

RP 180/2017 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till vägtrafiklag och till vissa lagar som hänför sig till den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås en ny vägtrafiklag genom vilken man genomför statsminister Juha Sipiläs regerings spetsprojekt för skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet och för smidigare författningar. Genom propositionen verkställs statsrådets principbeslut om vägtrafiksäkerheten. Flera lagar som hänför sig till detta beslut ändras samtidigt.

Syftet är att reglerna om trafikbeteendet ska samordnas i vägtrafiklagen. Dessa innefattar de allmänna principerna i trafiken samt trafikreglerna och reglerna gällande användning av fordon på väg. I lagen ska även föreskrivas om regleringen av trafiken och om de anordningar och vägmärken som används för att reglera trafiken. Dessutom föreskrivs det om den avgift för trafikförseelse som påförs vid överträdelse av lagen samt om avgiftssystemet.

Genom att avveckla vägtrafiklagstiftningen minskar man byråkratin och ökar vägtrafikanternas eget ansvarstagande när det gäller trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken samt miljön. Dessutom minskar antalet enskilda bestämmelser. Ordalydelse i bestämmelserna preciseras, förenklas och moderniseras.

I och med att bestämmelserna reformeras har man bättre förutsättningar för att uppfylla de krav som ställs i grundlagen, i internationella avtal och i Europeiska unionens lagstiftning. Den snabba tekniska trafikutvecklingen och automatiseringen ska beaktas bättre än i den gällande lagstiftningen.

Lagarna avses i huvudsak träda i kraft under år 2019. Den föreslagna vägtrafiklagen innehåller även bestämmelser om övergångsperioden.

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
ALLMÄN MOTIVERING	5
1 INLEDNING.....	5
1.1 Allmänt	5
1.2. Trafiksystemet i Finland.....	6
1.3. Trafiksäkerhetsläget i Finland	12
1.4. Vägtrafikens automatisering.....	18
2 NULÄGE	22
2.1. Det huvudsakliga innehållet i lagstiftningen om beteendet i vägtrafiken	22
2.1.1. Vägtrafiklagens tillämpningsområde - Väg.....	24
2.1.2. Begrepp och definitioner.....	30
2.1.3. Grundläggande förutsättningar för tryggt trafikbeteende – allmänna principer.....	30
2.1.4. Grunderna för trafikbeteendet - Trafikregler.....	43
2.1.5. Trafikregler	43
2.1.6. Reglering av vägtrafiken	76
2.1.7. Användning av fordon	87
2.1.8. Trafikolyckor och säkerhetsåtgärder	100
2.1.9. Trafikövervakning	102
2.1.10 Trafikbrott	104
2.1.11. Påföljder.....	106
2.1.12. Viss social lagstiftning om vägtransporter och färdskrivare vid vägtransporter.....	110
2.1.13 Bestämmelser om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård.....	110
2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	112
2.2.1. Bakgrund	112
2.2.2. Internationella konventionen om vägtrafik	112
2.2.3. Konventionen om vägmärken och signaler	113
2.2.4. Europeiska unionens lagstiftning	114
2.2.5 Trafikregler i vissa stater i Europa	115
2.2.6. Trafikpåföljder och trafikpåföljdssystem i vissa stater i Europa	117
2.3. Bedömning av nuläget	130
3. MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	133
3.1. Målsättning	133
3.2 Alternativ för genomförandet	134
3.2.1 Fordonsförare	134
3.2.2. Stannande och parkering av fordon	134
3.2.3. Cyklisters och cykelpassagerares skyddshjälm.....	136
3.2.4. Gåendes reflexer	137
3.2.5. Fordons vinterdäck	138
3.2.6. Vägmarkeringarnas färger.....	139
3.2.7. Påföljder och system gällande trafikförseelser	139
3.3. De viktigaste förslagen	143
3.3.1 Vägtrafiklagen.....	143
3.3.2. Lagen om ändring av körkortslagen	152
3.3.3. Lagen om ändring av körkortslagen och lagen om trafikservice	152

RP 180/2017 rd

4. PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	153
4.1. Samhälleliga konsekvenser	153
4.2. Revideringen av systemet för påföljder för trafikförseelser	155
4.3. Bedömning av hur systemet för påföljder för trafikförseelser inverkar på ekonomin och på myndigheternas verksamhet	155
5. BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	164
6. SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	179
DETALJMOTIVERING	179
1 LAGFÖRSLAG	179
1.1 Vägtrafiklagen	179
1.2 Lagen om ändring av fordonslagen	288
1.3. Lagen om ändring av II avd. 2 kap. 13 § i lagen om transportservice	289
1.4. Lagen om ändring av 2 a kap. 3 § i strafflagen	289
1.5 Lagen om ändring av lagen om ordningsbotsförseelser	289
1.6 Lagen om ändring av körkortslagen	290
1.7. Lagen om upphävande av 21 § i lagen om parkeringsövervakning	292
1.8 Lagen om upphävande av lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet	292
1.9 Lagen om upphävande av lagen om vägtrafikens tryggnad genom vägmärken i vissa fall	292
1.10 Lagen om ändring av 35 § i fordonsskattelagen	292
1.11 Lagen om ändring av lagen om flyttning av fordon	292
1.12 Lagen om ändring av 15 b § i polisförvaltningslagen	292
1.13 Lagen om ändring av banlagen	292
1.14 Lagen om ändring av 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna	292
2. NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	293
3. IKRAFTTRÄDANDE	294
4. FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	295
LAGFÖRSLAG	305
Vägtrafiklag	305
BILAGA	VIRHE. KIRJANMERKKIÄ EI OLE MÄÄRITETTY.
BILAGA	VIRHE. KIRJANMERKKIÄ EI OLE MÄÄRITETTY.
om ändring av fordonslagen	380
om ändring av VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice	382
om ändring av 2 a kap. 3 § i strafflagen	383
om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om ordningsbotsförseelser	384
om ändring av körkortslagen	385
om upphävande av 21 § i lagen om parkeringsövervakning	387
om upphävande av lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet	388
om upphävande av lagen om vägtrafikens tryggnad genom vägmärken i vissa fall	389
om ändring av 35 § i fordonsskattelagen	390
om ändring av 2 och 4 § i lagen om flyttning av fordon	391
om ändring av 15 b § i polisförvaltningslagen	392
om ändring av 18 och 89 § i banlagen	393
om ändring av 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna	394
PARALLELTEXT	VIRHE. KIRJANMERKKIÄ EI OLE MÄÄRITETTY.
om ändring av fordonslagen	395

RP 180/2017 rd

om ändring av VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice.....	398
om ändring av 2 a kap. 3 § i strafflagen	399
om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om ordningsbotsförseelser	400
om ändring av körkortslagen.....	407
om upphävande av 21 § i lagen om parkeringsövervakning	409
om upphävande av lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet	410
om ändring av 35 § i fordonsskattelagen.....	412
om ändring av 2 och 4 § i lagen om flyttning av fordon	413
om ändring av 15 b § i polisförvaltningslagen	414
om ändring av 18 och 89 § i banlagen.....	415
om ändring av 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna	417

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

1.1 Allmänt

I denna proposition föreslås en reform av vägtrafiklagstiftningen i Finland. Det är fråga om en helhet vars syfte är att förnya och förbättra den gällande vägtrafiklagen och den reglering som utfärdats med stöd av den. Det är tredje gången vägtrafiklagen i Finland blir föremål för en helhetsöversyn.

Vägtrafiken har reglerats genom ett stort antal bestämmelser i olika lagar, förordningar och beslut. Lagstiftningen är av betydelse för samtliga finländare och utlänningar som rör sig i Finland samt för den internationella vägtrafiken. Genom reformen strävar man efter att vägtrafikanterna ska handla på ett så enhetligt och förutsebart sätt som möjligt. För att trafiken ska vara trygg, smidig och ekologisk förutsätts det att vägtrafikanterna i tillräckligt stor utsträckning känner till spelreglerna för vägtrafiken och förstår syftet med dem. Då vägtrafikanterna förstår och uppfattar reglerna korrekt är det nämligen lättare för dem att följa reglerna.

Enligt den regeringsproposition (RP 74/1979 rd) som berör den gällande vägtrafiklagen var det viktigaste syftet med lagstiftningen att minska antalet trafikolyckor och andra skador och olägenheter som orsakas av trafiken. Samtidigt måste man dock ta hänsyn till att trafiken ska löpa smidigt samt till att alla vägtrafikanter ska ges lika möjligheter att röra sig i trafiken. Vid utarbetandet av den aktuella propositionen fanns det inte anledning att avvika från de nämnda målsättningarna.

I den regeringsproposition som berör 1981 års lag konstaterades det vidare att ungefär hälften av vägtrafikoffren vid den tid då propositionen utarbetades var gående och cyklister. Gång- och cykeltrafikens ställning hade försämrats i och med att motortrafiken hade ökat. Med hjälp av lagstiftningen fanns det därför skäl att särskilt trygga ställningen för dessa vägtrafikantgrupper.

Vidare hade trafikstockningar konstaterats utgöra en väsentlig olägenhet i stora tillväxtcentra. I början av 1980-talet strävade man efter att gynna kollektivtrafiken och möjliggöra trafikarrangemang som minskade olägenheterna i anslutning till rusningstrafiken.

För trafikreglernas del konstaterades det att reglerna måste vara lättfattliga och tydliga, eftersom en betydande del av lagstiftningen direkt berörde beteendet i trafiken. För att trygga bestämmelsernas efterlevnad måste det också skapas förutsättningar för tillräckligt effektiv övervakning. Med hjälp av påföljdssystemet strävade man efter att förebygga framför allt sådant beteende som innebar grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Den tilltagande internationella trafiken gav Finland anledning att i så stor utsträckning som möjligt förenhetliga sin lagstiftning med de internationella konventionerna och med de nordiska ländernas rekommendationer. Vid behov föreslogs dock avvikelser från de internationella konventionerna, i sådana fall där de stod i strid med de nationella målsättningarna. Denna typ av avvikelser är dock inte längre möjliga efter att Finland år 1985 ratificerat den internationella konventionen om vägtrafik.

Syftet med den aktuella reformen av vägtrafiklagstiftningen har många likheter med det syfte som fastställdes för 1981 års vägtrafiklag. I över trettio års tid har vägtrafiken fortsatt att öka i omfattning, och t.ex. antalet bilar och andra motordrivna fordon har likaså ökat. I fortsättnings-

en är det också nödvändigt att fästa allt större uppmärksamhet vid stävan efter att minska de miljökador och miljöolägenheter som trafiken medför. Vägtrafiken utgör orsaken till ca 20 procent av alla växthusgasutsläpp.

Regleringen av vägtrafiken är av stor betydelse för hela samhällets funktion, t.ex. för national-ekonomin och för umgänget mellan människor. Vägtrafiken utgör en del av vardagslivet för alla samhällsmedlemmar, såväl människor som djur. Det är svårt att särskilja vad som är trafik och vad som inte är det. Trafiken har betydelse och konsekvenser för flera samhällssektorer, åtminstone för människors möjligheter att röra sig smidigt samt för miljön och ekonomin. Trafikens sociala verkningar ska inte heller glömmas. Trafiken är också av betydelse bl.a. med tanke på trygg färd, och den har en central roll inom det samhälleliga uppgiftsfältet som helhet.

Trafiken genomgår för närvarande ett omfattande brytningsskede. Inom trafiksystemet pågår nämligen en övergång till den digitala eran. Genom digitaliseringen förnyas och förbättras verksamhetsmodellerna inom både den privata och den offentliga sektorn.

Därför har vägtrafiklagstiftningen reviderats i en ny anda. Till lagstiftningsprojektets syften hör naturligtvis att eliminera den mångtydighet och de brister som belastar lagstiftningen samt att göra lagstiftningen till en mer konsekvent helhet. Till de centrala målsättningarna hör emellertid också att ta hänsyn till de behov som hänför sig till automatiseringen och informations-teknologin. Därigenom är det möjligt att upprätthålla och främja trafiksäkerheten, trafikens smidighet och vägtrafikanternas jämlikhet, samt påverka miljön positivt.

1.2. Trafiksystemet i Finland

Trafiksystemet omfattar trafikens infrastruktur, samfärdsmedlen, de människor som färdas och varor som transporteras i trafiken, samt de författningar och de organisationer som hänför sig till dessa. I vid utsträckning omfattar trafiksystemet också trafikinformation och trafiktjänsterna. Trafiksystemet är fast förknippat med de övriga samhällsfunktionerna, såsom utvecklandet av region- och samhällsstrukturen. Till målen med trafikpolitiken och trafiksystemet hör att färderna och transporterna ska vara trygga och att trafiksystemet ska vara ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

Verksamhetsbetingelserna förändras kontinuerligt och man kan skönja vissa utvecklingstendenser som påverkar trafiksystemet. Exempelvis kan klimatförändringens inverkan leda till att trafiksystemets funktionalitet utvecklas i en icke-önskvärd riktning. Utvecklandet av trafiksystemet kan främjas t.ex. med de nya metoder som tekniken medför. Tekniken förbättrar trafik-säkerheten, eftersom den bl.a. möjliggör mer avancerade övervakningsmetoder och fortskaffningsmedel samt bättre reglering av trafiken.

Ett välfungerande trafiksystem är av betydelse också för näringslivets konkurrenskraft. Konkurrenskraften förutsätter att globala nätverk upprätthålls, såsom förbindelser mellan olika centra och länder, samt att trafiksystemen i storstadsregionerna är välfungerande.

Finland urbaniseras och befolkningen åldras

Finland urbaniseras allt mer. I stadsregionerna sker tillväxten främst i städernas randområden och i kranskommunerna, som ligger längre från servicen och arbetsplatserna, vilket ökar människors behov av att färdas från ett ställe till ett annat. Biltrafiken ökar således till följd av den glesa stadsstrukturen och befolkningsökningen i stadsregionerna och tätorterna. Den glesa stadsstrukturen och den ökande trafiken leder även till fler trafikolyckor. Den ökande biltrafiken har negativa konsekvenser för miljön.

