

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om godkännande av alkolås för användning i trafik och om användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörningar

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny lag som gäller godkännande för användning i trafik av alkolås samt en lag som gäller användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörningar. Vidare föreslås det att alkolås som säljs, annars överläts eller används i trafiken i Finland i fortsättningen ska uppfylla vissa tekniska och funktionsmässiga minimikrav. Detta ska visas genom intyg som lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som fattar beslut om godkännande av alkolås för användning i trafiken och som på webben för en förteckning över godkända modeller och auktoriserade installations- och serviceaffärer.

Dessutom föreslås det att den gällande rekommendationen om alkolås vid beställd

transport av skolelever och barn i dagvård ändras till en obligatorisk bestämmelse. Enligt förslaget får fordon utan alkolås användas tillfälligt under högst fem vardagar till exempel om det ordinarie fordonet är på reparation. Trafikidkaren ska utan dröjsmål underrätta den som har beställt transporten om undantagssituationen. Enligt förslaget ska den som bryter mot eller försummar förbud och skyldigheter som anges i de föreslagna lagarna dömas till böter för alkolåsförseelse eller förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås.

Det föreslås att lagarna ska träda i kraft den 1 augusti 2011.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
Alkolås	3
Alkoholrelaterade olyckor.....	4
Transport av skolelever och barn i dagvård.....	5
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU	5
Allmänt.....	5
Sverige.....	6
Frankrike	6
Standarder.....	6
2.3 Bedömning av nuläget	6
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	7
3.1 Målsättning.....	7
3.2 Genomförandalternativ.....	7
3.3 De viktigaste förslagen.....	8
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	9
4.1 Ekonomiska konsekvenser	9
Konsekvenser för företagen.....	9
Konsekvenser för den offentliga ekonomin	9
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	9
4.3 Samhälleliga effekter	10
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	10
DETALJMOTIVERING	11
1 LAGFÖRSLAG	11
1.1 Lag om godkännande av alkolås för användning i trafik	11
1.2 Lag om användning av alkolås i trafik.....	14
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	15
3 IKRAFTTRÄDANDE	15
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING	15
LAGFÖRSLAG	19
om godkännande av alkolås för användning i trafik.....	19
om användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörningar	22

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Alkohol hör till de största riskerna i trafiken och arbetet för att minska alkoholanvändningen bland förarna är en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet. Vid ungefär var fjärde dödsolycka i vägtrafiken är en rattonykter förare inblandad. På senare år har man inte lyckats minska de alkoholrelaterade olyckorna i samma omfattning som övriga trafikolyckor och det innebär att alkohol står för en ökande andel av olyckorna. Intentionen är att minska de alkoholrelaterade olyckorna genom att satsa på traditionella metoder som trafikövervakning, påföljder, upplysning och kampanjer, men de kommande åren får ny teknik en större roll.

Alkolåset infördes i USA i mitten på 1980-talet. Den mäter alkoholhalten i förarens utandningsluft och hindrar i förekommande fall att fordonet startas. Alkolåset består av två självständiga enheter: en centralenhet och en handenhet. Handenheten monteras på instrumentbrädan och mäter alkoholhalten i utandningsluften när föraren blåser i den. Centralenheten är kopplad till en liten dator som registrerar alla utandningsprov inklusive datum, klockslag och alkoholhalt. För att förhindra att föraren kringgår alkolåset och till exempel använder andra luftkällor kräver apparaten en särskild blåsningsteknik eller så kan det kombineras med ljudprov och fukt- och temperatursensor för provet.

Alkolåset kan programmeras så att det slumpmässigt kräver utandningsprov under bilkörning. Syftet är att förhindra att föraren dricker alkohol under färden. Däremot påverkas inte en motor som är i gång av alkolåset, eftersom det kan medföra trafikrisker om motorn måste stängas av under pågående körning. Föraren har flera minuter på sig att blåsa i handenheten och det distraherar därför inte föraren som samtidigt kan koncentrera sig på trafiken. Om föraren inte blåser i handenheten inom utsatt tid eller om den in-

programmerade gränsen överskrids, kopplar alkolåset på signalhornet. Det ska hindra att föraren fortsätter att köra och varna medtrafikanterna. I yrkestrafik tillämpas vanligen inte prov under pågående körning, men företagen eller den som beställer transporter kan avtala om andra regler.

I juli 2005 startade ett treårigt försök med övervakad körrätt för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Syftet var att ta reda på hur alkolåset fungerar och om det kan godkännas i Finland. Tack vare de positiva erfarenheterna permanentades övervakad körrätt i juli 2008. Alkolåset bör emellertid inte begränsas till förare som gjort sig skyldiga till rattfylleri, utan det kan användas på många olika sätt som ett generellt hjälpmedel för att förbättra trafiksäkerheten, exempelvis i yrkestrafiken. I takt med den tekniska utvecklingen är det dessutom sannolikt att alkolåset i framtiden kommer att ingå i standardutrustningen i alla bilar. Då krävs det inga aktiva åtgärder för att använda alkolåset utan det mäter alkoholhalten genom förarens hud med till exempel en givare som är placerad i ratten. Det pågår också arbete för att ta fram apparater som kan upptäcka om föraren är påverkad av läkemedel eller droger.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Alkolås

Bestämmelser om övervakad körrätt för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri ingår i 79 a § i vägtrafiklagen (267/1981) och i lagen om alkolåsövervakad körrätt (439/2008) och statsrådets förordning om alkolåsövervakad körrätt (474/2008). Bestämmelserna om övervakad körrätt ändras inte genom propositionen.

I dagsläget har vi inga allmänna bestämmelser om vilka egenskaper alkolås ska ha

för att bli godkända i Finland. I 2 och 3 § i förordningen om alkoholövervakad körrätt ingår bestämmelser om alkohol som är godkända för alkoholövervakad körrätt.

Den 1 augusti 2006 trädde kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (553/2006), nedan förordningen om skolskjuts, i kraft. I 9 § föreskrivs det att fordon utrustade med alkohol i regel ska användas vid de beställda transporter som avses i förordningen. Det är en rekommendation och man hoppades att den skulle medverka till att fler frivilligt använder alkohol. Tanken var att kommuner, samkommuner och andra som beställer transport av skolelever och barn i dagvård antingen skulle kräva att åkeriet använder alkohol eller ge pluspoäng för alkohol vid upphandlingen av transporter.

I december 2008 blev en utredning av användningen av alkohol vid transport av skolelever och barn i dagvård klar. Den gjordes på uppdrag av kommunikationsministeriet (och finns utlagd på ministeriets webbplats under Muut julkaisut 2009). Utredningen visar att rekommendationen inte har gett önskat resultat. Nästan varje kommun upphandlade transporter, men merparten av dem beaktade inte alls rekommendationen i sin upphandling. En femtedel av de 236 svarande kommunerna rekommenderade åkerierna att använda alkohol, 14 % gav extra poäng för alkohol och 3 % krävde att alkohol används vid transport av skolelever och barn i dagvård. Bara i sju kommuner (8 % av de som svarade) fanns det mellan 1 och 26 fordon utrustade med alkohol för transport av skolelever och barn i dagvård. Alkohol användes betydligt mer i kommuner med stor befolkning där det också finns fler fordon. Av de kommuner som svarade var 64 % för att alkohol blir obligatoriskt vid transport av skolelever och barn i dagvård, 30 % visste inte och 6 % motsatte sig. Inställningen till alkohol var mestadels positiv och kommunerna förväntade sig att det skulle garantera säkerheten vid transporter.

I sitt utlåtande om statsrådets trafikpolitiska redogörelse framhöll riksdagens kulturutskott att förordningen om skolskjuts måste

ändras för att fordon med alkohol alltid ska användas vid skolskjuts (SiVP 7/2008 vp).

I juni 2009 införde landskapet Åland en bestämmelse (landskapsförordning om skolskjutsning, 140/2008) som föreskriver att alla fordon som används för skolskjuts i landskapet ska ha alkohol från och med den 1 januari 2012.

Alkoholrelaterade olyckor

I Finland är alkohol inblandad i omkring var fjärde dödsolycka och i ungefär var sjätte olycka där någon skadas. Olycksrisken ökar markant när alkoholhalten i blodet stiger. Brister i förarens förmåga att fördela uppmärksamheten och följa rörliga objekt uppträder i allmänhet redan när alkoholhalten i blodet överstiger 0,2 promille. Risken är i snitt tre gånger så stor när alkoholhalten i blodet är 0,8 promille och 40 gånger så stor när alkoholhalten överstiger 1,5 promille. Dödsfallen vid rattfylleri (alkoholhalten i förarens blod minst 0,5 promille) var som högst 1990 då 152 människor omkom. Därefter sjönk dödsfallen fram till 1996 (78 döda) för att sedan variera så gott som varje år. På 2000-talet har i medeltal 84 personer årligen dött i rattfylleriolyckor. De fyra senaste åren har antalet döda emellertid legat över genomsnittet. År 2008 omkom 96 människor i rattfylleriolyckor. Av dem var 66 berusade förare, 24 berusade förarens passagerare och 6 utomstående. Samma år skadades 957 personer i rattfylleriolyckor.

