligt 5 § för ägaren eller innehavaren av en byggnad eller konstruktion eller en företrädare för dem,
- 4) 85 euro för användande av ljus eller reklam i strid med förbudet i 6 § 1 mom. eller för sådant olovligt avlägsnande eller skadande av kungörelse eller meddelande som avses i 2 mom. i *den paragrafen*,
- 5) 125 euro för köp eller erbjudande mot betalning av sexuella tjänster i strid med förbudet i 7 § 1 mom.,
- 6) 50 euro för tömning av tarmen eller uriner i strid med förbudet i 7 § 2 mom.,
- 7) 85 euro för ordnande av föreställningar i strid med förbudet i 7 § 3 mom.,
- 8) 85 euro för försummelse av skyldigheten att säkerställa tillträde till byggnad enligt 8 § för ägaren eller innehavaren eller en företrädare för dem,
- 9) 50 euro för innehav i strid med förbudet i 13 § av ämnen som lämpar sig för klottring,
- 10) 50 euro för försummelse av skyldigheten i samband med djurhållning enligt 14 § 1 mom.,
- 11) 50 euro för ridning eller körning i strid med förbudet i 15 § 1 mom.

16 §

Förseelser som gäller sjötrafik

För brott mot sjötrafiklagen (463/1996), sjötrafikförordningen (124/1997) eller lagen om farkostregistret (424/2014) kan *det* föreläggas ordningsbot som följer:

- 1) den som framför en farkost kan föreläggas en ordningsbot på 85 euro för ett annat än i 2 punkten avsett brott mot i 5 § 2 mom. i sjötrafiklagen avsedda påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger,
- 2) den som framför en farkost kan föreläggas en ordningsbot på 150 euro för överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med maximalt den högsta tillåtna hastigheten,

Gällande förordning (1081/2015)

Föreslagen lydelse

3) för framförande av en farkost utan de dokument som enligt 13 § i sjötrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska medföras när farkosten är i användning eller för försummelse att inom utsatt tid visa upp dessa dokument kan föreläggas en ordningsbot på 40 euro,

4) för framförande av en farkost i strid med regionala förbud eller begränsningar som meddelats med stöd av 15 § i sjötrafiklagen kan föreläggas en ordningsbot på 70 euro,

5) en ordningsbot på 70 euro kan föreläggas ägaren till en farkost för försummelse att göra registreringsanmälan enligt 8 § 1 mom. i lagen om farkostregistret innan farkosten tas i bruk, ägaren eller innehavaren av en farkost för försummelse att inom utsatt tid göra ändringsregistrering enligt 9 § 1 eller 2 mom. i den lagen eller ägaren till en farkost för försummelse att inom utsatt tid göra anmälan om slutlig avregistrering enligt 10 § 1 mom.,

6) för användning i strid med 5 § 1 mom. i lagen om farkostregistret av en farkost innan farkosten har förts in i registret eller för användning i strid med 12 § 2 mom. i den lagen av en farkost som inte har försetts med registerbeteckning eller för användning i strid med 13 § 3 mom. av farkost som inte är försedd med provbeteckning kan föreläggas en ordningsbot på 70 euro,

7) för framförande av en farkost som saknar sådan utrustning som avses i 2 § 1 mom. 2–4 punkten i sjötrafikförordningen kan föreläggas en ordningsbot på 70 euro.

18 §

Förseelser som gäller alkohollagen

Den som bryter mot alkohollagen (1143/1994) kan föreläggas ordningsbot som följer:

1) för förtäring av alkoholdrycker i strid med förbudet enligt 58 § 1 mom., 40 euro,

2) för förtäring av alkoholdrycker på allmän plats i strid med förbud som med stöd av 58 § 2 mom. har meddelats av polisen, 40 euro,

3) för innehav i strid med 34 § 2 mom. av lagligen tillverkade och importerade alkohol-

3) för framförande av en farkost utan de dokument som enligt 13 § i sjötrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska medföras när farkosten är i användning eller för försummelse att inom utsatt tid visa upp dessa dokument kan *det* föreläggas en ordningsbot på 50 euro,

4) för framförande av en farkost i strid med regionala förbud eller begränsningar som meddelats med stöd av 15 § i sjötrafiklagen kan *det* föreläggas en ordningsbot på 85 euro,

5) en ordningsbot på 85 euro kan föreläggas ägaren till en farkost för försummelse att göra registreringsanmälan enligt 8 § 1 mom. i lagen om farkostregistret innan farkosten tas i bruk, ägaren eller innehavaren av en farkost för försummelse att inom utsatt tid göra ändringsregistrering enligt 9 § 1 eller 2 mom. i den lagen eller ägaren till en farkost för försummelse att inom utsatt tid göra anmälan om slutlig avregistrering enligt 10 § 1 mom.,

6) för användning i strid med 5 § 1 mom. i lagen om farkostregistret av en farkost innan farkosten har förts in i registret eller för användning i strid med 12 § 2 mom. i den lagen av en farkost som inte har försetts med registerbeteckning eller för användning i strid med 13 § 3 mom. av farkost som inte är försedd med provbeteckning kan *det* föreläggas en ordningsbot på 85 euro,

7) för framförande av en farkost som saknar sådan utrustning som avses i 2 § 1 mom. 2–4 punkten i sjötrafikförordningen kan *det* föreläggas en ordningsbot på 85 euro.

17 §

Förseelser som gäller alkohollagen

Den som bryter mot alkohollagen (1143/1994) kan föreläggas ordningsbot som följer:

1) för förtäring av alkoholdrycker i strid med förbudet enligt 58 § 1 mom., 50 euro,

2) för förtäring av alkoholdrycker på allmän plats i strid med förbud som med stöd av 58 § 2 mom. har meddelats av polisen, 50 euro,

3) för innehav i strid med 34 § 2 mom. av lagligen tillverkade och importerade alkohol-

RP 1/2016 rd

Gällande förordning (1081/2015)

drycker såsom person som inte har fyllt aderton år, 40 euro,

4) för innehav i strid med 34 § 2 mom. av lagligen tillverkade och importerade starka alkoholdrycker såsom person som fyllt aderton men inte tjugo år, 40 euro.

19 §

Föremål och ämnen som lämpar sig för att skada någon annan

För ringa innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att skada någon annan och som avses i 41 kap. 6 § i strafflagen och för ringa överlåtelse som avses i 7 § i det kapitlet till en minderårig av föremål som lämpar sig för att skada någon annan kan gärningsmannen föreläggas en ordningsbot på 70 euro.

20 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2015.

Genom denna förordning upphävs förordningen om ordningsbotsföreläggelser (610/1999).

Föreslagen lydelse

drycker såsom person som inte har fyllt arton år, 50 euro,

4) för innehav i strid med 34 § 2 mom. av lagligen tillverkade och importerade starka alkoholdrycker såsom person som fyllt arton men inte tjugo år, 50 euro.

18 §

Föremål och ämnen som lämpar sig för att skada någon annan

För ringa innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att skada någon annan och som avses i 41 kap. 6 § i strafflagen och för ringa överlåtelse som avses i 7 § i det kapitlet till en minderårig av föremål som lämpar sig för att skada någon annan kan gärningsmannen föreläggas en ordningsbot på 85 euro.

19 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den .

Genom denna förordning upphävs statsrådets förordning om ordningsbotsföreläggelser (1081/2015).