På landsbygden glesnar befolkningen och de som bor kvar är ålderstigna. I vardagen färdas människor till största delen med personbil, eftersom det är svårt att upprätthålla regelbunden reguljärtrafik. Befolkningen fortsätter att åldras och befolkningsstrukturen förändras. Exempelvis kommer antalet medborgare som fyllt 70 år att fördubblas, och år 2020 kommer nästan en fjärdedel av befolkningen att vara äldre än 65 år. För närvarande är var femte finländare minst 65 år gammal. Beträffande storleken på den andel av befolkningen som fyllt 65 placeras sig Finland för tillfället på sjätte plats bland de 28 EU-länderna. Den förändrade befolkningsstrukturen har återverkningar som berör alla samhällssektorer, också trafiksystemet.

Även invandringen påverkar det finländska samhället och dess befolkningsstruktur. Invandringen riktar sig dock ojämnt mot de olika regionerna i Finland. Största delen av invandrarna har bosatt sig i landets största städer.

Vägtrafiknätet och dess skick

Trafiken och trafiklederna utgör en central del av trafiksystemet, som påverkar hur väl systemet fungerar. Trafikmängden är förknippad med den allmänna ekonomiska utvecklingen. Under tider med ekonomisk tillväxt ökar näringslivets transportbehov och medborgarnas konsumtion. Inom trafiksektorn kan detta skönjas i form av ökad trafik och fler trafikolyckor. Då den ekonomiska tillväxten är svag är trenden i allmänhet den motsatta. Det har antagits att recessionen i Europa har bidragit till att trafiksäkerheten under 2010-talet har förbättrats inom hela Europa.

Finlands vägnät består av landsvägar, kommunala gatunät och enskilda vägar. Trafikverket svarar tillsammans med de regionala Närings-, trafik- och miljöcentralerna för underhållet och utvecklandet av det statliga vägnätet. De statliga landsvägarna bildar en sträcka på sammanlagt 78 000 kilometer. Hela vägnätets längd är ca 454 000 kilometer. Därav utgör de enskilda vägarnas och skogsbilvägarnas andel 350 000 kilometer och kommunernas gatunät 26 000 kilometer. Riks- och stamvägarna, dvs. huvudvägarna, uppgår till drygt 13 000 kilometer, varav drygt 800 kilometer är motorvägar. Största delen av vägsträckorna, ca 64 800 kilometer, utgörs av region- och förbindelsevägar. Dessa representerar dock bara drygt en tredjedel av trafiken. Cykel- och gångvägarna omfattar ca 5 300 kilometer. Av landsvägarna är ca 65 procent eller sammanlagt ca 50 000 kilometer belagda.

Av det lågtrafikerade vägnätet hör ca 41 000 kilometer, dvs. över hälften av hela landsvägsnätet, till den lägsta underhållsklassen. Vägnätets omfattning medför utmaningar för vägunderhållet.

Vägnätet i Finland har på vissa ställen börjat förfalla till följd av den otillräckliga finansiering som anvisats för underhållet. Reparationsskulden för vägnätet uppgår till ca 1 miljard euro. Den parlamentariska arbetsgrupp som tillsatts av kommunikationsministeriet konstaterade i sin utredning år 2014 att den fortlöpande ökningen av reparationsskulden påverkar vägarnas skick och farbarhet (Kommunikationsministeriets publikationer 35/2014). Det största problemet utgörs av underhållet av det omfattande och till största delen lågtrafikerade vägnätet.

Landsvägsunderhållet omfattar skötsel och underhåll av belagda vägar, grusvägar, broar, vägarnas omgivning samt anordningar och konstruktioner vid landsvägarna. Vägarna har i enlighet med sin användning indelats i olika underhållsklasser, där tidpunkten för olika underhållsåtgärder varierar. Beträffande de belagda landsvägar som staten svarar för har underhållsklassen fastställts i enlighet med vägens betydelse. Då de till buds stående anslagen inte medger reparation av alla sådana vägavsnitt som är i dåligt skick, används den nämnda underhållsklassificeringen som hjälp vid inriktningen av de tillgängliga resurserna.

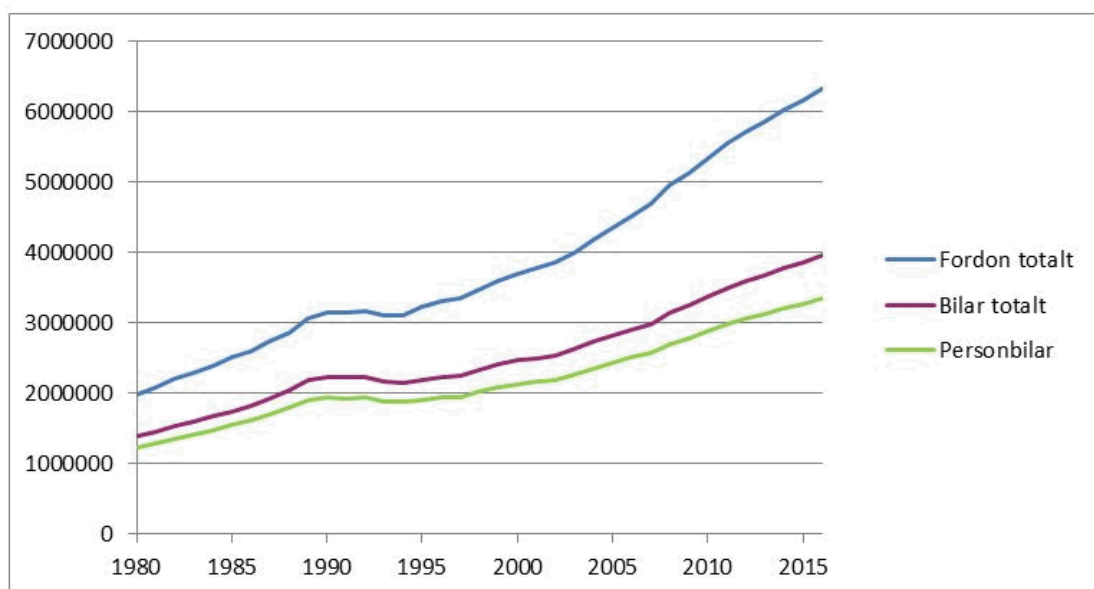
RP 180/2017 rd

Vägtrafiksäkerheten tryggas för hela vägnätets del, men i enlighet med de riksomfattande riktlinjerna prioriteras livligt trafikerade huvudvägar när det gäller iståndsättning av vägbeläggningen. Det mer låtrafikerade vägnätet iståndsätts i mån av möjlighet.

Fordonsbeståndet

Vid utgången av år 2015 fanns det enligt Statistikcentralens statistik 6 152 680 fordon registrerade i fordonsregistret, varav 5 066 119 användes i trafik. Det totala antalet registrerade fordon ökade under år 2015 med 2,3 procent och antalet fordon som användes i trafik ökade med 0,4 procent i förhållande till läget vid utgången av år 2014. Av de fordon som användes i trafik i slutet av år 2015 uppgick antalet bilar till 3,031 miljoner. Personbilarna utgjorde 86 procent av de bilar som användes i trafik. Antalet personbilar som användes i trafik ökade med något mindre än en procent i förhållande till året innan. I vägtrafiken i Finland används i genomsnitt 480 personbilar per tusen invånare.

Fordonsbeståndet under åren 1980–2015 (Statistikcentralen):



Fordonsbeståndet har kontinuerligt ökat. Antalet motorcyklar, mopeder och lätta fyrhjulingar som används i trafik har emellertid minskat. År 2015 användes ca två procent färre motorcyklar och nästan nio procent färre mopeder i trafik än år 2014. Antalet mopedbilar har däremot ökat. Antalet mopedbilar som används i trafik har under åren 2007–2015 ökat med sammanlagt 168 procent. År 2015 användes 8 253 mopedbilar i trafik, men deras antal minskade ändå en aning i förhållande till året innan. Under de fem senaste åren har antalet mopedbilar som används i trafik ökat med nästan 14 procent.

Finlands fordonsbestånd hör till de äldsta i Europa. De personbilar som år 2015 var registrerade i Fastlandsfinland var i genomsnitt 13,9 år gamla, och genomsnittsåldern för de bilar som användes i trafik var 11,7 år. I landskapet Nyland var genomsnittsåldern för personbilar lägst, dvs. 11,6 år, och i landskapet Norra Karelen högst, dvs. 15,9 år. Personbilbeståndets genomsnittsålder har kontinuerligt ökat under nästan vart och ett av de senaste tio åren. År 2015 var genomsnittsåldern för paketbilar som användes i trafik 12,5 år, för lastbilar 13 år och för bussar 11,5 år (Autoalan Tiedotuskeskus). Under de senaste tio åren (2006–2015) har genomsnittsåldern för personbilar som används i trafik (frånsett museibilar) ökat med 6,7 procent, och under de senaste fem åren med nästan fem procent.

Antalet första registreringar av personbilar har under de allra senaste åren ökat en aning. År 2015 gjordes första registreringar av 108 812 personbilar, vilket var 2,4 procent fler än året innan. En jämförelse som omfattar en längre period visar emellertid att antalet första registreringar av fordon har minskat. Antalet första registreringar har under åren 2006–2015 för samtliga biltyper del minskat med 10,3 procent och för personbilarnas del med 9,4 procent. Antalet första registreringar av motorcyklar och mopeder har halverats på tio år.

Körkort

I Finland fanns det år 2015 sammanlagt över 3,7 miljoner giltiga körkort. Antalet giltiga körkort har under åren 2010–2015 ökat med 0,4–1,0 procent. Under en tioårsperiod (2006–2015) har de giltiga körkorterna ökat med 4,7 procent. Nästan en femtedel av körkorterna (19 procent) innehas av personer som fyllt 65 år, medan 12 procent av de giltiga körkorterna innehas av 15–24-åringar.

Trafik- och transportprestationer

Finländarnas persontrafikprestation på resor i hemlandet uppgår till ca 74 miljarder personkilometer per år. Ca 90 procent av prestationen ackumuleras på landsvägar, gator och enskilda vägar. Kollektivtrafikens andel utgör ungefär en femtedel. För arbetsresornas del utgör kollektivtrafikens andel ca 15 procent.

Av finländarnas resor hänför sig en fjärdedel till arbete, skolgång eller studier. Särskilt för dessa resor används i stor utsträckning kollektivtrafik, även om en fjärdedel av arbetsresorna utförs med personbil. En knapp tredjedel av resorna utförs i syfte att göra uppköp och utträta ärenden, medan en dryg tredjedel är anknutna till fritiden. De resor som görs på fritiden står för det största kilometerantalet. För de dagliga resornas del ökar medelhastigheten och resornas längd kontinuerligt. Denna utveckling har ett direkt samband med samhällsstrukturen och markanvändningen.

Antalet personbilar har ökat och framför allt har s.k. andrabilar blivit allmännare. Antalet resor per bil har minskat betydligt. De allmännaste resorna utgörs av korta resor på 1–3 kilometer. För gång- och cykelfärdernas del har kilometerantalet minskat.

Den totala trafikprestationen på landsvägar, gator och enskilda vägar i Finland har på tio år (2005–2014) ökat med ca 3 procent. För landsvägarnas del uppgick trafikprestationen år 2014 till 36 925 miljoner bilkilometer och för gatornas och de enskilda vägarnas del till 17 655 miljoner bilkilometer. Av den totala trafikprestationen hänför sig 67,5 procent till landsvägarna. Trafikprestationen på landsvägarna har på tio år ökat med nästan 4 procent. För landsvägarnas del ökade den totala prestationen från år 2014 till år 2015 med ca 1,4 procent. Också för personbiltrafikens del har trafikprestationen på landsvägarna ökat med över 4 procent på tio år (2005–2014).

För lastbilarnas och paketbilarnas del motsvarade trafikprestationen på landsvägarna ca 14 procent av antalet bilkilometer. För lastbilarnas del har trafikprestationen på landsvägarna på tio år ökat bara i ringa utsträckning, med ca en procent. Också för paketbilarnas del har ökningen av trafikprestationen under samma tid varit liten, 2,3 procent.

Trafikmängden är i stor utsträckning anknuten till det rådande ekonomiska läget, vilket även återspeglar sig i hur trafiksäkerheten utvecklas.

Cykling

Cyklingen är en viktig trafikform i Finland. Enligt den persontrafikundersökning som utförts beträffande åren 2010–2011 utfördes ca 8 procent av resorna med cykel.

Cyklingens andel av färdställen har emellertid minskat. Dess andel var ännu i slutet av 1990-talet 11 procent. Användningen av mopeder och mopedbilar har lett till att gång- och cykeltrafiken har minskat bland 15–17-åringar. Cyklingen har minskat bland barn, unga och unga vuxna samt pensionärer. Bland 35–54-åringar har cyklingens andel däremot inte förändrats.

Efter den senaste riksomfattande persontrafikundersökningen har man dock i många städer upplevt en betydande ökning av cyklingen. Exempelvis Esbo, Helsingfors och Tammerfors har rapporterat om att cyklingen har ökat. Det är fråga om en allmän trend i Europa, i och med att cyklingen under 2010-talet har börjat öka betydligt i flera EU-länder.

Kommunikationsministeriet publicerade år 2010 en Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020. I planen har man uppställt som mål att det år 2020 ska göras 20 procent fler färder till fots och på cykel än vad som var fallet år 2005. Framför allt eftersträvas en övergång från privatbilism till cykling. Bakgrunden till denna målsättning utgörs av en strävan efter att utöka sådana trafikformer som är miljövänliga, trygga och jämlika samt gynnsamma ur folkhälso-synvinkel.

I Finland finns det potential för cykling i synnerhet på sträckor som är kortare än fem kilometer. För närvarande utförs bara 12 procent av dessa resor med cykel. Exempelvis i Holland är motsvarande andel 39 procent. Av de resor som är 3–5 kilometer långa utförs i Finland 65 procent med personbil.