Bland dödsolyckorna där alkohol är inblandad framträder särskilt singelolyckor, som 2004—2008 stod för 72 % av olyckorna, och kollisionerna som stod för 28 %. Karakteristiskt är också att föraren är kraftligt berusad. År 2008 hade 71 % av förarna en alkoholhalt som översteg gränsen för grovt rattfylleri. Olyckorna sker företrädesvis under sommarmånaderna, på vecksluten och på förnatten. Detta gäller särskilt singelolyckor, och där har förarna vanligen högre alkoholhalt än förarna vid kollisioner. Merparten (71 % 2008) av de alkoholrelaterade trafikolyckorna med dödlig utgång sker inte på riksvägar utan på mindre vägar eller gator.

Det finns ingen statistik över hur många yrkesförare eller framför allt förare som

transporterar skolelever och barn i dagvård som gör sig skyldiga till rattfylleri. Att döma av de fall som behandlas i medierna förekommer rattfylleri också i yrkesmässig persontrafik. Enligt en utredning från Trafikskyddet har bara tidningarna Helsingin Sanomat och Iltasanomat på 2000-talet skrivit om 21 fall av rattfylleri vid transport av skolelever och barn i dagvård. Den dominerande orsaken bakom fallen av bilkörning i berusat tillstånd är vanligen att personen har missbruksproblem och att yrket då inte har någon förebyggande effekt. Vid en bedömning av hur vanligt rattfylleri är bör det noteras att man räknar med att rättonyktra personer med beaktande av förekomsten av trafikövervakning kör 200 gånger i berusat tillstånd för varje gång de åker fast.

Transport av skolelever och barn i dagvård

Med transport av skolelever och barn i dagvård avses vanligen beställda transporter enligt förordningen om skolskjuts som körs med taxi eller buss. De ska vara märkta med en skylt eller en bild som visar att det är en skolskjuts. Dessutom berörs de av särskilda bestämmelser om säkerhet och belastning. Skolskjutsar ingår också i all butikstransport och linjetrafik som är öppen för alla, men de omfattas inte av alkoholasskyldigheten enligt denna proposition. Målet är dock att alkohol ska bli vanligare också i alla transportformer som är öppna för alla och i utredningsmannens förslag till en nationell strategi för intelligent trafik (kommunikationsministeriets serie om program och strategier 5/2009) ställs som mål att alkohol senast 2014 ska ingå i den obligatoriska utrustningen när det gäller transporttjänster som finansieras med offentliga medel, linjetrafik och yrkesmässig gods-transport.

Taxitransporter är vanligen regelbundna transporter, särskilt på landsbygden där ungefär 90 % av taxibilarna (3 000) varje vecka transporterar skolelever och barn i dagvård. I städerna varierar situationen stort. I en del städer har nästan alla taxibilar då och då transporter av skolelever och barn i dagvård, medan det i andra städer bara är en del till följd av konkurrensutsättningen. Enligt en bedömning av Finlands Taxiförbundet rf

(Suomen Taksiliitto) transporterar hälften av alla taxibilar i landet, d.v.s. 5 000 bilar, skolelever och barn i dagvård varje vecka och 7 000—8 000 bilar på årsnivå. Företagen är små eftersom taxiföretagande fortfarande huvudsakligen är yrkesutövning med en eller högst två bilar.

Det finns färre bussar än taxibilar som transporterar skolelever och barn i dagvård. Transporterarna är fördelade på regelbundna transporter och enskilda transporter som klassutflykter. Bussförbundet rf (Linja-autoliitto) bedömer att ungefär 500 mindre bussar och ungefär lika många stora bussar med kapacitet för fler än 30 personer dagligen är engagerade i transporterna. Dessutom transporterar uppskattningsvis nästan tusen bussar om dagen skolbarn på klassutflykt under högsäsong. Skolskjutsar körs av företag i alla storleksklasser. Nästan 70 % av medlemmarna i Bussförbundet är företag med färre än tio bussar. Företag med tillstånd för kollektivtrafik som inte hör till förbundet är mestadels små och har bara några bussar.

Att döma av utredningarna ovan stämmer fortfarande uppgifterna från en undersökning om problemen med skolkörningar från år 2000 (Koulukuljetusten pulmat, Trafikskyddet 2000) som visar att nästan 7 000 taxibilar och bussar dagligen transporterar skolelever och barn i dagvård. Kravet på alkohol kommer förmodligen att ändra fordonsanvändningen så att tillfälliga transporter minskar och bilar med alkohol särskilt sätts in på transporter av skolelever och barn i dagvård. Följaktligen kommer alkohol att installeras i uppskattningsvis 7 000—10 000 taxibilar och bussar.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU

Allmänt

Alkohol har funnits längst i USA, Kanada och Australien, men också Japan och ett flertal länder i Europa är intresserade av de stora potentiella fördelarna med alkohol för att förhindra rattfylleri och alkohol- och drogrelaterade olyckor. Åtminstone Sverige, Tyskland, Frankrike, Spanien, Norge, Nederländerna

och Belgien har testat alkoholås i yrkestrafik eller på personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Belgien och Nederländerna har startat rikstäckande alkoholåsprogram för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri, och Norge och Danmark förebereder sådana program. Också EU har haft ett försök med alkoholås i yrkestrafik där fem medlemsstater deltog. Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) har startat ett arbete för att utreda möjligheterna att först införa alkoholås som standardutrustning i tunga fordon.

Sverige

Sverige är en föregångare i användningen av alkoholås i Europa. Ett försök med alkoholås för personer som gjort sig skyldiga till rattonykterhet startade 1999 och har sedan 2003 varit ett permanent alternativ till indragning av körkort. Sverige har satsat extra mycket på frivillig användning av alkoholås i yrkestrafiken. Många transportföretag, taxiåkerier och bussbolag använder fordon med alkoholås för att garantera säkerheten.

Det är frivilligt att använda alkoholås vid skolskjuts, men man har fört många kampanjer för alkoholås och medierna bevakar hur aktivt kommuner och städer använder alkoholås. En undersökning från början av år 2009 visar att 53 % av de fordon som används för skolskjuts har alkoholås. Sammanlagt finns det omkring 50 000 alkoholås i Sverige.

Frankrike

I Annecyområdet i sydöstra Frankrike startade år 2004 ett försök med alkoholås för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Året därpå utvidgades försöket till fyra andra domsagor. För närvarande pågår förberedelser för landsomfattande lagstiftning om alkoholås. I början av september 2009 trädde bestämmelser i kraft som kräver att alla fordon (ca 70 000) som används för skolskjuts ska ha alkoholås senast år 2013.

Standarder

CENELEC, det europeiska organet för standardisering inom elområdet, har tagit

fram två standarder för alkoholås. Den ena är avsedd för alkoholås i myndighetsprogram för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri (SFS-EN 50436-1, nedan myndighetsstandard) och trädde i kraft år 2005. Alkoholås vid övervakad körrätt ska uppfylla kraven i standarden (2 § i förordningen om alkoholåsövervakad körrätt). Den andra standarden (SFS-EN 50436-2, nedan frivillig standard) gäller frivillig användning, exempelvis i yrkestrafik, och den trädde i kraft i slutet av år 2007. Den som uppfyller kraven i myndighetsstandard uppfyller också kraven i den frivilliga standarden, eftersom den frivilliga standarden är identisk med myndighetsstandard utom på vissa punkter som inte är lika stränga. Standarderna kan inte ändras nationellt utan de måste följas som de är, om de nämns i lagstiftningen. När standarderna ändras förblir numreringen oförändrad.

2.3 Bedömning av nuläget

I lagstiftningen finns inga andra bestämmelser om alkoholås eller minimiregler än bestämmelserna om övervakad körrätt. I Sverige har det varit ett problem att marknaden översvämmas av billiga och dåligt fungerande alkoholås. Också där är målet att införa minimiregler enligt CENELEC:s standarder. Finland står inför samma problem när användningen av alkoholås ökar.

Rekommendationen om alkoholås vid transport av skolelever och barn i dagvård har funnits i drygt tre år, men den har inte gett önskat resultat. Alkoholåsen ökar, men alltför långsamt. På 2000-talet och även under det senaste året har ett flertal personer som yrkesmässigt transporterar barn och unga åkt fast för rattfylleri. Transporterna av skolelever och barn i dagvård finansieras av samhället och rattfylleri kan inte accepteras i sådana sammanhang. Förarna transporterar extra känsliga passagerare och berusade förare är inte bara en trafiksäkerhetsrisk utan de kan också orsaka långvarig ångest hos barnen. Dessutom kan barn inte på samma sätt som vuxna bedöma förarens tillstånd och de har inga möjligheter att stoppa transporterna. I en enkät understödde ungefär två tredjedelar av de kommuner som abonnerar transport av skolelever och barn i dagvård obligatoriskt

alkolås och bara 6 % motsatte sig. Projektet är således mycket populärt trots en liten ökning av transportkostnaderna.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Syftet med propositionen är att förbättra trafiksäkerheten genom att utfärda bestämmelser om de egenskaper som man ska kräva att alkolås avsedda att förhindra körning i berusat tillstånd ska ha samt om godkännande och användning av alkolås i trafiken. Målet är också att alla som deltar i transporter av skolelever och barn i dagvård ska ha lika möjligheter att få nyktra transporter.

3.2 Genomförandealternativ

Sedan augusti år 2006 har det funnits en rekommendation om alkolås, men den har inte gett önskat resultat. Följaktligen bör rekommendationen ändras till en förpliktelse. En central fråga är från och med när transporter av skolelever och barn i dagvård ska förutsättas ha alkolås. Alternativet är att bestämmelserna kopplas ihop med ikraftträdandetidpunkten för nya transportavtal eller att alkolås krävs från och med en bestämd tidpunkt oberoende av hur lång avtalsperioden är. I anbudet för den pågående avtalsperioden har åkerierna eventuellt inte beaktat kostnaderna för alkolås och ett krav på alkolås under pågående avtalsperiod medför alltså extra kostnader som eventuellt inte ersätts av beställaren. Det kan också hända att en del av dem som lämnade anbud frivilligt hade installerat alkolås i sina bilar och det vore således orättvist mot dessa att gottgöra dem som i efterskott installerar alkolås under pågående avtalsperiod.

Att koppla ihop bestämmelsen med nya avtal är förknippad med en betydande risk för att den kringgås, eftersom ikraftträdandet kan skjutas upp med flera år genom långa avtalsperioder och optionstider. Därmed skulle åkerierna ha olika stor kostnadsbörda och passagerarna behandlas olika eftersom det skulle finnas regioner där det inte kontrolleras att förarna är nyktra. Man bör också be-

akta att rekommendationen om alkolås har funnits i över tre år och att trafikministern i början av år 2009 offentligt gick ut med uppgiften att regeringen kommer att föreslå att rekommendationen blir en förpliktelse. Följaktligen har man kunnat räkna med en ändring. Vid avtal som upphandlas åren 2010 och 2011 kommer alkolåsskyldigheten med säkerhet att vara känd och av de stora städerna kräver t.ex. Åbo att alkolås ska användas redan från och med början av augusti 2010. Därmed skulle den nya kostnadsbörda under pågående avtalsperiod som inte kunde beaktas vid konkurrensutsättningen bara gälla en liten del av de allra längsta avtalen. Alkolåsrekommendationen fanns redan när de upphandlades eftersom avtalsperioderna vanligen löper mellan ett och tre år. I dessa fall återstår det inte mycket av avtalsperioden och vid nästa konkurrensutsättning kan åkerierna ta hänsyn till de extra kostnaderna på grund av alkolås. I en del kommuner bekostas alkolås också direkt av kommunen. Vid långfristiga avtal riskerar åkerierna alltid att kostnadsnivån stiger, exempelvis på grund av bränslekostnaderna, och det beaktas i avtalet. Följaktligen föreslås det här att alkolås ska krävas från och med ett visst datum i alla fordon som transporterar skolelever och barn i dagvård och att bestämmelsen inte ska kopplas ihop med avtalsperioderna. Början av läsåret är en naturlig tidpunkt eftersom giltighetstiden för en stor del av de nya trafikavtalen startar då.

I fråga om skol- och dagvårdskörningar som ordnas med taxibilar har man vid beredningen tagit upp möjligheten att avgränsa bilar som tillfälligt utför sådana körningar från propositionen. I en del av landet sköter taxibilar skolkörningarna som en beställning som går till den första bilen vid taxistolpen. Avgränsningen innebär emellertid avsevärda problem, varför detta inte föreslås. Cirka hälften av de taxibilar som omfattas av propositionen skulle i dagsläget falla bort och ordnandet av körningarna kunde också ändras så att propositionen i praktiken skulle förlora sin betydelse. Tillfällighet skulle också vara svår att definiera och därmed ge möjlighet att kringgå bestämmelsen. Skolkörningar som beställningstrafik omfattas dessutom av enhetliga säkerhetsbestämmelser, även den

nu gällande rekommendationen om alkolås. Det skulle vara svårt att motivera att förarens drogfrihet inte skulle säkras för en del av likadana skolkörningar som är märkta på samma sätt.

Användningen av alkolås väntas öka märkbart de kommande åren och därför är det viktigt att säkerställa att alkolåsen fungerar tekniskt bra och är tillförlitliga. I fordonslagen (1090/2002) och i författningar som utfärdats med stöd av den finns allmänna bestämmelser om anordningar som monteras i fordon. Dessa bestämmelser gäller också alkolås, så det krävs inte att det ingår några särskilda bestämmelser om kompatibiliteten med fordonets elsystem i de föreslagna lagarna. De allmänna bestämmelserna gäller ändå inte alkolåsens egentliga funktion, dess tillförlitlighet under fordonets olika användningsförhållanden eller exaktheten i mätningen. Därför föreslås det att de alkolås som säljs, annars överläts eller används i Finland dessutom ska uppfylla kraven i den myndighetsstandard eller frivilliga standard som gäller alkolås. Bedömning av överensstämmelse med kraven kan ordnas på olika sätt. Enligt fordonslagen omfattas de tekniska tjänster som utreder fordon och deras komponenters överensstämmelse med kraven av en separat godkännandeprocess och kontinuerlig myndighetstillsyn. Detta är välgrundad och vedertagen praxis, eftersom antalet produkter som ska bedömas är stort. Trots att användning av alkolås kommer att öka i Finland och i hela världen är det med beaktande av den finländska marknads storlek och antalet alkolåstillverkare troligt att det också i framtiden kommer att finnas färre än tio alkolåsmärken på den finländska marknaden. Därför föreslås det ett lättare förfarande när det gäller bedömningen av överensstämmelse, enligt vilket Trafiksäkerhetsverket i samband med behandlingen av godkännande av alkolås kontrollerar att de krav som gäller tekniska tjänster uppfylls. Förfarandet är enklare och billigare och medför inte problem som beror på avsaknad av godkända tekniska tjänster under övergångsperioden. Det bör också beaktas att de föreslagna kraven är synnerligen stränga och att det i Europa endast finns ca fem tekniska tjänster som utför tester på alkolås. Betydelsen av kontinuerlig tillsyn

minskar också genom att de tekniska tjänster som har specialkompetens när det gäller alkoholtestning testar alkometrar som är i myndighetsbruk och därigenom redan är föremål för noggrann övervakning.

3.3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att det stiftas en lag om godkännande av alkolås för användning i trafik (nedan lagen om godkännande). I lagen om godkännande föreskrivs att alla alkolåsmodeller som säljs, annars överläts eller används i trafiken i Finland åtminstone ska uppfylla kraven för den frivilliga standarden eller de nationella krav som föreskrivits i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som motsvarar nivån i standarden. För alkolås som har installerats innan bestämmelsen träder i kraft införs inga hinder. Överensstämmelse med kraven ska visas genom intyg från en teknisk tjänst som uppfyller kvalitetskraven. Intyget ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som kontrollerar att de krav som gäller den tekniska tjänsten uppfylls, fattar beslut om godkännande av alkolås för användning i trafiken, svarar för marknadstillsynen och för en förteckning över modellerna på marknaden samt installations- och serviceaffärer.

Dessutom föreslås att det stiftas en lag om användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörningar (nedan lagen om användning). I lagen om användning föreskrivs att alkolås som hindrar att fordon körs av förare under alkoholpåverkan från och med den 1 augusti 2011 ska vara obligatorisk utrustning i alla fordon i abonnerad trafik för transport av skolelever och barn i dagvård. Bestämmelsen träder i kraft i början av läsåret 2011 och ger åkerierna god tid att installera alkolås. Om fordonet går sönder eller om det finns andra liknande orsaker ska det tillfälligt, i högst fem vardagar, vara tillåtet att använda något annat fordon än det som har alkolås för att fortsatta transporter inte ska äventyras. Den som beställt transporten ska genast underrättas om undantagssituationen.

Enligt förslaget ska den som bryter mot eller försummar förbud och skyldigheter som anges i de föreslagna lagarna dömas till böter

för alkolåsförseelse eller förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för företagen

Kravet på alkolås i fordon som transporterar skolelever och barn i dagvård medför kostnader för åkerierna. Tillsammans med andra kostnader kommer kostnaderna för alkolås att bakas in i anbuden på transportavtal och det är följaktligen beställaren, vanligen en kommun eller samkommun, som blir den slutliga betalaren. Beroende på konkurrensläget på lokal nivå kan det hända att åkerierna måste stå för en del av kostnaderna. Ett alkolås kostar 1 000—1 500 euro inklusive montering och priset sjunker något vid köp av flera stycken på en gång. Alkolås behöver inte alltid köpas utan en del modeller kan hyras eller så kan ett leasingavtal ingås. Hyreskostnaderna varierar beroende på modellen och hyrestiden och är ca 50—140 euro per månad. Driftskostnaderna för alkolås består främst av engångsmunstycken och kalibrering som beroende på modell måste göras en eller två gånger om året. De sammanlagda kostnaderna är ca 20—100 euro om året. En del modeller behöver inte lämnas in på något serviceställe utan en ny kalibrerad handenhets kan skickas direkt till åkeriet. Bilen behöver alltså inte tas ur trafik på grund av service. Fordonet behöver inte genomgå ändringsbesiktning för att alkolås har monterats.