De eldriva cyklarna väntar ännu på sitt genombrott i Finland. Exempelvis i Holland användes år 2010 elcyklar för 10 procent av cyklingssträckorna. Elcyklarna kommer att ha betydande konsekvenser för trafiken. Fler och längre resor kommer att utföras med elcyklar, det kommer att transporteras större laster på dem och cykeltrafikens medelhastighet kommer att öka.

Internationella undersökningar har visat att infrastrukturen och samhällsstrukturen är de viktigaste faktorer som påverkar cyklingens popularitet. Människor väljer att cykla då det går snabbt, bekvämt och smidigt jämfört med privatbilism men också jämfört med kollektivtrafik.

Största delen av cykelvägarna i Finland utgörs av kombinerade cykel- och gångbanor, vilka ställvis är oändamålsenliga. I Finland har man sedan 1960-talet tillämpat en modell som härstammar från Sverige, där cykel- och gångtrafik sker sida vid sida. Tidigare gällde detta även mopedtrafik. Den gällande lagstiftningen kan i viss mån anses innefatta bestämmelser som försvårar och begränsar cyklingen och planeringen av den. Det största problemet utgörs dock av att lagstiftningen och infrastrukturen inte i alla avseenden stöder varandra. Cyklisterna och andra vägtrafikanter jämför ofta cyklisterna med gående, inte med fordonsförare. Detta har t.ex. lett till att cyklisterna ofta cyklar på gångbanor och till att cyklisternas medelhastighet är förhållandevis låg. En cyklist som uppfattar sig själv som en gående beter sig också som en gående, inte som en fordonsförare. Det är däremot inte lämpligt att sådana cykelsportutövare som färdas snabbt i grupp använder sig av kombinerade cykel- och gångbanor.

Undersökningar har visat att de dubbelriktade cykelbanor som är vanliga längs gatorna i Finland medför relativt stora faror i korsningar. En bilist som kommer från en sidogata upptäcker nämligen inte nödvändigtvis en cyklist som närmar sig från höger på cykelbanan. Det är också möjligt att en motorfordonsförare som svänger till vänster i korsningen och samtidigt korsar cykelbanan glömmer att kasta en blick över cykelbanan till vänster och ge akt på trafiken på den.

I tätorter strider dubbelriktade cykelbanor mot principen om högertrafik.

Spårtrafik

I Finland finns det för närvarande spårtrafik bara i Helsingfors. I Tammerfors finns det dock långt framskridna planer på en snabbspårväg, och också i Åbo har möjligheterna till spårtrafik utretts.

I Helsingfors inleddes spårtrafiken år 1890, och sedan år 1900 har den varit eldriven. För närvarande omfattar spårvägsnätet ca 50 kilometer, och med hjälp av det görs en normal vardag över 200 000 resor. På årsnivå uppgår resorna till ca 57 miljoner. Med spårvagnarna körs det ca 5,5 miljoner kilometer per år, och resorna med dem omfattar ca 120 miljoner kilometer.

För spårtrafiken svarar HST Spårtrafik, som utgör en del av Helsingfors stads trafikverk HST. För bannätet svarar HST Infrastruktur, som hör till samma affärsverk. Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) är den behöriga myndighet som svarar för planeringen av tidtabellerna och beställningen av trafik tjänster.

HST Spårtrafik förfogar över ca 125 spårvagnar, varav drygt 90 är i bruk samtidigt under vardagar. Största delen av vagnarna är 24,5–26,5 meter långa och 2,3 meter breda. De äldsta vagnarna är 20 meter långa. De nyaste vagnarna är 27,6 meter långa, och i avvikelse från de äldre vagnarna 2,4 meter breda. Vagnarnas nominella kapacitet omfattar ca 100–150 passagerare.

Under åren 2000–2013 omkom 13 personer i trafikolyckor där spårvagnar var inblandade. Antalet skadade var under samma tid ca 370. I spårvagnsolyckor omkommer i genomsnitt en person per år, medan ca 30 skadas.

Enligt HST Spårtrafiks egen statistik är spårvagnarna årligen inblandade i ca 300 olyckor, vilka innefattar också andra olyckor än sådana som kommer till polisens kännedom. Den statistikföring som inletts år 2005 visar att antalet olyckor har minskat. Största delen av de olyckor som registrerats hos operatören har utgjorts av små krockar som bara föranlett plåtskador, eller av motsvarande små sammanstötningar.

Största delen av dem som omkommit i samband med spårvagnsolyckor har varit gående. På grund av spårvagnens stora massa kan också en svag sammanstötning med en gående få allvarliga följder. Olyckor som drabbat gående har oftast inträffat i anslutning till de livligast trafikerade spårvagnshållplatserna och i Helsingfors stadskärna. En fjärdedel av de skadade har utgjorts av spårvagnsförare eller spårvagnspassagerare, varav 39 skadade sig då en spårvagn år 2008 körde på en annan spårvagn bakifrån.

I de gällande trafikreglerna för vägtrafiken regleras spårvagnsförarnas förfarande i huvudsak genom två paragrafer. Den viktigaste paragrafen är 47 § i vägtrafiklagen, där det bestäms att förare av spårvagnar i tillämpliga delar ska iaktta de bestämmelser som gäller förare av fordon, såvida inte något annat följer av lagens 14 §.

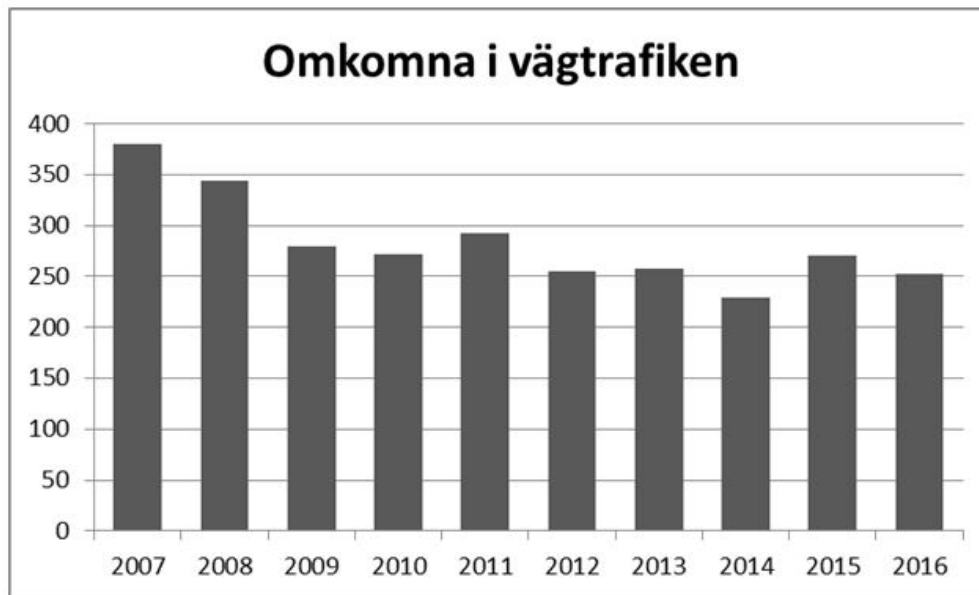
Enligt 14 § 5 mom. i vägtrafiklagen är huvudregeln att spårvagnar ska ges fri passage i korsningar. Dessutom bestäms det i vissa paragrafer som reglerar andra vägtrafikanternas förfarande att spårvagnar jämställs med bussar eller fordon i förhållande till de berörda vägtrafikanterna.

Spårtrafiken regleras förutom i lagstiftningen även i operatörens egen spårtrafikstadga, som antas av direktionen för Helsingfors stads trafikverk HST. Spårtrafikstadgan innehåller allmänna anvisningar bl.a. om hållplatsernas användning, samt noggrannare krav på spårvagnsförarens behörighet. Därutöver beskrivs praxisen för typgodkännande och besiktning av spårvagnar samt ansvaret för säkerheten i samband med spårtrafiken.

1.3. Trafiksäkerhetsläget i Finland

Europeiska unionen har uppställt som ett politiskt mål för trafiksäkerheten att antalet dödsolyckor i samband med vägtrafiken ska halveras fram till år 2020, i förhållande till 2010 års nivå. På basis av detta har man i Finland uppställt som mål att antalet omkomna i vägtrafiken år 2020 får uppgå till högst 136, vilket motsvarar hälften av antalet år 2010.

Enligt förhandsuppgifter omkom ca 253 personer i vägtrafiken år 2016. Antalet dödsfall i trafiken har minskat under 2010-talet, men dock inte enligt målsättningen. För att utvecklingen i fråga om uppnåendet av målet för år 2020 ska vara jämn borde det således ha inträffat ca femtio dödsolyckor färre än vad som var fallet.



Omkomna i vägtrafiken

En stor del av de personskador som orsakas i vägtrafiken saknas i den officiella statistik som grundar sig på polisens uppgifter. År 2016 skadade sig ca 5 900 personer i trafiken. Antalet skadade har enligt statistiken under de senaste tio åren minskat med ungefär 2 500 per år, trots att trafiken har ökat med ca 6 procent.



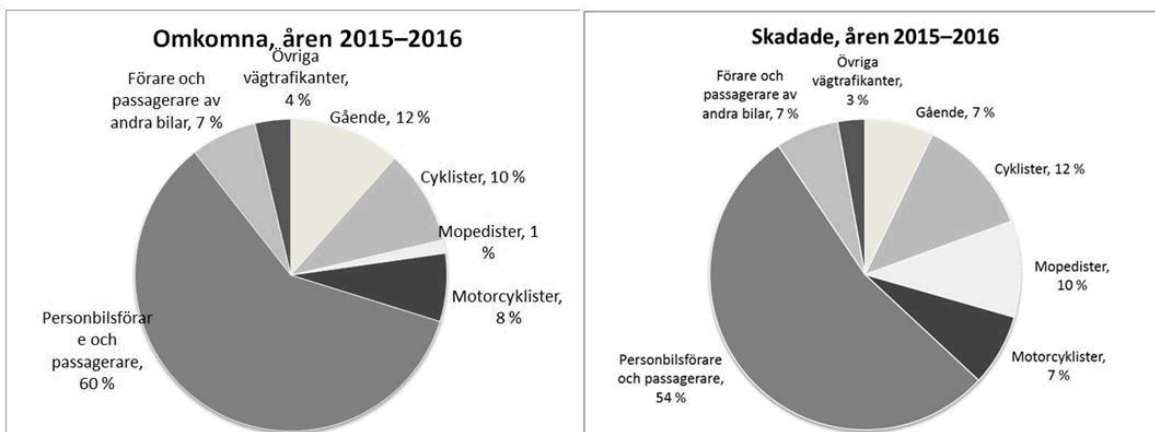
Skadade i vägtrafiken

RP 180/2017 rd

Beträffande antalet omkomna i trafiken placerar sig Finland i relation till invånarantalet nära medelnivån i Europa. År 2015 var Norge, Malta, Sverige, Storbritannien och Danmark de tryggaste länderna.

Av dem som omkommit i vägtrafiken i Finland har ca 60 procent förolyckats i personbilar. Årligen omkommer ca 30 gående och 25 cyklister i trafiken. Antalet omkomna motorcykelförare och mopedister har under de senaste åren minskat. År 2016 omkom enligt förhandsuppgifterna 5 mopedister och 16 motorcykelförare. Lastbilar eller bussar var inblandade i ca 30 procent av de olyckor som hade dödlig utgång. Andelen omkomna bland dessa fordons förare och passagerare utgjorde dock endast ca 2 procent av det totala antalet omkomna.

Av de skadade i vägtrafiken som polisen fått kännedom om har ca 54 procent färdats i personbil, 12 procent åkt cykel, 10 procent åkt moped och 7 procent färdats till fots.



Unga, dvs. 15–24-åringar, är ofta inblandade i trafikolyckor. Av de omkomna i trafiken har ca 20 procent utgjorts av 15–24-åringar, och av de skadade har ca 33 procent hört till denna åldersgrupp. Inom denna åldersgrupp har framför allt personbilsförare och mopedister blivit skadade. År 2015 omkom åtta 18–20-åriga personbilsförare per hundra tusen invånare, medan motsvarande relationstal för hela vuxenbefolkningens del är ca tre.

Av de omkomna i vägtrafiken har ca 25 procent utgjorts av personer som fyllt 65 år, medan ca 50 procent varit 15–24-åringar.

Dödsolyckor har inträffat främst på landsvägar och framför allt på huvudvägar, medan antalet personskador har fördelat sig jämnare mellan landsvägar och gator. Av olyckorna med dödlig utgång har ca 45 procent skett på huvudvägar, ca 30 procent på andra landsvägar, ca 20 procent på gator och ca 5 procent på enskilda vägar eller privata områden.

På huvudvägarna har de vanligaste dödsolyckorna utgjorts av frontalkrockar, på de övriga landsvägarna av avkörningsolyckor och på gatorna av olyckor som drabbat gående och cyklister. Av de olyckor som föranlett personskador har ca hälften skett på landsvägar.

År 2015 utgjorde rattfylleriolyckorna ca 20 procent av alla olyckor med dödlig utgång. Av de omkomna i dessa olyckor var ca 70 procent alkoholpåverkade förare, 25 procent passagerare till dessa och 5 procent utomstående.

Varför är trafiksäkerheten i Finland inte på samma nivå som i de bästa länderna?

Vid en granskning av antalet omkomna i vägtrafiken i förhållande till invånarantalet placerade sig Finland år 2015 på tionde plats bland EU-länderna. I Finland är antalet omkomna 48 per en miljon invånare, medan medeltalet i EU är 52. I relation till biltrafikens andel av trafikprestationen omkommer ca fem personer per en miljard körkilometer i vägtrafiken i Finland. Till denna del placerar sig Finland på femte plats bland EU-länderna. I många medlemsländer saknas emellertid uppgifter om trafikprestationen.

I Finland är antalet omkomna i trafiken i relation till befolkningen större än i länderna med den bästa trafiksäkerheten, bl.a. till följd av att vägtrafikens och i synnerhet personbiltrafikens andel av trafiken är större och bilbeståndets genomsnittsålder är högre. I Finland omkommer nästan dubbelt fler unga, dvs. 15–20-åringar, i trafiken än i länderna med den bästa trafiksäkerheten.