Kravet på alkolås betyder att en stor del av taxibilarna i Finland installerar alkolås, eftersom det finns de som regelbundet och de som tillfälligt transporterar skolelever och barn i dagvård. Att döma av uppgifter från Taxiförbundet kommer omkring 6 000—8 000 personbilar att installera alkolås de närmaste åren, och det är cirka 60—80 % av alla taxibilar. Merparten av åkerierna är företag med 1—3 bilar, och det finns bara några företag med fler än 20 bilar. Dessutom måste alkolås monteras i abonnerade bussar som transporterar skolelever och barn i dagvård, men de är betydligt färre än taxibilarna. Att döma av uppgifter från Bussförbundet kommer alkolås

att installeras i 1 000—2 000 bussar. En del av dem transporterar regelbundet skolelever och barn i dagvård och en del bara tillfälligt, till exempel vid skolutflykter eller gymnastik- och idrottstimmar.

Genom propositionen kommer användningen av alkolås att öka markant i Finland och det har positiva effekter för dels företag som importerar alkolås, dels företag som utför service på dem. Dessutom kommer det att startas fler installations- och serviceaffärer. I dagsläget används mer än 1 500 alkolås. Alkolåsen på marknaden ökar i takt med att marknaden ökar, men minimikraven hindrar att de allra billigaste och mest otillförlitliga modellerna får tillträde till marknaden. Inga alkolås tillverkas i Finland.

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Propositionen har inga stora konsekvenser för statsfinanserna. Kostnaderna för transport av skolelever och barn i dagvård kommer att öka något på grund av kravet på alkolås och det påverkar ekonomin för dem som ordnar transportererna, främst kommunerna. Men effekten är inte stor om man ser till de totala kostnaderna för transportererna. Det går inte att göra någon exakt kalkyl av kostnadseffekterna eftersom anbuden på transportavtal påverkas av många olika faktorer, bland annat konkurrensläget på lokal nivå, bränslepriserna, avtalsperioderna och kraven på utrustning i anbudsfrågan. Till exempel Iломants kommun har sedan den 1 augusti 2009 krävt alkolås i alla upphandlade transporter eftersom två taxiförare tidigare har åkt fast för rattfylleri. Transporterna har konkurrensutsatts, men ingen tydlig prisstegring på grund av alkolås har kunnat konstateras. Vidare påverkades inte antalet anbud av kravet på alkolås och kommunen kunde tillsätta alla rutter.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

För närvarande har Trafiksäkerhetsverket en förteckning på webben över modeller på alkolås som är godkända för övervakad kör rätt och installations- och serviceaffärer för dem. I propositionen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska föra en förteckning över

alla godkända modeller av alkolås och installations- och serviceaffärer för dem, kontrollera att de krav som gäller tekniska tjänster uppfylls, svara för de åtgärder som förutsätts när alkolås medför fara, utöva marknadstillsyn samt fatta beslut om godkännande av modeller för användning i trafiken, vilket med beaktande av antalet alkolåsmodeller endast i någon mån ökar verkets uppgifter. Till verket hör för närvarande att som en del av trafiksäkerhetsarbetet främja användningen av alkolås samt godkänna fordon och deras komponenter, vidta åtgärder som förutsätts när en anordning medför fara och utöva marknadstillsyn, och därmed är de nya uppgifterna en naturlig del av den nuvarande verksamheten.

Polisen övervakar att de föreslagna lagarna följs och kan vid behov framställa straffyrkande för förseelser eller försummelse. Övervakningen av transporter av skolelever och barn i dagvård sker inom ramen för den normala trafikövervakningen och den föreslagna ändringen påverkar inte polisens arbetsmängd i någon högre grad. Antalet förseelser förväntas bli litet, så förslaget har inte heller någon betydande inverkan på åklagarnas arbetsmängd. Riksdagen behandlar för närvarande regeringens proposition med förslag till lagstiftning om föreläggande av böter och ordningsbot och till vissa lagar som har samband med den (RP 94/2009 rd), enligt vilken strafforder i fall som leder till högst 20 dagsböter ersätts med ett bötesföreläggande som utfärdas av en polis.

4.3 Samhälleliga effekter

Genom alkolås kan brott förebyggas och trafiksäkerheten förbättras. Internationella studier har konsekvent visat att alkolås minskar fallen av rattfylleri med upp till 90 % under den tid som bilen har alkolås. Samtidigt kan man förhindra att barn och unga utsätts för tråkiga erfarenheter och ångest som berusade förare kan orsaka genom sitt beteende.

Tack vare alkolås får arbetsgivarna bättre information om förarnas eventuella miss-

bruksproblem. Företagen bör i förväg fundera över hur de ska hantera sådana situationer. Med beaktande av att ett stort antal förare berörs av propositionen kan den indirekt öka belastningen på företagshälsovården och missbrukarvården, men den kan också ha positiva effekter för hälsan och det sociala välbefinnandet.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts av kommunikationsministeriet. Utlåtande begärdes av de viktigaste myndigheterna och organisationerna inom transportområdet och av Finlands Kommunförbund rf. Överlag understöddes propositionen och den ansågs främja trafiksäkerheten. Särskilt transporter av skolelever och barn i dagvård ansågs vara en sådan transportform där nyktra transporter måste tryggas. Suomen Taksiliitto ry och Linja-autoliitto ry var mer kritiska till förslaget och ville ha begränsningar i propositionen och skjuta upp ikraftträdandet. Förbunden anser att i synnerhet de som sporadiskt sköter transporter av skolelever och barn i dagvård inte ska omfattas av propositionen. Finlands Kommunförbundet som representerade dem som beställer transporter ansåg att lagförslagen var bra och ändamålsenliga.

Med anledning av de krav som ställts på godkännande av alkolås har en anmälan om förslaget lämnats till Europeiska kommissionen i enlighet med statsrådets beslut om informationsförfarandet i fråga om tekniska föreskrifter (802/1999). Inom en tidsfrist på tre månader framlade Tyskland kommentarer som inte förlängde väntetidens tidsfrist. Kommentarererna gällde t.ex. problem som alkolåset eventuellt kan medföra för fordonets elektronik och handelshinder i situationer där ett tyskt företag önskar utföra skol- och dagvårdskörningar i Finland. Kommunikationsministeriet har besvarat kommentarerna och rätt ut innehållet i förslaget och de ändringar som gjorts vid den fortsatta beredningen. Frågan föranleder inga vidare åtgärder.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Lag om godkännande av alkoholåsar för användning i trafik**

1 §. Lagens syfte. Syftet med lagen är att föreskriva om alkoholåsar som förhindrar att fordon körs av förare under alkoholpåverkan och om godkännande av alkoholåsar för användning i trafik. Alkoholåsar definieras i 3 § i lagen om alkoholåsarövervakad kör rätt.

2 §. Godkännande av alkoholåsar. Enligt paragrafen är det förbjudet att sälja, annars överlåta eller använda alkoholåsar i trafiken, om alkoholåset inte har beviljats godkännande enligt denna paragraf. Med annan överlåtelse avses hyrning, leasingavtal, byte eller annan överlåtelse mot vederlag. Beslut om godkännande av en alkoholåsarmodell fattas enligt förslaget av Trafiksäkerhetsverket, som också ska publicera en förteckning över godkända alkoholåsarmodeller på sin webbplats.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett alkoholåsar om det uppfyller de nationella kraven i standarderna SFS-EN 50436-1 eller SFS-EN 50436-2 eller de nationella krav som föreskrivits i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som motsvarar nivån i de nämnda standarderna. För standarderna redogörs närmare under 2.2. Dessutom ska alkoholåset uppfylla de tekniska krav som fordonslagen (1090/2002) och författningar som utfärdats med stöd av den ställer på anordningar som monteras i fordon. Dessa krav kan t.ex. gälla placeringen av alkoholåset och det att alkoholåset inte får medföra elektromagnetiska störningar för fordonets manöverreglage eller elsystem. Överensstämmelse med kraven visas i allmänhet genom EG- eller ECE-typgodkännande och det anges med bokstaven E, stor eller liten. I enskilda fall finns det också andra alternativa förfaringsätt där vedertagen praxis enligt fordonslagstiftningen iakttas. Vid de periodiska besiktningarna kontrolleras det att bestämmelserna följs. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar också produkterna i enlighet med programmet för marknadskontroll.

Enligt 3 mom. ska tillverkaren eller importören av alkoholåsar i sin ansökan visa att kraven i 2 mom. 1 punkten uppfylls genom det intyg över överensstämmelse utfärdat av en i 5 § avsedd teknisk tjänst. Tillverkaren eller importören svarar för kostnaderna för bedömningen.

Kravet på överensstämmelse med standarderna i 2 mom. hindrar dock inte att alkoholåsar som monterats i fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland tillfälligt får användas i trafiken, om alkoholåset uppfyller krav som motsvarar de i 2 mom. avsedda kraven. Vad som betraktas som tillfälligt bestäms i enlighet med 10 kap. i statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007), där det ingår bestämmelser om rätten att i Finland använda fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland. Syftet med bestämmelsen är att göra det lättare att använda fordon t.ex. för turiständamål.

3 §. Giltighetstid för godkännande av alkoholåsar. Godkännandet gäller tills vidare och Trafiksäkerhetsverket kan återkalla godkännandet endast om alkoholåsarmodellen inte längre uppfyller de krav som gällde vid tidpunkten för godkännandet. En orsak till återkallande kan t.ex. vara att alkoholåsarmodellen ändras efter att godkännande beviljats. Ett nytt godkännande behöver inte inhämtas om endast exempelvis alkoholåsets utseende ändras. Trafiksäkerhetsverket ska innan godkännandet återkallas ge tillverkaren eller importören av alkoholåsar en anmärkning och ange en skälig tidsfrist inom vilken felet eller bristen ska avhjälpas. Syftet med bestämmelsen är att förebygga att det uppstår oskäliga hinder för näringsverksamhet, t.ex. på grund av missförstånd. Tidsfristens längd ska bestämmas från fall till fall, så att det ska vara möjligt att avhjälpa felet eller bristen. Om felet eller bristen väsentligt försämrar fordonets trafiksäkerhet eller alkoholåsets funktion kan emellertid godkännandet av alkoholåset omedelbart återkallas. Med stöd av 50 § i förvaltningslagen (434/2003) kan Trafiksäkerhetsverket också undanröja sitt felaktiga beslut och avgöra ärendet på nytt. Till detta behövs inte

partens samtycke, om felet är uppenbart och det har föränletts av partens förfarande. En sådan situation kan det vara fråga om t.ex. vid förfälskning av dokument.

4 §. Åtgärder som förutsätts när alkoholås medför fara samt marknadstillsyn. Trafiksäkerhetsverket svarar för åtgärder som förutsätts när alkoholås medför fara samt för marknadstillsynen över alkoholås. Åtgärder som förutsätts när alkoholås medför fara gäller situationer då en alkoholåsmodell i och för sig uppfyller kraven i lagen, men av en eller annan orsak ändå visat sig medföra fara vid användning. Motsvarande förfarande gäller typgodkända komponenter i fordon och därför finns det i paragrafens 2 mom. en hänvisning till 81 § i fordonslagen. När det gäller marknadstillsynen hänvisas det i paragrafen också till fordonslagen, enligt vilken Trafiksäkerhetsverket med stöd av 82 § vid behov kan befullmäktiga sakkunniga att utföra marknadstillsyn eller kontroller i anslutning till den och denne har rätt att få tillträde till den plats som är föremål för tillsynen, med undantag av hemfridsskyddade platser.

5 §. Den tekniska tjänsten. Enligt förslaget finns det i paragrafens 1 mom. bestämmelser om den ackreditering som krävs av den tekniska tjänsten. Ackrediteringsenheten vid mätteknikcentralen eller av något annat motsvarande nationellt ackrediteringsorgan kan utfärda det intyg över överensstämmelse som avses i 2 §. Med annan motsvarande ackreditering vid ett nationellt ackrediteringsorgan avses en teknisk tjänst som godkänts enligt det nationella ackrediteringssystemet i en EU- eller EES-stat eller någon annan stat. På ackrediteringen tillämpas lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005), enligt vars 6 § enhetliga internationella och europeiska bedömningsgrunder på tillämpas på ackrediteringen av ett bedömningsorgan.

Enligt 2 mom. ska de tester som används för testning av alkoholås omfattas av den tekniska tjänstens ackrediterade behörighetsområde och vid ackrediteringen ska den gällande versionen av standarden SFS-EN ISO/IEC 17025 gällande allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier tillämpas.

För att överensstämmelseintygen ska vara tillförlitliga ingår det i 3 mom. bestämmelser om den tekniska tjänstens oberoende ställning och hur verksamheten ska ordnas. Den tekniska tjänsten ska i funktionellt och ekonomiskt hänseende vara oberoende av tillverkarna och importörerna. Den ska också ha en med beaktande av verksamhetens omfattning tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang och tillgång till en tillräckligt stor och yrkeskunnig personal samt sådana system, anordningar och redskap som behövs för verksamheten. Den tekniska tjänsten ska föra register över sina bedömningar, mätningar, tester, kalkyler och utredningar. För att samarbetet ska underlättas och kostnaderna minska föreslås det att den tekniska tjänsten för deltester får anlita en extern tjänst som uppfyller kraven enligt 1 mom. eller använda en sådan tjänsts mät- och testanordningar. Den tekniska tjänsten svarar för den anlätade tjänstens eller de använda anordningarnas resultat.

Trafiksäkerhetsverket ska säkra att de krav som anges i 2 § 2 mom. 1 punkten uppfylls innan det fattas beslut om godkännande av alkoholåset. I praktiken utgör uppfyllandet av kraven i 3 mom. inte något problem för den tekniska tjänsten, eftersom den ackreditering och den specialkompetens för alkoholmätning som förutsätts i 1 och 2 mom. ställer mycket stränga krav på verksamheten. I Europa finns det för närvarande ca fem tekniska tjänster som är behöriga att bedöma alkoholås. Innan beslut fattas kan Trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av ackrediteringsenheten vid mätteknikcentralen. När kontroller utförs ska 49 § 2 mom. i fordonslagen tillämpas på Trafiksäkerhetsverket. Enligt momentet har verket vid behov rätt att få tillträde till sådana lokaler som inte omfattas av hemfriden och få de uppgifter som det behöver vid kontrollen.

6 §. God förvaltning och tjänsteansvar i den tekniska tjänsten. I 6 § föreskrivs att den tekniska tjänsten vid utförandet av uppgifter enligt denna lag ska iaktta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).

Bestämmelserna i paragrafen motsvarar de åsikter som sedan grundlagens ikraftträdande råder om reglering av grunderna för individens rättigheter och skyldigheter genom lag eller med stöd av lag. I 21 § 2 mom. i grundlagen åläggs lagstiftaren att genom lag trygga garantier för en god förvaltning. Med garantin för god förvaltning avses dels krav på saklig myndighetsverksamhet utan dröjsmål, dels krav på att förfarandet ska vara sådant att individens rättsskydd beaktas redan i förväg genom procedurkrav. Till kravet på saklig behandling har fogats kravet på opartiskhet vid fullgörande av tjänsteåligganden och på en serviceprincip som följer förvaltningslagen.

De uppgifter som den tekniska tjänsten utför kan anses vara sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Därför föreskrivs det i 6 § 2 mom. att på dem som är anställda vid den tekniska tjänsten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför bedömningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

7 §. Montering av alkolås samt intyg om det och kalibrering av alkolås. Installations- och serviceaffärer som är auktoriserade av tillverkaren ska anmälas till Trafiksäkerhetsverket, som ska föra en förteckning över de nämnda ställena på sin webbplats. Anmälningsplikten är inte förenad med villkor eller frister, men det ligger i tillverkarens och importörens eget intresse att uppfylla skyldigheten, eftersom de som skaffar lås kan göra det till exempel utifrån tillgången till installations- och serviceaffärer.

Den som monterar ett alkolås ska utfärda ett intyg över montering och kalibrering, av vilket det framgår datum och plats för monteringen, det monterade alkolåsets märke, modell och tillverkningsnummer, fordonets registreringstecken samt datum för nästa kalibrering. Intyget är kundens verifikation på att alkolåset har monterats eller kalibrerats i enlighet med bestämmelserna och underlättar dessutom övervakningen av att bestämmelserna om alkolås iakttas vid transporterna av skolelever och barn i dagvård.

Enligt 3 mom. hindrar inte den officiella gränsen enligt strafflagen (39/1889) för ratt-

fylleri (0,5 promille eller 0,22 milligram alkohol per liter utandningsluft) möjligheten att föreskriva att alkolåset förhindrar att fordonet startas vid lägre alkoholhalter. Vanligen har andra länder infört bestämmelser som hindrar att fordonet startas vid utandningsluft som motsvarar 0,2 promille oberoende av vad den straffrättsliga promillegränsen är. Alkolåset kan också regleras ner till noll, men det rekommenderas inte eftersom mätningen är exakt och mycket små alkoholmängder, i till exempel maten, kan göra att bilen inte går att starta. För ökad användning av alkolås särskilt inom yrkestrafiken är det nödvändigt att kunna föreskriva en gräns som är lägre än gränsen för rattfylleri, eftersom flera företag har infört nolltolerans mot alkohol och ett alkolås som tillåter körning i lätt berusat tillstånd inte skulle stödja företagets politik. Alkolåset anses inte ändra fordonets egenskaper eller användningsändamål väsentligt på det sätt som 61 § i fordonslagen avser och ändringsbesiktning är därför inte nödvändig.