En internationell komparativ undersökning visar att saken påverkas av de långa avstånden i vårt land och av attitydproblem bland förarna. Jämfört med Sverige påverkas trafiksäkerheten i Finland negativt av att en stor del av körprestationerna i vårt land ackumuleras på vägar vars körfält i olika riktningar inte har separerats från varandra med en mittremsa eller ett mitträcke.

Allvarliga personskador i vägtrafiken

EU:s högnivågrupp för vägtrafiksäkerhet (High Level Group on Road Safety) rekommenderade år 2013 att man skulle börja föra statistik över antalet allvarligt skadade i vägtrafiken genom att utarbeta en enhetlig definition av vad som avses med allvarlig skada. Denna definition har använts i fråga om de olyckor som inträffat i Finland sedan år 2014, och kan tillämpas ungefär ett år efter rapporteringsårets utgång.

I Finland fås uppgifterna för statistiken genom att samla ihop polisens och sjukvårdens uppgifter. År 2014 uppgick antalet allvarligt skadade enligt den officiella statistiken till 519, och år 2015 till sammanlagt 477. Utöver detta fanns det under dessa år 434 fall i sjukvårdens databas, varav 399 var sådana allvarligt skadade som inte var kopplade till polisens uppgifter om olyckor.

De trafikolyckor som medför allvarliga personskador avviker på flera sätt från dödsolyckor. En större del av de allvarligt skadade är cyklister, mopedister och motorcyklister, och olyckorna inträffar oftare i tätorter. Vidare är de allvarligt skadade oftare barn och unga. I likhet med dödsolyckorna orsakar också allvarliga personskador samhället betydande ekonomiska förluster.

Förbättring av trafiksäkerheten

På det nationella planet. Riksdagen förutsatte våren 2015 att regeringen skulle utarbeta ett nytt principbeslut om en förbättring av vägtrafiksäkerheten (MI 3/2014 rd). Statsrådet utfärdade principbeslutet den 15 december 2016. I detta principbeslut uppmanades regeringen bl.a. utarbeta en proposition med förslag till totalrevidering av vägtrafiklagen.

Det hör till spetsprojekten i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering att göra författningarna smidigare och skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet i Fin-

land. Enligt regeringsprogrammet ska dessutom servicenivån i fråga om den inre säkerheten och rättsvården förbättras med hjälp av digitalisering och ny teknik. Rättsprocesserna ska för snabbas och domstolarna ges möjlighet att koncentrera sig på sina kärnuppgifter. Med hjälp av de åtgärder som hör till spetsprojekten kan man även bemöta de snabbt föränderliga utmaningarna inom trafiksäkerheten och förbättra trafiksäkerheten på det sätt som förändringarna i samhället kräver.

Den långsiktiga visionen i Finland är att ingen ska behöva omkomma eller bli allvarligt skadad i trafiken. Med hjälp av principbeslutet och regeringens övriga åtgärder säkerställer man att trafiksäkerheten förbättras såväl för vägtrafikanternas och fordonens som för infrastrukturens del. Principbeslutet förbättrar också beredskapen för en trygg automatisering av trafiken.

Till regeringens metoder för förbättring av trafiksäkerheten hör enligt principbeslutet bl.a. att säkerställa att trafikreglerna är tydliga och uppdaterade, att effektivisera iakttagandet av trafikreglerna och övervakningen av att de följs, att öka användningen av tryggare fordon och anordningar som hjälper föraren, att trygga finansieringen av och investeringarna i trygg väginfrastruktur, att utveckla säkerheten och informationssäkerheten i samband med automatiseringen av trafiken, att utveckla den körundervisning som ges vägtrafikanter och inlärningssätten, att öka transporttjänsternas attraktion och att minska risken för olyckor som hänför sig till förarens körskick.

Genomförandet av principbeslutet följs upp genom tillsyn över hur projekten framskrider.

Effekterna av principbeslutet följs upp med hjälp av de mätare som anges i beslutet.

Inom EU. Att förbättra vägtrafiksäkerheten är en internationell målsättning, eftersom trafikolyckor sker överallt. Europeiska kommissionen har fastställt politiska riktlinjer för vägtrafiksäkerheten för åren 2011–2020 i EU:s vägtrafiksäkerhetsprogram (Kommissionens meddelande KOM(2010) 389 av den 20 juli 2010: Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020).

EU:s roll i trafiksäkerhetsarbetet har utgjorts av att stöda medlemsstaternas myndigheter och förmedla information. EU:s riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020 syftar till att skapa allmänna ramar för främjande av trafiksäkerheten och stärka målsättningarna för nationella och lokala strategier. De tre viktigaste målsättningarna är att inrätta en strukturerad och samstämmig ram för samarbetet mellan medlemsstaterna för genomförande av riktlinjerna för trafiksäkerheten, att utarbeta en strategi för skador och första hjälpen samt att öka säkerheten för sårbara trafikanter.

EU:s trafiksäkerhetspolitik går ut på att öka säkerhetsnivån och garantera allmänheten överallt i Europa säkra och rena transporter. Medborgarna ska uppmuntras att bära eget ansvar för både sin egen och andras säkerhet. Europeiska kommissionen föreslår att man för att förbättra trafiksäkerheten ska sträva efter högsta trafiksäkerhetsstandarder i alla medlemsstater.

Vägtrafiksäkerheten har ett nära samband med flera olika politikområden, och inom trafiksäkerhetspolitiken måste man också beakta de övriga verksamhetssektorerna inom EU, samt de målsättningar som hänför sig till dem. Engagemang och konkreta insatser krävs av de europeiska myndigheterna, medlemsstaterna, de regionala och lokala förvaltningarna och det civila samhällets aktörer. Kommissionen har uppställt som mål för förbättrande av trafiksäkerheten att halvera antalet dödsolyckor i trafiken i EU fram till 2020, i förhållande till 2010 års nivå. Man strävar efter att nå detta mål genom att med olika åtgärder förbättra säkerheten för trafikanternas, fordonens och väginfrastrukturens del.

Kommissionen har fastställt sju strategiska mål för 2010-talet. Eftersom trafikanterna är den första länken i trafiksäkerhetskedjan och trafiksäkerhetspolitikens effektivitet i slutändan ofta beror på trafikanternas beteende, är kommissionens första strategiska mål att förbättra trafikundervisningen i samband med uppkörningen och fortbildningen för trafikanter. Det andra viktiga målet är att effektivisera övervakningen av trafikreglernas efterlevnad, som baserar sig på gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhet, genomförandekampanjer, fordonsteknik som bidrar till genomförandet av lagstiftningen samt nationella mål för genomförandet. För det tredje satsar man på säkrare väginfrastruktur. Till de övriga strategiska målen hör att utveckla säkrare fordon, att främja modern teknik för att öka trafiksäkerheten, att skapa bättre räddningstjänst och behandling efter skador samt att skydda sårbara trafikanter – mopedister, motorcyklister, gående, cyklister samt äldre och funktionshindrade.

Europaparlamentet förenade sig i sin resolution om europeisk trafiksäkerhet 2011–2020 med kommissionens uppfattning om att det krävs ett samstämmigt, övergripande och integrerat grepp för att öka trafiksäkerheten och om att trafiksäkerhetsfrågor måste integreras i alla relevanta politikområden.

Europaparlamentet stöder målsättningen om att halvera antalet dödsolyckor i trafiken och efterlyser fler tydliga och mätbara mål för detta. Europaparlamentet betonar att varje medborgare i EU inte enbart har rätt att själv använda vägnätet och rätt till säker trafik, utan även har en skyldighet att genom sitt beteende medverka till trafiksäkerheten. Enligt parlamentet krävs det en långsiktig strategi med målsättningen att helt och hållet undvika dödsoffer i trafiken.

Också Europaparlamentet betonar förbättrandet av trafikanternas utbildning och beteende, och anser att konceptet för livslångt lärande bör få ökad betydelse även i trafiken, samt att trafikutbildning och utbildningsprogram för vägtrafikanter bör inledas redan i tidig ålder i familjen och skolan. Europaparlamentet efterlyser åtgärder för att förbättra utbildningen för nya bilförare, och begär att man i körkortsutbildningen för nya förare ska uppmärksamma de viktigaste orsakerna till dödsfall och allvarliga skador i trafiken.

När det gäller rattfylleri efterlyser parlamentet en EU-övergripande, harmoniserad gräns för alkoholhalten i förarens blod. Parlamentet rekommenderar en gräns på 0 promille för yrkesförare och för nya förare (under de två första åren). Parlamentet rekommenderar också montering av alkoholås i fordon som används av trafikanter som gjort sig skyldiga till rattfylleri vid flera tillfällen.

Parlamentet stöder dessutom införande av kontrollsystem med vars hjälp även motorcyklisters hastighetsöverträdelser systematiskt kan registreras. Dessutom vill parlamentet se ett EU-övergripande förbud mot att skicka sms och e-post och mot att surfa på internet vid framförande av motorfordon. För att skydda mer sårbara trafikanter rekommenderar Europaparlamentet en högsta hastighet på 30 km per timme i bostadsområden och på alla enkelriktade gator i tätorter där det saknas ett särskilt körfält för cyklister.

Trafikinfrastrukturens betydelse för trafiksäkerheten är uppenbar. Europaparlamentet betonar vikten av att skapa tryggare väginfrastruktur och uppmanar medlemsstaterna att fästa större vikt bl.a. vid planeringen av vägarna. I samband med planeringen och underhållet av vägar bör man i ökad utsträckning beakta sådana infrastrukturåtgärder som skyddar cyklister och gående.

Europaparlamentet kräver också att fordonens säkerhet ska förbättras och rekommenderar bl.a. obligatorisk användning av alkoholås i alla nya typer av yrkesfordon för person- och godstransporter. Användningen av modern teknik för fordon, infrastruktur och nödtjänster bör likaså ut-

ökas och utvecklas. Parlamentet rekommenderar även tydligt urskiljbara trafiksäkerhetsbarriärer och särskilda fält för sårbara trafikanter.

EU-kommissionen offentliggjorde den 28 mars 2011 en vitbok om framtiden för transportsektorn. I vitboken anges EU:s långsiktiga mål för rörligheten. I planerna för ett gemensamt europeiskt transportområde presenteras en vision för trafiken i Europa ända fram till år 2050. I vitboken anges ett antal konkreta mål och projekt med hjälp av vilka man eftersträvar ett konkurrenskraftigt trafiksystem, som ökar rörligheten och eliminerar de viktigaste hindren inom nyckelsektorerna samt främjar tillväxten och sysselsättningen. I EU:s strategi för den framtida transportpolitiken strävar man efter att samordna förbättringen av rörligheten och sysselsättningen med en minskning av utsläppen. Avsikten är att skapa ett gemensamt trafiknät för olika trafikformer.

För att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem har man i vitboken för trafiksäkerhetens del uppställt som mål att antalet dödsolyckor i vägtrafiken ska minska till närmare noll fram till år 2050. När det gäller att minska antalet dödsoffer i vägtrafiken ligger fokus vid teknologin, övervakningen av reglernas efterlevnad och utbildningsåtgärder samt vid uppmärksammandet av särskilt sårbara trafikanter.

Finland har förbundit sig vid EU:s målsättningar. I sitt utlåtande angående vitboken stödde Finland kommissionens mål att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, och förordade de åtgärder som föreslagits för att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem som medför mindre utsläpp än för närvarande.

1.4. Vägtrafikens automatisering

Automatiseringen av vägtrafiken framskrider snabbt, och även i Finland förbereder man sig för en ny era. Ifall automatiseringen skulle framskrida utan att man på det nationella planet bereder sig på detta, skulle trafikens smidighet minska, liksom vägnätets kapacitet. För trafiksäkerhetens del skulle vi då inte kunna höra till de tryggaste länderna i Europa.

Automatiseringen innefattar en enorm potential för vägtrafikens del. Automatiseringen beräknas enligt undersökningarna och utredningarna vara av större betydelse än någon annan faktor t.ex. när det gäller att påverka antalet omkomna och skadade i vägtrafiken, utsläppsmängderna, mängden inbesparad tid samt välfärden. Eftersom det är fråga om ett mångfacetterat ämne finns det dock inte ännu tillgång till heltäckande forskningsresultat angående nyttan med automatiseringen.

I samband med nästan alla trafikolyckor med dödlig utgång har mänskliga faktorer utgjort en delorsak till olyckan. Genom att fordonen automatiseras tror man sig kunna minska de mänskliga felen. Det körsystem som möjliggörs genom automatisering minskar också bränsleförbrukningen, avgasutsläppen och trafikstockningarna. I och med långt driven automatisering kommer föraren att kunna använda resetiden t.ex. för arbete.

När det gäller regleringen rörande automatiserade bilar och automatiserat körande finns det dock stora utmaningar i anslutning till ansvarsfrågorna. Därför är det viktigt att man i samband med automatiseringen av trafiken uppmärksammar utvecklandet av den internationella och nationella regleringen av det ansvar som åligger föraren och fordonet. Enligt den gällande lagstiftningen ska föraren iaktta omsorg och försiktighet för att undvika fara och skada. Därför får föraren inte rikta sin uppmärksamhet mot andra uppgifter än att hantera fordonet. Det är dock under alla omständigheter klart att förarens roll på ett eller annat sätt kommer att förändras i framtiden.

RP 180/2017 rd

För att underlätta gestaltandet av automatiseringens olika grader har det utarbetats olika klassificeringar som beskriver automatiseringens utveckling från helt manuell körning till fullständig automatisering. För närvarande används oftast SAE International-klassificeringen, där automatiseringen har indelats i sex olika grader (0–5).

Övergången från grad 2 till grad 3 bör uppmärksammas särskilt, eftersom körningen och övervakningen av miljön då övergår från föraren till fordonets system. Den mänskliga föraren är då en reservaktör i förhållande till fordonets automation. När det gäller grad tre utgör den mänskliga förarens passivisering en uppenbar säkerhetsrisk med tanke på sådana situationer där fordonets automation på grund av komplexa förhållanden eller ett felläge överför styrnings- och övervakningsansvaret tillbaka till föraren.