8 §. Ändringssökande. Enligt 7 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen (586/1996) kan besvär över beslut av en myndighet som är underställd statsrådet anföras hos förvaltningsdomstolen. Enligt 31 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen kan Trafiksäkerhetsverket med stöd av lagen om godkännande bestämma att beslutet ska iakttas trots att ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat. Det ansågs inte behövt att föreskriva om rättelseyrkande, som föregår ändringssökande, med beaktande av antalet besvär förväntas vara lågt eller obefintligt.

Enligt 6 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen har Trafiksäkerhetsverket med stöd av lagen om godkännande rätt att genom besvär söka ändring i ett beslut genom vilket Trafiksäkerhetsverkets beslut har upphävts eller ändrats.

9 §. Alkolåsförseelse. Enligt den föreslagna paragrafen gör den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de bestämmelser som nämns i paragrafen sig skyldig till en straffbar gärning. Straffbara gärningar är försäljning och annan överlåtelse av alkolås i strid med bestämmelserna i 2 § 1 mom., men användning ska inte vara straffbar.

Den som gör sig skyldig till gärningen eller försummelsen döms till böter, om inte strängare straff föreskrivs i någon annan lag. Till exempel om uppfyllande av de förutsättningar för godkännande som avses i 2 § 2 mom. visas med ett förfalskat intyg behandlas fallet som ett sådant förfalskningsbrott som avses i 33 kap. i strafflagen. Bötesstraff för alkolåsförseelse motsvarar påföljden för till exempel en fordonsförseelse av samma typ, vars praxis kan vara vägledande när det gäller bötesbeloppet.

10 §. Ikraftträdande. Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2011.

Inga hinder uppställs för att använda alkolås som är installerade innan lagen träder i kraft. Sådana alkolås får flyttas till andra fordon och användas där under lagens giltighetstid samt överlåtas som separat utrustning eller som en del av ett fordon. Alkolås som används vid övervakad körrätt har godkänts i enlighet med standarden SFS-EN 50436-1, och kan därför användas också efter prøvotidens utgång. När det gäller dessa alkolåsmodeller beviljar Trafiksäkerhetsverket godkännande utan särskild ansökan, om den tekniska tjänst som beviljat det intyg över överensstämmelse som lämnats in till Trafiksäkerhetsverket uppfyller kraven i 5 §.

1.2 Lag om användning av alkolås i trafik

1 §. Användning av fordon med alkolås vid skol- och dagvårdskörningar. I den föreslagna paragrafen ingår skyldigheten att använda alkolås vid skol- och dagvårdskörningar som ordnas som beställningstrafik. Tillämpningsområdet motsvarar tillämpningsområdet för kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (553/2006). I nämnda förordning ingår även en gällande rekommendation om användning av alkolås, som upphävs när denna lag träder i kraft.

2 §. Montering och ändamålsenlig användning av alkolås. Enligt förslaget ska trafikidkaren ansvara för att alkolås monteras och för att alkolåset hålls i funktionsdugligt skick vid sådana körningar som avses i 1 §. Enligt paragrafen ska också omsorgsfulla och än-

damålsenliga förfaringssätt följas vid användning, service och kalibrering av alkolås. Alkolåset utgör skyddsutrustning i fordon, och särskild uppmärksamhet bör fästas vid att det används på ett ändamålsenligt sätt. Användning av alkolås i strid med anvisningarna kan i värsta fall äventyra fordonets trafiksäkerhet och försummelse av kalibreringen kan försämra alkolåsets exakthet vid mätning. Vårdslöshet eller försummelse av ändamålsenligt förfarande kan vid transporter av skolbarn och barn i dagvård också leda till bötesstraff för förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås enligt 4 § 1 mom. 1 punkten i lagen om användning, om alkolåset inte längre är i funktionsdugligt skick.

Enligt 2 mom. ska det intyg över montering och kalibrering av alkolås som avses i 7 § 2 mom. i lagen om godkännande medföras i fordonet under körning och föraren ska i enlighet med 94 § 1 mom. i vägtrafiklagen (267/1981) på uppmaning visa upp det för polisen.

I 3 mom. finns en bemyndigande enligt vilket närmare bestämmelser om montering och inställning av alkolås kan utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Alkolås har vanligen flera tiotals egenskaper som kan ställas in, och bestämmelser om de viktigaste av dem kan utfärdas genom förordning. Egenskaper som kan ställas in är till exempel gränsen för den alkoholhalt i utandningsluften som hindrar att fordonet startas samt den tid inom vilken fordonet kan startas på nytt utan att det är nödvändigt att blåsa i alkolåset.

3 §. Förfarande när ett fordon med alkolås går sönder. Om fordonet med alkolås går sönder eller om det finns någon annan liknande orsak, får ett annat fordon än ett med alkolås tillfälligt användas under högst fem vardagar. Till exempel årlig service kan betraktas som någon annan liknande orsak, såvida inte ett annat fordon med alkolås rimligen finns tillgängligt. Att fordonet med alkolås används för någon annan transport är dock inget kriterium för att samtidigt använda ett fordon utan alkolås vid transport av skolelever och barn i dagvård. Den som har beställt transporten ska med en gång underrettas om att ett fordon utan alkolås används. Anmälan ska i regel göras genast när det står

klart att fordonet med alkolås inte kan användas.

4 §. Förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås. Enligt paragrafen gör den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot de bestämmelser som nämns i paragrafen sig skyldig till en straffbar gärning. Straffbara gärningar eller försummelser är förseelser eller försummelser som gäller skyldigheten att använda alkolås vid transporter av skolelever och barn i dagvård. Det kan t.ex. vara fråga om att trafikidkaren inte förser ett fordon som används vid beställda transporter av skolelever och barn i dagvård med alkolås eller inte håller alkolåset i funktionsdugligt skick, vilket kan vara en följd av att alkolåset hindrats från att fungera eller till exempel av att kalibreringen försumrats och försummelsen inte är ringa. Till gärningar som bestraffas som förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås räknas också försummelse av att göra den anmälan om att ett fordon utan alkolås används samt överträdelse av tidsfristen. Polisen ska enligt 2 mom. underrätta den som beställt transporten om trafikidkaren misstänks för sådana gärningar eller försummelser som nämns ovan. Föraren kan dömas till straff för förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås vid försummelse av skyldigheten att medföra intyget över montering och kalibrering av alkolås i fordonet under körning. Det föreslås att den som gör sig skyldig till en gärning eller försummelse döms till böter, om inte strängare straff föreskrivs i någon annan lag.

Polisen övervakar förseelser mot bestämmelserna om användning av alkolås i samband med trafikövervakningen. Fordon som används vid transporter av skolelever och barn i dagvård är tydligt märkta, så skyldigheten att använda alkolås kan lätt fastställas. När det gäller tillfällig användning av fordon utan alkolås kan anteckning inte göras i det nuvarande fordonstrafikregistret. Anteckningar av kortvarig betydelse är också arbetskrävande att göra och stryka, och därför är det i praktiken inte till någon nytta att ålägga trafikidkaren att göra en anmälan också till polisen. I oklara fall kan polisen kontakta den som beställt transporten eller kräva att alkolåsinty-

get visas upp för polisen inom utsatt tid i enlighet med 94 § 2 mom. i vägtrafiklagen.

5 §. Ikraftträdande paragrafen föreslås det att lagen träder i kraft år 2011 vid läsårets början, alltså den 1 augusti.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Med stöd av 2 § 3 mom. i lagen om användning kan genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om montering och inställning av alkolås.

3 Ikraftträdande

Målet är att de föreslagna författningarna ska träda i kraft så snart som möjligt. Det tar dock tid innan alkolås kan skaffas och monteras, även om montering redan pågår och delvis är utförd. Därför föreslås det att lagen om användning träder i kraft i början av augusti 2011, och från och med denna tidpunkt ska alla fordon som transporterar skolelever och barn i dagvård ha alkolås. För att nyktra transporter ska kunna garanteras inom en rimlig tid bör man inte invänta att alla fleråriga transportavtal går ut. De alternativa ikraftträdandetidpunkterna redovisas närmare under 3.2. i den allmänna motiveringen.

Lagen om godkännande föreslås träda i kraft samtidigt som lagen om användning. Största delen av de alkolåsmodeller som redan finns på marknaden har redan testats mot de standarder som krävs eller så pågår testningarna, så ett ikraftträdande kommer knappast att orsaka problem för marknaden. Det ställs inga hinder för att använda alkolås som har monterats innan bestämmelsen träder i kraft.

4 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Vissa bestämmelser i regeringspropositionen har samband med den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 §, hemfridskyddet i 10 § 1 mom., egendomsskyddet i 15 §, näringsfriheten i 18 § och utövning av offentlig makt i 124 § i grundlagen. I förslaget ingår också bestämmelser som hänför sig till 80 § 1

mom. i grundlagen och skyldigheten att genom lag utfärda bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter.

Grundlagsutskottet har behandlat den straffrättsliga legalitetsprincipen bl.a. i sina utlåtanden GrUU 26/2002 rd och 40/2002 rd. Grundlagsutskottet har ansett att brottsrekvisitet för varje brott ska uttryckas tillräckligt exakt i lagen för att det utifrån bestämmelsens ordalydelse ska gå att förutse om en viss åtgärd eller försummelse är straffbar. I 9 § i lagen om godkännande och 4 § 1 mom. i lagen om användning finns nya straffbestämmelser, där grundlagsutskottets tolkningspraxis att brottsrekvisitet ska vara tillräckligt exakt angivet beaktas.

Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden i fråga om hemfriden (t.ex. GrUU 26/2001 rd och GrUU 12/2002 rd) ansett att en åtgärd som ingriper i hemfriden kan godkännas ”för att brott skall kunna utredas” om åtgärden i bestämmelsen kopplas till att det finns en konkret och specificerad anledning att misstänka att brott mot lagen har begåtts eller kommer att begås.

Utskottet har ansett att ringa förseelser bör utredas med andra metoder som ingriper mindre i skyddet för de grundläggande fri- och rättigheterna. I 4 § 2 mom. och 5 § 4 mom. i lagen om godkännande hänvisas till bestämmelser i fordonslagen med stöd av vilka Trafiksäkerhetsverket ges rätt att utföra kontroller i vissa lokaler. Kontroller får ändå inte utföras på en plats som omfattas av hemfriden, och således är de bestämmelser som hänför sig till hemfriden i de föreslagna lagarna inte enligt det ovan beskrivna problematiska med tanke på den i grundlagen föreskrivna hemfriden. Kontroller kan också utföras av en av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigad sakkunnig. Grundlagsutskottet har godkänt förfarandet i sitt utlåtande om fordonslagen GrUU 40/2002 rd.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rätts säkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får ges endast myn-

digheter. Grundlagsutskottet har behandlat överföring av en förvaltningsuppgift på andra än myndigheter i flera utlåtanden (t.ex. GrUU 23/2000 rd och GrUU 67/2002 rd). Enligt 4 § i lagen om godkännande är det den tekniska tjänsten som utfärdar intyg om huruvida alkoholåsen uppfyller kraven i de standarder som avses i 2 § 2 mom. 1 punkten. Den som tillverkat eller importerat alkoholåset avtalar med den tekniska tjänsten om testning av alkoholåset, och ett intyg över överensstämmelse är en förutsättning för att alkoholåset ska kunna godkännas för att användas i trafiken och i praktiken för att det ska få släppas ut på marknaden. Bedömningsverksamheten ska således i regel betraktas som en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i grundlagen, och eftersom den tekniska tjänsten även kan vara privat, bör frågan granskas utgående från 124 § i grundlagen.

Att tillåta att överensstämmelse med kraven också bedöms av en privat teknisk tjänst är behövligt med tanke på en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och i praktiken nödvändigt, eftersom det inte finns någon offentlig teknisk tjänst som kan anlitas för att sköta uppgifterna. Till den tekniska tjänstens uppgifter hör inte heller t.ex. användning av tvångsmedel eller motsvarande befogenheter som kan betraktas som betydande utövning av offentlig makt. Grundlagsutskottet har upprepade gånger understrukt betydelsen av att rätts säkerheten och god förvaltningssed säkerställs genom bestämmelser när förvaltningsuppgifter förs över på andra än myndigheter (t.ex. GrUU 10/1998 rd). Därför ingår bestämmelser om god förvaltning och tjänsteansvar vid den tekniska tjänsten rätts skydd vid bedömningsförfarandet i 6 § i lagen om godkännande. Enligt 2 mom. tillämpar man på de anställda vid den tekniska tjänsten bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför bedömningsuppgifter. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I allmänhet är de tekniska tjänster som utför bedömningar utländska, eftersom det tills vidare inte finns några finländska alkoholåstillverkare.

I 2 § 3 mom. i lagen om godkännande förutsätts att tillverkaren eller importören i sin ansökan visar att alkoholåmodellen uppfyller

föreskrivna krav. Dessutom förutsätts det i 5 § 3 mom. att den tekniska tjänsten ska föra register över sina bedömningar, mätningar, tester, kalkyler och utredningar, och i 7 § 1 mom. att tillverkaren eller importören anmäler installations- och serviceaffärer till Trafiksäkerhetsverket. I 7 § 2 mom. i lagen om godkännande förutsätts att den som monterar ett alkoholås ska utfärda ett intyg över monteringen och kalibrering. I paragrafen föreskrivs också om innehållet i intyget. Också i 2 § 1 mom. och 3 § i lagen om användning åläggs trafikidkare som sköter transporter av skolelever och barn i dagvård flera skyldigheter och i 2 § 2 mom. krävs att intyget över monteringen och kalibrering av alkoholås ska medföras i fordonet under körning. Att utfärda bestämmelser om dessa skyldigheter genom lag svarar mot kraven i 80 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt 1 § i lagen om användning ska fordon som används vid beställda transporter av skolelever och barn i dagvård utrustas med alkoholås. Bestämmelsen är av betydelse med tanke på det i 15 § i grundlagen tryggade egendomsskyddet, eftersom den inskränker fordonsägarens eller en annan fordonsinnehavares bestämmanderätt och medför extra kostnader, för vilka redogörs närmare under 4.1. Kostnaderna drabbar dock affärsmässigt ett begränsat antal företag, som tack vare övergångstiden i lagstiftningen har möjlighet att förbereda sig inför den nya situationen. Kostnaderna för alkoholås kan inte med tanke på egendomsskyddet anses orimliga, om de ställs i relation till ett fordon totala kostnader. Alkoholås kan också hyras eller betalas på avbetalning, varvid det inte uppstår en stor engångsavgift. Dessutom bör man beakta att alla åkerier som sköter sådana transporter åläggs samma skyldigheter och de extra kostnaderna kan genom anbudsförfarande föras över på avtalspriserna.

En lag som begränsar egendomsskyddet bör vara exakt och noggrant avgränsad samt även annars uppfylla de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna, såsom kraven på begränsningens acceptabilitet och proportionalitet. Den föreslagna begränsningen ska anses vara acceptabel, eftersom den hänför sig till tryggande av de grundläggande fri-

och rättigheterna samt eftersom tungt vägande samhälleliga skäl som hänför sig till främjande av trafiksäkerheten talar för begränsningen. Också kraven på exakthet och noggrann avgränsning ska anses uppfyllda genom bestämmelsen om vilka parter som skyldigheten gäller och skyldighetens innehåll.

I lagen om godkännande är bestämmelserna i 2 § om godkännande av alkoholås och bestämmelserna i 3 § om giltighetstiden för godkännande och återkallande av godkännande också av betydelse med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Grundlagsutskottet har ansett att huvudregeln enligt grundlagen är näringsfrihet, men att det i undantagsfall är möjligt att kräva tillstånd för näringsverksamhet. Det ska föreskrivas om tillståndsplikt i lag och lagen ska uppfylla de generella villkoren för en lag som inskränker en grundläggande fri- eller rättighet. De lagfästa inskränkningarna i näringsfriheten bör vara exakta och noggrant avgränsade och dessutom ska det framgå av lagen hur omfattande inskränkningarna är och på vilka villkor de görs. Beträffande innehållet i regleringen har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillståndet och tillståndets giltighet gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsebar. Ur denna synvinkel är det bl.a. av betydelse i vilken utsträckning myndighetens befogenheter bestäms enligt bunden prövning eller ändamålsenlighetsprövning (t.ex. GrUU 33/2005 rd och GrUU 31/2006 rd).

Grundlagsutskottet har vid reglering av näringsverksamhet i regel ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i den enskildes rättsliga ställning och att åtgärden har en mer drastisk verkan än ett avslag på en tillståndsansökan. Därför har utskottet ansett det nödvändigt för att bestämmelsen ska vara rätt proportionerad att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelse och vid att eventuella anmärkningar eller varningar till tillståndsinnehavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats (t.ex. GrUU 48/2005 rd och GrUU 8/2006 rd). Syftet med bestämmelserna om godkännande av alkoholås är att säkerställa att alkoholåset fungerar på rätt

sätt och är tillförlitligt, och följaktligen kan det anses att det finns tunga och godtagbara grunder för bestämmelserna med tanke på trafiksäkerheten. Lagens bestämmelser om godkännande och om återkallande av godkännande kan anses tillräckligt detaljerade så att de uppfyller kraven på exakthet och noggrann avgränsning. Prövning i anslutning till godkännande och återkallande av godkännande är bunden prövning och i fall som inte

väsentligt äventyrar trafiksäkerheten ska godkännandemyndigheten innan godkännandet återkallas ge en anmärkning och ange en skälighetsfrist inom vilken felet eller bristen ska avhjälpas.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslagen enligt regeringens uppfattning behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag**om godkännande av alkolås för användning i trafik**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens syfte

I denna lag föreskrivs om godkännande av det alkolås som avses i lagen om alkolåsövervakad körrätt (439/2008) för trafik.