De system som hänför sig till grad 1 omfattar t.ex. en parkeringsassistent som sköter styrrörelserna automatiskt och en körfältsassistent som automatiskt korrigerar körlinjen. De system som hänför sig till grad 2 omfattar t.ex. en helautomatisk parkeringsassistent och en trafikstockningsassistent som samtidigt reglerar körhastigheten, rörelserna i körfältet och avståndet till fordonet framför. System som hör till första, andra och tredje graden finns att tillgå i nya bilar. De system som hör till tredje graden möjliggör automatiserad körning under vissa begränsade förhållanden, t.ex. på motorvägar, då föraren kopplar på systemet. Systemet uppmanar föraren att ta över kontrollen av fordonet då situationen kräver det.

De olika graderna av automatisering framgår av SAE International:s allmänt tillämpade klassificering:

https://www.trafi.fi/filebank/a/1424379177/a8d819248b49d8ebbbfb7ef7cd6966d/16901-Trafi_Tietokortti_Automaatio_tieliikenteessa.pdf

Automatiseringens konsekvenser

I den utredning som utförts av Teknologiska forskningscentralen VTT Ab (nedan VTT) har den ökade automatiseringens följder granskats på grundval av olika forskningsresultat och uppskattningar. I det första skedet, då bilarna främst är utrustade med första gradens automatisering, är följderna på trafiksystemnivå endast små. Antalet dödsolyckor i trafiken kommer att minska med 5–10 procent, och hastighetsbegränsningarna kommer att iaktas bättre än för närvarande, men trafikstockningarna kommer eventuellt att öka eftersom systemet av säkerhetsskäl håller långt avstånd mellan fordonen. Kostnaderna för infrastrukturen kommer att öka, eftersom den automatiserade körningen ställer relativt höga krav på gatornas och vägnas standard. Det behövs t.ex. goda markeringar av körfälten och noggrann digital infrastruktur. Därför kommer det till en början att finnas bara ett fåtal vägsträckor som möjliggör automatiserad körning.

Då den andra graden av automatisering uppnåtts kommer körfältsassistenten att hindra frontalkrockar och avkörningsolyckor. Antalet dödsolyckor i trafiken kommer att minska med 10–15 procent. Trafikstockningar kommer att bildas med en mindre trafikmängd än förut, eftersom fordonens avstånd från varandra ökar ytterligare. Den förbättrade trafiksäkerheten minskar å andra sidan sådana trafikstörningar och trafikstockningar som orsakas av olyckor. Trafiken blir mer förutsebar, bekvämare och miljövänligare.

Kostnaderna för vinterunderhållet ökar ifall vägarna i stor utsträckning hålls i sådant skick som lämpar sig för automatiserad körning.

Då största delen av bilarna nått tredje eller fjärde graden av automatisering, färdas bilarna i huvudsak med samma hastighet och avstånden mellan dem är korta. Trafikens kapacitet ökar och trafikstockningarna minskar. Trafiksäkerheten förbättras avsevärt i och med att antalet allvarliga trafikolyckor beräknas minska med 40–80 procent i förhållande till nuläget. Det kan dock uppkomma nya typer av olyckor till följd av automatiseringen. Trafiken medför allt färre negativa miljökonsekvenser ifall resorna förlängs och trafikprestationen ökar till följd av att det är lätt att röra sig i trafiken. Beroende på hur beskattningen av bilismen utvecklas kan det bli dyrare att skaffa en bil. Detta är fallet om bilisterna måste svara för största delen av de väginvesteringar och underhållsåtgärder som krävs för att möjliggöra automatisering av vintrafiken.

Bedömningen av vilka konsekvenser tredje och fjärde gradens automatisering har för trafiksäkerheten innefattar emellertid ett antal osäkerhetsfaktorer. Väderleksförhållandena och väglaget påverkar nämligen systemens funktion, och brister i informationsförmedlingskapaciteten och dataskyddsbrister försämrar säkerheten. Om de tekniska systemen inte fungerar korrekt, kan allvarliga olyckor inträffa, eftersom bilarna färdas snabbare och närmare varandra. Säkerheten kan också försämrats av att fordon utrustade med fjärde gradens automatisering framställs av lätta material, vars hållbarhet vid krockar inte nödvändigtvis är den bästa. Dessutom kan det hända att användningen av säkerhetsbälten minskar då passagerarna gör sig bekväma i en miljö som upplevs trygg.

Faktorer som begränsar ibruktandet av automatiserade fordon

Den gällande lagstiftningen möjliggör i stor utsträckning användning av automatiserade fordon i Finland. Finlands vägtrafiklagstiftning grundar sig på Wienkonventionen om vägtrafik (FördrS 30/1986, nedan konventionen om vägtrafik). I artikel 8 i konventionen bestäms det att varje fordon eller fordonskombination i rörelse ska ha en förare. I konventionen bestäms det också att föraren hela tiden ska kunna kontrollera sitt fordon. Efter den ändring av konventionen som trädde i kraft år 2016 begränsar konventionen inte användningen av tekniska system som assisterar föraren, förutsatt att systemet kan kopplas bort. Konventionen möjliggör också användning av sådana tekniska system som föraren inte kan påverka, om systemet har godkänts inom ramen för konventionen. Ett sådant system utgörs t.ex. av en automatisk nödbromsassistent.

Överenskommelser om trafikreglerna och de tekniska krav som ställs på fordonen ingår i huvudsak inom ramen för konventionen om vägtrafik. Finland deltar aktivt i detta arbete.

Möjligheterna att öka automatiseringen begränsas av brister i kommunikationen mellan fordonen och miljön samt av brister i kartorna och väginfrastrukturen. Exempelvis kräver användningen av en körfältsassistent att fordonet känner igen vilket körfält det färdas i. Vissa andra system, såsom hastighetsvarnare och hastighetsbegränsare, kräver å sin sida identifiering av vägmärken. För att information om trafikljusens faser ska förmedlas till fordonet krävs friktionsfri kommunikation mellan fordonet och trafikordningarna.

Av väghållaren kräver automatiseringen att trafikordningarna är i gott skick och enhetliga på det internationella planet. Likaså ska den digitala beskrivningen av vägnätet vara så noggrann att fordonet kan följa väglinjen också då vägens yta är täckt av snö och is.

Den största utmaningen i samband med de automatiserade fordonens teknik utgörs av utvecklandet av miljömonitoreringen. Det är fråga om både en teknisk och en ekonomisk utmaning. I tekniskt avseende utgörs den största utmaningen av att utveckla bilens situationsmonitorering till en sådan nivå att man kan vara säker på att bilen klarar av att observera och reagera korrekt på olika situationer i trafikmiljön.

I ekonomiskt avseende utgörs utmaningen av att framställa denna egenskap på ett så kostnads-effektivt sätt att tillverkarna kan tillhandahålla den till ett pris som bilisterna är villiga att betala. Den blandade trafiken, där både människor och maskiner är aktörer och som innefattar ett mycket stort antal variabler, utgör en svårgripbar helhet.

I Finland är de personbilar som skrotas i genomsnitt 20 år gamla. Därför pågår för närvarande en lång övergångsperiod där graden av automatisering varierar mycket bland de fordon som är i trafik.

Informationens betydelse vid automatiseringen framför allt med tanke på trafiksäkerheten

Trafiksystemet utvecklas och förnyas i snabb takt. Det moderna och intelligenta trafiksystemets funktion grundar sig på användningen av digital information. Tillförlitlig information som styr systemets funktion är nödvändig för att systemet ska fungera. Informationen består i huvudsak av uppgifter som förmedlas om trafikmiljön och trafikförhållandena, vilka styr systemets funktion.

Det intelligenta trafiksystemet kommer i framtiden att kräva ökad information och ökad överföringshastighet för informationen, då de automatstyrda fordonen blir allmänna och kommunicerar med varandra via nätet. Fordonen kommer att vara kopplade också till trafikordningarna och till producenterna av digitala tjänster samt till vägmiljön och den övriga miljö där de färdas. IOT (*internet of things*, sakernas internet) representerar å sin sida användningen av sådan information som fordonen förmedlar till varandra och som automatiskt påverkar framförandet av dem. För att användningen av digital information ska kunna utökas krävs det att överföringssnabbheten, överföringsmängden och positionsbestämningen utvecklas till en ny nivå och att man övergår till den effektivare 5 G-tekniken. Det förväntas att bilar som kommunicerar med varandra och med miljön kommer att lanseras på marknaden kring år 2025.

Den mångsidiga information som behövs för de automatiserade funktionerna inom trafiken, tillgången till tillräcklig och tillförlitlig information samt dataförbindelsernas tillförlitlighet står i en nyckelposition när det gäller att dra försorg om det intelligenta trafiksystemets och de automatstyrda fordonens säkerhet.

De automatstyrda fordonen utgör en del av det intelligenta trafiksystemet. I det intelligenta trafiksystemet använder fordonen sådan information som de själva producerar då de färdas i trafiken. Informationen om miljön insamlas med hjälp av sensorer, radaranordningar och kameror. Därutöver använder de sig av den omfattande information som via nätet förmedlas till dem om den övriga trafikmiljön, övriga fordon i trafiken, vägmiljön och trafikordningarna samt om kommersiella tjänster.

Det förväntas att bilar som kommunicerar med varandra och med miljön kommer att lanseras på marknaden kring år 2025.

Syftet med samverkande intelligenta trafiksystem är att främja trafiksäkerheten samt användningen av automatisering och digitalisering i trafiken. Med hjälp av intelligenta och samverkande trafiksystem är det möjligt att effektivisera verksamheten i trafiken samt öka säkerheten och minska utsläppen. Det automatiska larmsystemet (*eCall*) för trafikolyckor som år 2018 blir obligatoriskt i sådana nya person- och paketbilar som kräver typgodkännande utgör ett viktigt element för förbättring av trafiksäkerheten som den intelligenta trafiken för med sig.

EU-kommissionen genomförde år 2016 ett offentligt samråd i samband med den pågående revideringen av det s.k. ITS-direktivet (2010/40/EU).

Finland konstaterade med anledning av samrådet att de intelligenta transportsystemens och tjänsternas kompatibilitet är av central betydelse när det gäller att möjliggöra nya typer av tjänster och resekedjor. Dessutom förordade Finland utarbetandet av en gemensam EU-strategi för att styra och försnabba utvecklandet och ibruktagandet av intelligenta transporttjänster och transportsystem.

Finland förordade också etablerandet av en enhetlig marknad för tjänster rörande intelligent trafik inom hela Europa, samt de föreslagna åtgärderna för utökat samarbete på EU-nivå. Det finns skäl att främja öppenheten i fråga om den information som genereras om trafiken samt användningen av denna information vid tillhandahållandet av trafik tjänster, samt att skapa spelregler för hur informationen får användas. Tjänsternas användare ska i så stor utsträckning som möjligt ha rätt att själva definiera hur den information som berör dem själva används.

Verksamheten och finansieringen ska enligt Finlands uppfattning i synnerhet koncentreras till projekt som förbättrar de intelligenta trafik tjänsternas kompatibilitet, miljövänligheten och trafiksäkerheten samt till projekt som främjar utvecklandet av automatiseringen. Behovet av reglering rörande intelligenta och samverkande transportsystem ska alltid bedömas noggrant.

Kommissionen beaktade ställningstagandena och åsikterna i sitt meddelande av den 30 november 2016 om en europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS) (COM(2016)766 final). Strategin är avsedd att utgöra en grund för utvecklingen mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet. I strategin fastställs långsiktiga riktlinjer för sådan verksamhet som möjliggör användning av uppkopplade och automatstyrda fordon.

Strategins första skede, som sträcker sig fram till år 2019, kräver samordning bland sådana aktörer inom telekommunikationsbranschen, tillverkare av bilar och utrustning samt aktörer, myndigheter och tjänsteproducenter som svarar för väginfrastrukturen. Enligt strategin kan man därigenom säkerställa en erforderlig teknologisk grund och enhetliga verksamhetsmetoder för intelligenta trafik tjänster och interoperabla system.

I samband med strategins första fas möjliggörs bl.a. följande intelligenta trafik tjänster som varnar föraren för problem i trafiken och ger färdvägledning:

- 1) system som varnar föraren för långsam eller stillastående trafik, vägarbeten, väderleksförhållanden, annalkande utryckningsfordon, nödinbromsningar längre fram och andra faror
- 2) system som ger fordonet information om vägmärken och navigation, hastighetsbegränsningar, körning mot trafikregler, utryckningsfordons rätt till företräde i trafikljus, körhastighet anpassad till grön våg, information från andra fordon om inbromsningar och andra förändringar i trafiksituationen, samt om anpassning av hastigheten i köer för undvikande av plötsliga hastighetsväxlingar i kön.

2 Nuläge

2.1. Det huvudsakliga innehållet i lagstiftningen om beteendet i vägtrafiken

Den gällande vägtrafiklagen trädde i kraft år 1981. Det har utfärdats flera författningar med stöd av lagen, och den har genomgått tiotals revideringar. De gällande författningar som utfärdats med stöd av lagen är följande:

- 1) kommunikationsministeriets förordning om minskning av insidan på lastbilar, släpvagnar till lastbilar och växelflak som är över 2,55 meter breda och som används i fordonskombinationer som är över 22,00 meter långa (1378/2006),

RP 180/2017 rd

- 2) kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (553/2006),
- 3) kommunikationsministeriets förordning om en skylt för information om skyldigheten att använda bilbälte i bussar (290/2006),
- 4) försvarsministeriets förordning om militärfordon (180/2006),
- 5) kommunikationsministeriets förordning om landsvägsfärjor (20/2006),
- 6) statsrådets förordning om färdskrivarkort (415/2005),
- 7) kommunikationsministeriets förordning om tillstånd till undantag för fordon som har registrerats eller tagits i bruk i en stat som inte hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (1252/2002),
- 8) förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992),
- 9) trafikministeriets beslut om allmänna hastighetsbegränsningar (263/1988),
- 10) kommunikationsministeriets förordning om trafikljus för vägtrafik (1012/2001),
- 11) trafikministeriets beslut om användning av parkeringsskiva (924/1990),
- 12) trafikministeriets beslut om trafikordningar (203/1982), samt
- 13) vägtrafikförordningen (182/1982).