2 §

Godkännande av alkolås

Det är förbjudet att sälja, annars överlåta eller använda ett alkolås i trafiken, om modellen för alkolåset inte har godkänts av Trafiksäkerhetsverket. Verket ska publicera en förteckning över godkända modeller på alkolås på sin webbplats.

Trafiksäkerhetsverket ska godkänna alkolås som uppfyller

1) de nationella kraven i standarderna SFS-EN 50436-1 eller SFS-EN 50436-2 eller de nationella krav som föreskrivits i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som motsvarar nivån i de nämnda standarderna, och

2) de tekniska krav som fordonslagen (1090/2002) och författningar som utfärdats med stöd av den ställer på anordningar som monteras i fordon.

Tillverkaren eller importören av alkolås ska i sin ansökan visa att kraven i 2 mom. 1 punkten uppfylls genom ett intyg över över-

ensstämmelse som utfärdats av den i 5 § avsedda tekniska tjänsten.

Alkolås som monterats i fordon som registrerats utomlands eller i landskapet Åland får tillfälligt användas i trafiken, om alkolåset uppfyller krav motsvarande de i 2 mom. avsedda kraven.

3 §

Giltighetstid för godkännande

Godkännandet av alkolåset gäller tills vidare.

Om alkolåset inte längre uppfyller de krav som gällde när låset godkändes kan trafiksäkerhetsverket återkalla godkännandet av modellen. Innan godkännandet återkallas ska dock tillverkaren eller importören av alkolåset ges en anmärkning och en skälig tidsfrist inom vilken felet eller bristen ska avhjälpas anges.

Om felet eller bristen väsentligt försämrar fordonets trafiksäkerhet eller alkolåsets funktion kan godkännandet av låset återkallas omedelbart.

4 §

Åtgärder som förutsätts när alkolås medför fara samt marknadstillsyn

Trafiksäkerhetsverket svarar för åtgärder som förutsätts när alkolås medför fara samt

för marknadstillsynen över alkolås. I de uppgifter som avses i 1 mom. tillämpas på Trafiksäkerhetsverket vad som bestäms om typgodkännandemyndigheten i 81 § och tillsynsmyndigheten i 82 § i fordonslagen. Vad som i den sistnämnda paragrafen bestäms om sakkunniga som befullmäktigats av tillsynsmyndigheten tillämpas även på sakkunniga som Trafiksäkerhetsverket befullmäktigat.

5 §

Den tekniska tjänsten

Endast en av ackrediteringsenheten vid mätteknikcentralen eller av något annat motsvarande nationellt ackrediteringsorgan ackrediterad teknisk tjänst kan utfärda i 2 § avsett intyg över överensstämmelse. På ackrediteringen tillämpas lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005).

Den i 1 mom. avsedda ackrediteringen ska omfatta de tester som används för att testa alkolås och vid ackrediteringen ska standarden SFS-EN ISO/IEC 17025 gällande allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier tillämpas.

Den tekniska tjänsten ska vara funktionellt och ekonomiskt oberoende av dem som tillverkar eller importerar alkolås. Den ska ha en med beaktande av verksamhetens omfattning tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang och tillgång till en tillräckligt stor och yrkeskunnig personal samt sådana system, anordningar och redskap som behövs för verksamheten. Den tekniska tjänsten ska föra register över sina bedömningar, mätningar, tester, kalkyler och utredningar. Den tekniska tjänsten får för deltester anlita en extern tjänst som uppfyller kraven enligt 1 och 2 mom. eller använda en sådan tjänsts mät- och testanordningar. Den tekniska tjänsten svarar för den anlitate tjänstens eller de använda anordningarnas resultat.

Trafiksäkerhetsverket ska säkra att de krav som anges i 2 § 2 mom. 1 punkten och i denna paragraf uppfylls innan det fattas beslut om godkännande av ett alkolås. På Trafiksäkerhetsverket tillämpas i denna uppgift vad

som föreskrivs om typgodkännandemyndigheten i 49 § 2 mom. i fordonslagen.

6 §

God förvaltning och tjänsteansvar i den tekniska tjänsten

När den tekniska tjänsten utför uppgifter enligt denna lag ska den iakta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).

På personer som är anställda vid den tekniska tjänsten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför bedömningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

7 §

Montering av alkolås samt intyg om det och kalibrering av alkolås

Alkolåsets tillverkare eller importör ska anmäla auktoriserade installations- och serviceaffärer till Trafiksäkerhetsverket, som ska publicera en förteckning över de nämnda ställena på sin webbplats.

Montören ska utfärda ett intyg över monteringen och kalibrering av alkolåset, av vilket det framgår datum och plats för monteringen av alkolåset, alkolåsets märke, modell och tillverkningsnummer samt fordonets registreringstecken och datum för nästa kalibrering.

Alkolåset får regleras så att det hindrar att fordonet startar vid lägre alkoholhalt i utandningsluften än vid gränsen för rattfylleri enligt 23 kap. 3 § 1 mom. i strafflagen (39/1889). Montering av alkolås förutsätter inte ändringsbesiktning enligt 61 § i fordonslagen.

8 §

Ändringsökande

Ändring i ett beslut av Trafiksäkerhetsverket får sökas i enlighet med förvaltningspro-

cesslagen (586/1996). Trafiksäkerhetsverket kan i sitt beslut bestämma att beslutet ska iakttas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att genom besvär söka ändring i ett beslut genom vilket Trafiksäkerhetsverkets beslut har upphävts eller ändrats.

9 §

Alkolåsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbudet mot försäljning eller an-

nan överlåtelse av alkolås enligt 2 § 1 mom. ska dömas till böter för alkolåsförseelse, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs i någon annan lag.

10 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Alkolås som monterats innan lagen trätt i kraft får användas och överlåtas trots bestämmelserna i 2 § 1 mom.

2.

Lag**om användning av alkolås vid skol- och dagvårdskörningar**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Användning av fordon med alkolås vid skol- och dagvårdskörningar

Om körningen ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och körningen får statsunderstöd eller understöd av kommunen ska ett i 3 § i lagen om alkolåsövervakad körrätt (439/2008) avsett fordon med alkolås användas

1) vid körning av elever som deltar i förskoleundervisning, grundläggande utbildning och påbyggnadsundervisning

2) vid körning av studerande som deltar i utbildning på andra stadiet, och

3) vid körning av barn i dagvård.

Bestämmelser om övervakad körrätt för personer som har gjort sig skyldiga till rattfylleri utfärdas särskilt.

2 §

Montering och ändamålsenlig användning av alkolås

Den trafikidkare som är ansvarig för transportererna ansvarar för att alkolås monteras och för att alkolåset hålls i funktionsdugligt skick. För att fordonets trafiksäkerhet och alkolåsets funktion ska kunna säkerställas ska omsorgsfulla och ändamålsenliga förfaringsätt följas vid användning, service och kalibrering av alkolås.

Det intyg över montering och kalibrering av alkolås som avses i 7 § 2 mom. i lagen om godkännande av alkolås för användning i trafik (/) ska medföras i fordonet under körning.

Närmare bestämmelser om montering och inställning av alkolåset kan utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

3 §

Förfarande när ett fordon med alkolås går sönder

Om fordonet med alkolås går sönder eller om det finns någon annan liknande orsak, får ett annat fordon än det som har alkolås tillfälligt användas under högst fem vardagar. Trafikidkaren ska genast underrätta den som har beställt körningen om att ett annat fordon än det som har alkolås används.

4 §

Förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) försummar att utrusta ett fordon som används vid körning som avses i 1 § 1 mom. med alkolås eller att hålla alkolåset i funktionsdugligt skick,

2) bryter mot tidsfristen i 3 § eller försummar att göra den anmälan som trafikidkaren åläggs göra i paragrafen, eller

3) försummar att i fordonet under den körning som avses i 1 § 1 mom. medföra det intyg över montering och kalibrering av alkolås som avses i 2 § 2 mom., ska dömas till böter för förseelse mot bestämmelserna om användning av alkolås, om inte strängare straff för gärningen eller försummelsen föreskrivs i någon annan lag.

Polisen ska underrätta den som beställt transporten om det finns misstanke om sådan förseelse mot bestämmelserna om använd-

ning av alkolås som avses i 1 mom. 1 eller 2 punkten.

5 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 4 juni 2010

Republikens president

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*