Bakgrunden till 1981 års lag utgjordes av de kraftiga förändringar som skedde i trafikförhållandena under 1960- och 1970-talet. Under denna tid mångdubblades biltrafiken. Samtidigt hade de allmänna trafikpolitiska synsätten och uppfattningarna om förebyggandet av olägenheter orsakade av trafiken utvecklats. Särskilt tillmättes trafiksäkerheten och möjligheterna att förebygga miljöolägenheter större betydelse än förut. Till reformen av trafiklagstiftningen bidrog också ett behov av att förenhetliga lagstiftningen med de internationella konventionerna och med de nordiska ländernas rekommendationer.

I och med att man i 1981 års vägtrafiklag tog in bestämmelser om många frågor som tidigare reglerats i förordningar blev den mer omfattande än den tidigare lagen. I lagen inkluderades de viktigaste trafikreglerna och de viktigaste bestämmelserna om reglering av trafiken, åtgärder som krävs i samband med trafikolyckor, krav som ställs på förare, körkort, fordon och trafikutrustning, samt om trafikövervakning och trafikbrott.

Den helhet som bildades av trafikreglerna betraktades som viktig i trafikpolitiskt avseende, och man strävade därför efter att överföra så gott som alla trafikregler från förordningarna till den nya lagen. Vid revideringen av trafikreglerna iakttog man i huvudsak den internationella konventionen om vägtrafik, dvs. den s.k. Wienkonventionen om vägtrafik, som Finland ratificerade år 1985. Konventionen behandlas noggrannare nedan.

Det centrala syftet med revideringen av reglerna var att förbättra trafiksäkerheten. Detta eftersträvade man bl.a. genom att ålägga fordonsförare strängare förpliktelser gentemot den lätta trafiken, föreskriva att körljus måste användas under körning samt genom att göra trafikreglerna tydligare och lättare att övervaka. Nya regler infördes t.ex. för gårdsgator.

Målsättningen var att minska trafikolyckorna och andra skador och olägenheter av trafiken. Därför uppmärksammades trafikens smidighet och lönsamhet samt alla vägtrafikanter lika möjligheter att röra sig. Vid den aktuella tidpunkten var ungefär hälften av de omkomna i vägtrafiken gående och cyklister, och därför var målsättningen med lagstiftningen särskilt att förbättra säkerheten för dessa vägtrafikantgrupper. Eftersom en stor del av vägtrafiklagstiftningen gällde beteendet i trafiken, strävade man efter att göra bestämmelserna lättfattliga och tydliga.

Dessutom eftersträvades effektivare trafikövervakning. Effektiv övervakning utgör en förutsättning för vägtrafiklagstiftningens efterlevnad. Genom övervakningsbestämmelserna i 1981 års lag hade man för avsikt att effektivera bl.a. kontrollen av förarens körskick, och i lagen inkluderades bestämmelser om kontroll av förarens synförmåga. Regeringen föreslog att lagen skulle utökas med en ny bestämmelse om att en person som förtärt alkohol skulle förbjudas köra, varigenom man ville betona att ett motordrivet fordon inte borde framföras av en person som förtärt alkohol. Ett sådant förbud togs dock inte in i den slutliga lagen.

En parlamentarisk trafikkommitté hade redan år 1972 getts i uppdrag att utarbeta en totalreform av vägtrafiklagen. I samband med lagförslagets riksdagsbehandling gjordes dock ett stort antal ändringar i de föreslagna paragraferna.

Som helhet kan 1981 års vägtrafiklagstiftning betraktas som ett lyckat lagstiftningsprojekt. De mål som uppställdes för projektet har uppnåtts. Trafiksäkerheten i Finland har förbättrats avsevärt under de senaste drygt trettio åren. Lagstiftningen, däribland de nya trafikreglerna, kan anses ha varit av betydelse med tanke på denna utvecklingstrend. De regler som berör regleringen av trafiken och användningen av fordon har genomgått ändringar, men de utgör fortfarande i huvudsak ändamålsenliga helheter.

I och med att den lagstiftning som berör körkort och fordon har lösgjorts från vägtrafiklagen har regleringshelhetens koherens förbättrats. Också EU-lagstiftningen har påverkat vägtrafiklagen, t.ex. genom att lagen år 2005 utökades med viss social lagstiftning om vägtransporter.

Det är dock klart att det under den tid lagen varit gällande har skett sådana förändringar i vägtrafiken och i den nämnda lagstiftningshelheten som det är viktigt att reagera på genom att vidareutveckla lagstiftningen. Det har uppkommit nya behov, t.ex. behov av att minska trafikutsläppen samt av att tillgodogöra sig digitalisering och automatisering för främjande av trafiksäkerheten och trafikens smidighet. Under de senaste decennierna har också de påföljder som utdömts för trafikförseelser och trafikbrott i samband med vägtrafiken mångdubblats.

2.1.1. Vägtrafiklagens tillämpningsområde - Väg

Utgångspunkter

Fastställandet av vägtrafiklagens tillämpningsområde utgör en viktig förutsättning för tolkningen av de helheter som regleras i vägtrafiklagen, t.ex. de bestämmelser som berör trafikreglerna, reglering av trafiken och fordons användning samt den sociala lagstiftningen om vägtransporter. Indirekt är tillämpningsområdet av betydelse också för förarens körrätt och eventuella yrkeskvalifikationer.

Enligt 1 § i den gällande vägtrafiklagen gäller lagen trafik på väg. Bestämmelser om lagens tillämpning på andra områden finns i lagens 5, 28 och 92 §, 92 j § 2 mom. och 92 m §.

RP 180/2017 rd

Med väg avses enligt 2 § 1 mom. 1 punkten i lagen allmän och enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik.

Vägtrafiklagens tillämpningsområde har visat sig vara mångfasetterat och ibland svårt att gestalta. Vägtrafiklagens definition av en väg avviker även i vissa avseenden från det vägbegrepp som används i allmänspråket. Trafik förekommer också på andra ställen än vad som ser ut som eller ter sig som en sådan väg som avses i allmänspråket. Vägbegreppet har förtydligats i rättspraxis.

I den regeringsproposition som berör 1981 års vägtrafiklag har avgränsningen av lagens tillämpningsområde motiverats tämligen snävt. Enligt motiveringen till lagens 1 § var avsikten att vägtrafiklagen i likhet med den tidigare lagen i huvudsak tillämpas på trafik bara på vägar. Enligt detaljmotiveringen till denna paragraf fanns det inte skäl att allmänt reglera färdslut-anför vägar lika detaljerat (RP 74/1979 rd).

Vid definierandet av vad som avses med ett område som allmänt används för trafik har det ansetts vara avgörande huruvida det faktiskt förekommer allmän trafik på området eller inte (TrUB 4/1980 rd). I betänkandet av den parlamentariska trafikkommitté som beredde den gällande vägtrafiklagen konstaterades det att bara leder och områden som allmänt används för landsvägstrafik ska betraktas som vägar. Trafikkommittén nämnde i sitt betänkande två faktorer som definierar vad som avses med ett område som allmänt används för trafik. Lagen skulle för det första inte gälla områden på vilka tillträde är möjligt endast i ett bestämt syfte eller med ägarens tillstånd. Med sådana områden avses områden som konkret är avspärrade. För det andra skulle vägtrafiklagen inte tillämpas på sådana leder eller områden som de facto inte allmänt används för trafik. Områden som är avstängda från allmän trafik och områden där det de facto inte förekommer allmän trafik utesluts således från vägtrafiklagens tillämpningsområde. Som väg betraktas dock ett område avsett bara för gående, om det de facto förekommer allmän gångtrafik på området. (Kommittébetänkande 1975/27)

I 1 § 1 mom. i den lag (143/1957) som föregick den gällande vägtrafiklagen föreskrevs följande om vägar: ”Vid trafik på väg skola denna lag och i stöd av densamma utfärdade stadganden och föreskrifter lända till efterrättelse. Såsom väg anses allmän och enskild väg, gata, torg, gränd, gång, bro och andra för den allmänna trafiken avsedda eller allmänt i trafik använda vägar eller områden.” Som vägar betraktades också andra områden än sådana som fysiskt såg ut som vägar (TrUB 28/1956 rd).

År 1953 lades det fram ett förslag om att en ny lag om vägtrafik skulle stiftas. Enligt den föreslagna lagens tillämpningsbestämmelse skulle lagen och med stöd av densamma utfärdade föreskrifter tillämpas på trafik på allmän väg och gata samt annan väg eller annat område, som allmänt trafikeras eller icke är stängt för allmän trafik, med undantag för järnvägstrafik. Tillämpningsområdet för lagen om vägtrafik föreslogs således omfatta områden som allmänt trafikeras eller som inte är stängda för allmän trafik.

De nämnda kriterierna motsvarar syftet med den gällande vägtrafiklagens tillämpningsområde, vilket har definierats bl.a. i betänkandet av den parlamentariska trafikkommitté som beredde lagen. Det bör dock konstateras att 1953 års lagförslag förkastades, eftersom det ansågs vara bristfälligt och av ojämn kvalitet (RP 149/1953 rd).

Vid definierandet av ett område som är avsett för allmän trafik är områdets ursprungliga användningsändamål avgörande, dvs. huruvida området vid dess bildning varit avsett för färdslut för en allmän oavgränsad personkrets. När det gäller att definiera ett område som allmänt används för trafik är det däremot fråga om en bedömning av om det de facto förekommer trafik

på området eller inte. I detta fall bedömer man om den trafik som förekommer på området kan karaktäriseras som allmän trafik. Det väsentliga vid definierandet såväl av ett område som är avsett för allmän trafik som av ett område som allmänt används för trafik utgörs av om området är öppet för allmän trafik, dvs. om den personkrets som har tillträde till området har begränsats med konkreta medel. Bedömningen av om det är fråga om ett område som är avsett för allmän trafik eller ett område som allmänt används för trafik kräver en granskning av varje enskilt område för sig. Markområdenas äganderättsförhållanden har inte ansetts vara av avgörande betydelse vid bedömningen av om det de facto förekommer allmän trafik på ett område eller inte. Ett område som är avsett för allmän trafik eller som allmänt används för trafik kan vara antingen ett allmänt eller ett enskilt område, vilket framgår av definitionen i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen. Markägarens eller innehavarens uppfattning om områdets användning är dock självfallet av betydelse.

Enbart det faktum att ett visst område i fråga om sina yttre egenskaper påminner om en väg eller gata innebär inte att det är fråga om en sådan väg som avses i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen, där trafiken omfattas av vägtrafiklagens bestämmelser. Det förutsätts också att området de facto allmänt används för trafik. Detta både utvidgar och inskränker lagens tillämpningsområde, eftersom ett område som till det yttre ser ut som en väg inte nödvändigtvis är en sådan väg på vilken vägtrafiklagens bestämmelser tillämpas, medan ett område som inte till det yttre motsvarar allmänspråkets vägbegrepp, t.ex. ett allmänt parkeringsområde, kan betraktas som en sådan väg som avses i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen och som omfattas av lagens tillämpningsområde. Även om det inte är fråga om ett område som enligt allmänspråket karaktäriseras som en väg, tillämpas vägtrafiklagen på trafiken på området ifall det de facto används för allmän trafik. Också frågan om huruvida trafiken kan karaktäriseras som allmän trafik avgörs genom tolkning från fall till fall.

Begreppen område som är avsett för allmän trafik och område som allmänt används för trafik har preciserats i rättspraxis. Om ett område ursprungligen har bildats med tanke på en viss person eller en avgränsad personkrets eller för ett visst syfte tillämpas inte vägtrafiklagen på området, om området används i enlighet med sitt syfte. Ett område kan emellertid till följd av att dess användning förändras bli ett område som allmänt används för trafik. I detta fall blir både områdets ursprungliga användningsändamål och dess faktiska användning föremål för bedömning samtidigt. Det anses inte vara fråga om ett område som allmänt används för trafik då dess användarkrets har begränsats till en viss grupp.

Högsta domstolen har i sitt avgörande HD:1990:6 konstaterat att en väg som används bara av en avgränsad personkrets och som inte heller är avsedd för annan trafik inte ska betraktas som ett område avsett för allmän trafik eller som ett område som allmänt används för trafik. Avgörandet berörde ett fall där en person kört moped på en 200 meter lång väg som ledde från en sommarstugas gård till en lantgård.

För avgörandet krävdes det enligt högsta domstolen information om huruvida området allmänt användes för trafik samt om hur omfattande och hurdan trafik som förekom på området. Bedömningen av om området allmänt användes för trafik förutsatte specifik bedömning av området och dess användning, bl.a. trafiken på området och dess art samt områdets bosättning. Uppgifter om trafiken på ett område och om hur allmän trafik det är fråga om kan erhållas t.ex. av vägmyndigheterna och av områdets invånare.

För bedömning av trafikmängden på vägen hörde högsta domstolen lantgårdens husmor som vittne. Hon uppgav att vägen inte användes för annan trafik än för transporter från den lokala vägen till huset samt för stuginvånarnas och deras tillfälliga sommargästers körningar. Även om vägen i princip var tillgänglig för vilka vägtrafikanter som helst, användes vägen bara av en begränsad personkrets.

Högsta domstolen konstaterade i sitt avgörande att vägavsnittet mellan värdshuset och sommarstugan inte hade använts av andra än sommarstug- och bastuanvändarna samt av deras tillfälliga gäster. Vägavsnittet var inte avsett för annan trafik, och vägen i fråga skulle således inte betraktas som ett område avsett för allmän trafik eller som ett område som allmänt används för trafik, vilket skulle ha hört till vägtrafiklagens tillämpningsområde. Vägtrafiklagens bestämmelser skulle därmed inte tillämpas på området.

Högsta domstolen har ansett att bl.a. en servicestations gårdsplan är ett område som är avsett för allmän trafik. Avgörandet HD 1967-II-55 gällde en trafikolycka som inträffat på en servicestations gård. Högsta domstolen konstaterade att en servicestations gårdsplan är ett område som allmänt används för trafik trots att det är fråga om ett privat område.

Vid bedömningen av liknande områden som är avsedda för allmänheten eller kunder har det ansetts att den kundbetjäning som tillhandahålls t.ex. vid en servicestation, i ett varuhus eller av ett ämbetsverk påverkar områdets karaktär så att det anses vara fråga om ett område som är avsett för allmän trafik och som är tillgängligt för allmänheten. Också t.ex. Vasa hovrätt har konstaterat att ett område som hör till en servicestation är avsett för allmän trafik (avgörande 5.11.1971; RD 1970/463).

Vägtrafiklagens tillämpning på andra områden än vägar

Enligt 1 § 1 mom. i vägtrafiklagen finns bestämmelser om lagens tillämpning på andra områden än vägar i lagens 5, 28 och 92 §, 92 j § 2 mom. och 92 m §. Enligt 1 § 2 mom. tillämpas vägtrafiklagen inte på järnvägstrafik.

I lagens 28 § finns bestämmelser om särskilda parkeringsförbud, varav vissa gäller också andra områden än vägar. I 92 § regleras tillämpningen av bestämmelserna om användning av fordon. Enligt 1 mom. i denna paragraf tillämpas bestämmelserna om användning av fordon i 6 kap. på all fordonstrafik på vägar och annanstans. Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på alla fordon och deras tillbehör, men dock inte på fordon som används uteslutande på en arbetsplats som avstängts från allmän trafik eller på ett fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområde eller något annat motsvarande område.

Enligt 92 j § 2 mom. ska fordonets förare på begäran för tillsynsmyndigheten uppvisa de uppgifter som avses i artikel 15.7 i EU:s färdskrivarförordning. Momentet tillämpas också på fabriks-, hamn-, lager- och tävlingsområden samt andra motsvarande områden. I 92 m § 4 mom. bestäms det att den aktuella paragrafen, som berör tvångsmedel för iakttagande av viss social lagstiftning om vägtransporter, ska tillämpas också på fabriks-, hamn-, lager- och tävlingsområden samt andra motsvarande områden. Av bestämmelserna i 92 §, 92 j § och 92 m § kan man således sluta sig till att fabriks-, hamn-, lager- och tävlingsområden samt andra motsvarande områden i princip har klassificerats som andra områden än vägar.

I högsta domstolens avgörandepraxis har avstängda fabriksområden av hävd ansetts falla utanför vägtrafiklagens tillämpningsområde.

I avgörandet HD:1989:22 tog högsta domstolen ställning till en krock som skett på ett avstängt fabriksområde. Enligt högsta domstolen var fabriksområdet inte ursprungligen avsett för allmän trafik, och det hade inte heller använts för allmän trafik. Även om ett område i tämligen stor omfattning skulle trafikeras av olika vägtrafikantgrupper, innebär detta inte ännu att området betraktas som ett område avsett för allmän trafik, ifall tillträdet till området har begränsats t.ex. genom passertillstånd och området därmed har avgränsats för att användas av en viss begränsad personkrets.

Vid bedömningen av definitionen av en väg är det enligt högsta domstolen inte av betydelse att det de facto kan förekomma livlig trafik på ett fabriksområde. Den avgörande faktorn är att den personkrets som får röra sig på området har begränsats till vissa personer. I det aktuella fallet hade trafiken begränsats till områdets anställda och andra som hade en godtagbar orsak att besöka området. Området var inte öppet för allmän trafik, eftersom tillträdet till området skedde via en bevakad port och krävde en godtagbar orsak. Enligt högsta domstolen kunde vägarna på området inte anses motsvara den definition av en väg som ingår i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen. Detsamma konstaterade Vasa hovrätt i sitt avgörande (R 1983/455), som liksom berörde trafik på ett avstängt fabriksområde.

I högsta domstolens avgörandep Praxis har inte heller ett garnisonsområde till vilket tillträde är tillåtet bara med passertillstånd eller i ett noggrant angivet syfte betraktats som en sådan väg som definieras i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen.

Enligt högsta domstolens avgörande HD:1987:60 skulle en väg på ett kasernområde inte betraktas som ett område som var avsett för allmän trafik eller som ett område som allmänt användes för trafik. Högsta domstolen motiverade sitt avgörande med att myndighetsreglerna för det aktuella garnisonsområdet föreskrev att civilpersoner inte utan passertillstånd fick beträda området annat än i ett noggrant angivet syfte. Genomfart var förbjuden, liksom obehörig vistelse på området. Det ansågs därmed inte förekomma allmän trafik på området. Vid infarten till området fanns en skylt som visade att det var fråga om ett militärområde med begränsad trafik. Eftersom tillträde till området var tillåtet endast i ett angivet syfte eller med militärmyndighetens tillstånd, motsvarade områdets vägar inte den definition av en väg som ingår i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen. Trafikreglerna i vägtrafiklagens 2 kap. skulle således inte tillämpas på det aktuella garnisonsområdet. Högsta domstolen har också i sitt avgörande HD:2006:24 slagit fast att vägarna på ett avspärrat militärområde inte ska betraktas som sådana vägar som avses i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen.

I sitt avgörande HD 1961-II-156a har högsta domstolen konstaterat att en väg i ett grustag, där det är tillåtet bara för vägarbetare att röra sig, inte är en väg som allmänt används för trafik.

Också en tillfällig avstängning av ett vägavsnitt har ansetts innebära att trafikreglerna inte är tillämpliga på området och att området vid den aktuella tidpunkten inte betraktas som en sådan väg som avses i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen. Östra Finlands hovrätt konstaterade i sitt avgörande R 1983/365 den 7 december 1984 att vägtrafikbestämmelserna inte skulle tillämpas på ett landsvägsavsnitt som med hjälp av vägmärken tillfälligt hade avstängts för allmän trafik under den tid reparationsarbeten pågick. Under denna tid var tillträde till vägavsnittet tillåtet endast för vägarbetsfordon.

I rättspraxis har gårdsområden både kring egnahemshus och kring höghus betraktats som andra områden än vägar. Högsta domstolens avgörande HD 1985-II-126 berörde ett fall där en person på gårdsplanen invid ett egnahemshus hade backat ett motorredskap, med följd att en person som stod bakom redskapet omkom. Enligt högsta domstolen var det i detta fall fråga om framförande av ett motordrivet fordon på ett annat område än en väg.

Vasa hovrätt konstaterade i ett avgörande (R 93/908) att parkeringsplatsen vid ett privat höghus var ett sådant område utanför en väg som avses i 5 § i vägtrafiklagen. Parkeringsområdet var inte avsett att användas för trafik av en obegränsad personkrets, och det kunde antas att parkeringsområdet de facto användes bara av en viss avgränsad personkrets. Ifall det dock förekommer t.ex. genomfartstrafik på ett parkeringsområde, kan situationen eventuellt bedömas på ett annat sätt.

Motortrafik utanför vägar

I 5 § i vägtrafiklagen regleras motortrafik utanför vägar. Enligt paragrafen ska den försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada iakttas när ett motordrivet fordon förs utanför en väg. Paragrafen förpliktar med andra ord föraren av ett motordrivet fordon att iaktta försiktighet överallt, också i terrängen och på avstängda områden. Den skyldighet att iaktta försiktighet som föreskrivs i 5 § sträcker sig alltså uppenbart också utanför lagens tillämpningsområde, dvs. utanför vägar.

I samband med beredningen av den gällande vägtrafiklagen konstaterade riksdagens trafikutskott i sitt betänkande angående förslaget till vägtrafiklag att det i och med att terrängtrafiken ökat skulle finnas skäl att i vägtrafiklagen ta in grundläggande bestämmelser med stöd av vilka det skulle vara möjligt att utfärda föreskrifter om trafikregler och fordon med tanke på terrängtrafiken (TrUB 4/1980 rd).

Också riksdagens lagutskott konstaterade i sitt betänkande att det skulle finnas skäl att i vägtrafiklagen ta in en norm om de förpliktelser som ska iakttas utanför vägar. Lagutskottet konstaterade att det nämligen förekommit trafikolyckor där det saknats grunder för avgörande av skuldfrågan. Lagutskottet ansåg att man kunde lösa problemet genom att utöka paragrafen med ett omnämmande av att de trafikregler som ska iakttas på sådana vägar som avses i vägtrafiklagen i tillämpliga delar också ska tillämpas på trafik utanför vägar (LaUU 1/1980 rd).

I 5 § 3 mom. i den vägtrafiklag som trädde i kraft 1982 bestämdes det att av omständigheterna påkallad försiktighet till förekommande av fara och skada samt de trafikregler varom stadgas genom förordning ska iakttas vid framförande av ett motordrivet fordon utanför en väg. Trafikutskottet hade föreslagit att de trafikregler som ska iakttas utanför vägar och som skulle utfärdas genom förordning endast skulle utgöras av sådana centrala regler som behövs för undvikande av sammanstötning (TrUB 4/1980 rd). Det utfärdades emellertid inte någon sådan förordning, och omnämmandet av saken ströks ur 5 § i vägtrafiklagen då lagen ändrades i samband med att terrängtrafiklagen stiftades.

Även om vägtrafiklagens trafikregler inte tillämpas på områden utanför vägar, har man i rättslitteraturen ansett att de kan ge tolkningshjälp vid bedömningen av vilken försiktighet omständigheterna anses kräva. Om en person som framför ett motordrivet fordon utanför en väg uppenbart handlar i strid med vägtrafiklagens trafikregler, kan personen i fråga anses ha försummat att iaktta sådan försiktighet som 5 § i vägtrafiklagen kräver.

Högsta domstolen har i sitt avgörande HD 1982-II-21 konstaterat att bl.a. ett område som avskiljts som specialsträcka i en rallytävling betraktas som ett område utanför en väg. Enligt högsta domstolen följer det av specialsträckans karaktär att rallytävlingens deltagarna inte på specialsträckan kan förväntas iaktta lika stor omsorg och försiktighet för undvikande av fara och skada som i vägtrafiken över lag. Trots detta kan det dock förutsättas att tävlingsdeltagarna inte med sitt körsätt visar likgiltighet för andra personers säkerhet och egendom, och därmed orsakar olyckor genom oaktsamhet.

Vad är väg och vad är terräng?

Enligt 2 § 1 mom. i terrängtrafiklagen (1710/1995) tillämpas terrängtrafiklagen på användning av motordrivna fordon i terräng och på snöskoterleder. Enligt 3 § 2 punkten i terrängtrafiklagen avses med terräng markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik. Terrängtrafiklagens tillämpningsområde har avgränsats så att alla andra områden utom sådana vägar som avses i 2 § i vägtrafiklagen och områden som är avsedda för spår- eller lufttrafik utgör terräng. Enligt den regeringsproposition som berör terrängtrafiklagen betraktas allmänna och enskilda vägar, gator, byggnadsplanevägar, snöskoterleder, torg samt övriga områden som är avsedda för allmän trafik el-

ler allmänt används för trafik som sådana vägar som avses i vägtrafiklagen, och faller därmed utanför definitionen av terräng (RP 163/1995 rd).

I 5 § 1 mom. i terrängtrafiklagen bestäms det att sådan omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada ska iakttas när ett motordrivet fordon förs utanför en väg. Enligt rättslitteraturen kan trafikreglerna i vägtrafiklagens 2 kap. ge tolkningshjälp vid bedömningen av vilken försiktighet omständigheterna anses kräva i samband med terrängtrafik. Det har till och med ansetts vara möjligt att kräva större försiktighet av föraren av ett terrängfordon än av den som färdas på en sådan väg som avses i vägtrafiklagen, eftersom det är fråga om trafik utanför det anlagda vägnätet.

2.1.2. Begrepp och definitioner

I 2 och 2 a § i vägtrafiklagen finns olika definitioner. Paragraferna innefattar lagens centrala begrepp och definitioner. Definitioner ingår också i de förordningar som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen.

I och med att trafiksystemet kontinuerligt utvecklas och blir mer detaljerat är det uppenbart att det finns ett behov av att utöka lagstiftningen med nya definitioner. Vägtrafiklagens definitioner har reviderats senast år 2015.

Det har redan länge betraktats som en brist att begreppen korsning och cirkulationsplats inte har definierats i lagen fastän de är begrepp som allmänt används i diskussioner och debatter. Enligt regeringen är det motiverat att definitioner av dessa begrepp tas in i lagen i samband med reformen.

Med tanke på smidig och säker vägtrafik är beteendet i vägkorsningar av stor betydelse. Korsningar nämns t.ex. i 12 § 2 mom. i vägtrafiklagen, där det bestäms att ett fordon i en korsning vid högersväng ska föras så nära den korsande körbanans högra kant som möjligt, och vid vänstersväng föras så att det lämnar korsningen omedelbart till höger om mittlinjen av den korsande körbanan eller på vänstra kanten av en enkelriktad körbana. I 15 § 2 mom. bestäms det att föraren ska se till att ett fordon inte stannas så att störning uppstår för trafiken på den korsande vägen, om föraren på grund av trafikbestämmelserna eller trafikförhållandena nödgas stanna sitt fordon i en korsning eller i dess omedelbara närhet. Regeringen anser att det är klart att det bör definieras vad som avses med en korsning, även om det inte är lätt att utarbeta en entydig definition.

I den internationella konventionen om vägtrafik avses med en korsning ett ställe där vägar i samma plan korsar varandra, löper samman eller delar sig, inbegripet de öppna områden som vägarna bildar på ett sådant ställe. Högsta domstolen har i sitt avgörande HD 161 II 27 konstaterat att mötesplatsen mellan en gata och en annan gata som ansluter sig till den ska betraktas som en korsning.

De fordon som används i vägtrafik har definierats i 2 a § i vägtrafiklagen. Bestämmelser om fordon finns för närvarande i fordonslagen. Utgångspunkten är att bestämmelserna om fordon och om de tekniska krav som ställs på fordon som används i vägtrafik ska ingå i fordonslagen.

Däremot är det motiverat att vägtrafiklagen fortsättningsvis innehåller bestämmelser om sådana anordningar som används för gångtrafik men som till sina egenskaper påminner om fordon. I detta sammanhang finns det skäl att också uppmärksamma tåg och spårvagnar.

2.1.3. Grundläggande förutsättningar för tryggt trafikbeteende – allmänna principer

Allmänt

Enligt vägtrafiklagen är vägtrafikanternas primära skyldighet att iaktta de trafikregler som föreskrivs i lagen. Trafikreglerna definierar emellertid inte på ett uttömmande sätt hur vägtrafikanterna ska agera i trafiken. Vägtrafiken är ett livsområde av sådan karaktär att det är omöjligt att fastställa entydiga regler för varje tänkbar trafiksituation.

De allmänna principerna för vägtrafiken behövs för att skapa allmänna regler avsedda att garantera säker trafik. De allmänna principerna påverkar innebörden av vägtrafikanternas allmänna skyldighet att iaktta försiktighet.

Den gällande lagen innehåller inte någon sammanställning av de allmänna principerna, eftersom de huvudsakligen har uppkommit inom ramen för och med hjälp av lagtolkningspraxis. Det finns således skäl att samla bestämmelserna om de allmänna principerna till en helhet.

Både reglerna och principerna för trafiken utgör en del av det gällande rättssystemet, men de skiljer sig från varandra i fråga om sin karaktär. Principerna fungerar som hjälp vid bedömningen av trafikreglerna i rättsliga avgöranden. De kan styra tolkningen av trafikreglernas innebörd eller komplettera dem. En princip kan också i sig utgöra grund för ett avgörande, framför allt om det finns en lucka i lagen. Principerna kan även ge anledning till jämkning ifall ett avgörande i enlighet med reglerna skulle medföra en oskälig påföljd.

Gränsen mellan rättsregler och rättsprinciper är inte alltid entydig. Exempelvis kan bestämmelserna om vissa grundläggande fri- och rättigheter innefatta både regler och principer eller bara principer.

Alla principer är inte heller likvärdiga. Då flera konkurrerande eller motstridiga principer är tillämpliga på ett och samma fall, måste en inbördes avvägning göras mellan dem. Principerna utgör ofta sådan rätt som är anknuten till tid och plats.

De principer som berör trafiken beskriver de centrala värderingarna, målsättningarna och principerna för vägtrafiksystemet. Till samhällets viktigaste rättsprinciper hör t.ex. de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna, demokratiprincipen, rättsstatsprincipen och rättvisepincipen. De viktigaste principerna för vägtrafiken utgörs av skyldigheten att iaktta trafikreglerna samt av vägtrafikanternas skyldighet att vara förutseende och att iaktta försiktighet. Dessa principer ger en koncis infallsvinkel t.ex. vid granskningen av olika trafikregler.

Principer kan utgöra gällande rätt trots att de inte ingår i lagstiftningen. Ett exempel på en sådan princip är den tillitsprincip som gäller inom vägtrafiken. Denna princip innebär att en vägtrafikant i princip får lita på att andra trafikanter iakttar trafikreglerna.

I den gällande vägtrafiklagens 3 § finns bestämmelser om *allmänna skyldigheter för en vägtrafikant*. Enligt denna paragraf ska en vägtrafikant följa trafikreglerna samt även i övrigt iaktta av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet för undvikande av fara och skada. De allmänna principerna för vägtrafiken har i stor utsträckning uppkommit inom ramen för rättspraxisen rörande den skyldighet att iaktta försiktighet som föreskrivs i 3 § i vägtrafiklagen. De trafikpolitiska målsättningarna och accentueringen av de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna har också bidragit till de allmänna principernas uppkomst.

De allmänna principerna för vägtrafiken utgör ett ramverk för trafiksystemet. Principerna fungerar som hjälp vid tolkningen av trafikreglerna och vid fastställandet av vilket beteende som

är önskvärt och tillåtet i trafiken. Bakom principerna finns trafikpolitiska och kriminalpolitiska målsättningar, och dessa vilar å sin sida på de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna, vilka utgör grunden för hela Finlands rättssystem.

Trafikreglerna anger utgångspunkten för hur vägtrafikanterna ska agera i trafiken. Med hjälp av trafikreglerna preciseras och effektivteras trafiksystemets funktion. De allmänna principerna för vägtrafiken fungerar också som hjälp vid fastställandet av vägtrafiklagstiftningens innehåll och syfte. Principerna vägleder enskilda vägtrafikanter att iaktta omsorg i trafiken, så att trafikoyleckor kan undvikas. Principerna är också av betydelse för hur vägtrafikanterna kan förväntas tolka trafikreglerna.

Till de allmänna principerna för vägtrafiken hör för det första *trafikreglernas ställning som riktlinjer för omsorgsfullt trafikbeteende*. Syftet med trafikreglerna är att ge vägtrafikanterna sådana anvisningar för beteendet med hjälp av vilka man eftersträvar smidig vägtrafik och framför allt god trafiksäkerhet.

Till de allmänna principerna för vägtrafiken hör också *principerna för bedömning av sådant omsorgsfullt och försiktigt beteende som krävs i vägtrafiken*. Kravnivån för den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg bedöms enligt prövning, med beaktande av omständigheterna i varje enskilt fall. Utöver omständigheterna i det enskilda fallet ska man vid bedömningen av skyldigheten att iaktta omsorg även beakta vilken betydelse överträdelsen av en viss trafikregel har för trafiksäkerheten. Vid bedömningen tar man då också hänsyn till vad den aktuella trafikregeln är avsedd att skydda.

Tillitsprincipen, som betraktas som en central princip inom vägtrafiken, innebär att en vägtrafikanter som iakttar trafikreglerna i regel har rätt att lita på att också andra trafikanter iakttar trafikreglerna. Den bedömning som berör tillitsprincipen är centralt förknippad med *skyldigheten att vara förutseende*, som likaså hör till de allmänna principerna för vägtrafiken. För att fullgöra den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg ska vägtrafikanterna följa med och förutse andra trafikanters agerande och anpassa sitt eget agerande till sina observationer. Tillitsprincipen förutsätter således att vägtrafikanterna både anpassar sitt eget agerande till de rådande omständigheterna och observerar andra trafikanters agerande. Tillitsprincipen tillämpas dock inte om det på grundval av en annan trafikants agerande eller egenskaper kan observeras att denne inte kommer att iaktta trafikreglerna eller att denne har sämre förmåga än normalt att iaktta dem.

De allmänna principerna för vägtrafiken anses också innefatta *tryggande av ställningen för vägtrafikanter i särställning*. Barn, äldre, syn- och hörselskadade och personer med funktionsnedsättning samt andra som har svårigheter att reda sig i trafiken är i behov av särskilt skydd i vägtrafiken.

De viktigaste principerna för vägtrafiken kan dessutom anses innefatta *beaktande av rättigheterna och skyldigheterna för vägtrafikanter i olika vägtrafikantergrupper*. Detta innebär att gående och cyklister står i en särställning i förhållande till vägtrafikanter som använder motordrivna fordon.

De allmänna principerna för vägtrafiken omfattar således följande principer: 1) vägtrafikanternas allmänna skyldigheter, dvs. skyldigheten att iaktta trafikreglerna och den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg i vägtrafiken, 2) vägtrafikanternas skyldighet att vara förutseende, dvs. skyldigheten att observera och förutse andra vägtrafikanter beteende och anpassa sitt eget agerande till sina observationer, 3) skyldigheten att iaktta försiktighet gentemot andra vägtrafikanter, varav äldre, barn och personer med funktionsnedsättning står i en särställning,

liksom gående och cyklist, samt 4) skyldigheten att framföra fordon tryggt och att kompensera brister i förhållandena med omsorgsfullare agerande.

Vägtrafikanternas allmänna skyldigheter

Den viktigaste rättskällan för vägtrafikrätten är vägtrafiklagen, där vägtrafikanternas centrala rättigheter och skyldigheter i trafiken har fastställts. Vägtrafikförordningen innehåller å sin sida bestämmelser bl.a. om vägmärken, vilka är fast förknippade med de trafikregler som föreskrivs i vägtrafiklagen.

De trafikpolitiska målsättningarna kan uppnås med flera olika metoder, varav en är att föreskriva om trafikreglerna i lagen. De trafikregler som ingår i vägtrafiklagen styr vägtrafikanternas agerande i trafiken. Trafikreglerna utgör de primära reglerna för hur vägtrafikanterna ska handla i trafiken. Eftersom vägtrafikreglerna är uppmaningar som direkt riktas till vägtrafikanterna, ska bestämmelserna vara tydliga och begripliga för samtliga medborgare. Det är viktigt att reglerna är tydliga också med tanke på efterhandsbedömningen av vägtrafikanternas agerande, och för att vägtrafikanterna ska kunna planera sitt agerande och iaktta skyldigheten att vara förutseende (RP 74/1979 rd).

Då vägtrafikanterna iakttar trafikreglerna iakttar de i princip också sådan omsorg som krävs i trafiken. Trafikreglerna definierar dock inte på ett uttömmande sätt gränserna för hur vägtrafikanterna ska agera i trafiken. Trafiken är till sin karaktär sådan att det är omöjligt att reglera varje tänkbar trafiksituation med hjälp av på förhand uppställda trafikregler.

I samband med beredningen av den gällande vägtrafiklagen motiverades bestämmelsen om skyldigheten att iaktta omsorg med att det är omöjligt att utforma konkreta trafikregler för varje enskild trafiksituation. Därför ansågs det föreligga behov av att föreskriva en allmän skyldighet att iaktta omsorg i trafiken, vars syfte närmast konstaterades vara att komplettera de övriga trafikreglernas tillämpning (RP 74/1979 rd). Utöver trafikreglerna ansågs det således finnas behov också av en mer allmänt formulerad skyldighet att iaktta omsorg, som är av betydelse i samtliga trafiksituationer. Vägtrafikanterna har således ålagts en skyldighet att utöver trafikreglerna iaktta sådan omsorg för undvikande av fara och skada som omständigheterna kräver. De allmänna principerna för vägtrafiken behövs för att definiera vilka omständigheter vägtrafikanterna ska ta hänsyn till i samband med den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg.

Bestämmelsen i 3 § i vägtrafiklagen, som gäller skyldigheten att iakttaga sådan omsorg som omständigheterna kräver, har karaktäriserats som en allmän skyldighet för vägtrafikanterna.

Vägtrafikanternas skyldighet att vara förutseende och framföra fordon försiktigt

Ovan konstaterades det att trafikreglerna är av stor betydelse för upprätthållandet av trafiksäkerheten. Av lika stor betydelse för trafiksäkerheten är dock den omsorg som enskilda vägtrafikanter iakttar i trafiken, samt vägtrafikanternas förmåga att beakta den växelverkan som sker i trafikmiljön och att ta hänsyn till andra trafikanters agerande. Enligt rättslitteraturen kan innebörden av den ovan nämnda skyldigheten att iaktta omsorg definieras noggrannare endast i konkreta trafiksituationer.

Avsikten med den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg är alltså att förplikta vägtrafikanterna att i trafiken handla så att deras agerande inte förorsakar trafikolyckor eller äventyrar andra vägtrafikanter säkerhet. Vid behov ska vägtrafikanterna med sitt eget agerande också sträva efter att avvärja eventuella faror som andra vägtrafikanter agerande medför för trafiksäkerheten. Den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg innebär även att vägtrafikanternas

skyldigheter inte begränsar sig bara till iakttagandet av vägtrafiklagens bestämmelser, utan den erforderliga omsorgsnivån kräver mer än detta.

Vid behov kan omsorgen kräva avsteg från trafikreglerna i syfte att förhindra en olycka. Det kan vara fråga om att en vägtrafikant, om möjligt, ska väja för en annan trafikant som kör i strid med trafikreglerna, om det därigenom är möjligt att förhindra en trafikolycka. I detta fall är det också av betydelse om den vägtrafikant som iakttagit reglerna genom sitt eget agerande har kunnat påverka sina möjligheter att observera en trafikant som bryter mot trafikreglerna och därmed vidta skyddsåtgärder för att förhindra en trafikolycka. Exempelvis är vägtrafikanternas hastighet och position i förhållande till varandra av betydelse.

Iakttagandet av skyldigheten att vara förutseende kräver för det första att vägtrafikanterna ska anpassa sitt agerande till de rådande omständigheterna. Om en vägtrafikant framför sitt fordon med en situationshastighet som är korrekt med hänsyn till omständigheterna, har han eller hon goda möjligheter att försöka förhindra en trafikolycka t.ex. i ett sådant fall där en annan trafikant försummar att iaktta trafikreglerna eller att iaktta tillräcklig omsorg.

Skyldigheten att iaktta sådan omsorg som omständigheterna kräver nämns förutom i den paragraf som gäller den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg också i 23 § 1 mom. i vägtrafiklagen, där vägtrafikanten förpliktas anpassa sitt fordons hastighet till vad trafiksäkerheten kräver med beaktande bl.a. av vägens skick, vädret, föret, sikten, fordonets belastning och lastens art samt trafikförhållandena. I rättslitteraturen har det konstaterats att omständigheterna kan inverka på fastställandet av omsorgsnivån så att de medför antingen en skärpning eller en lindring av nivån. Enligt den allmänna skyldigheten att iaktta omsorg förutsätts vägtrafikanterna agera med större omsorg än normalt under svåra omständigheter.

Ifall en vägtrafikant har särskild kännedom om omständigheterna, t.ex. lokal kännedom, eller särskild kännedom om fordonets egenskaper, bedöms vägtrafikantens skyldigheter med beaktande av detta. Den särskilda kännedomen kan ytterligare skärpa vägtrafikantens skyldighet att försöka förutse trafikhändelserna. Enligt rättslitteraturen är vägtrafikanterna skyldiga att använda all den kännedom de har för att förhindra trafikolyckor.

Den tillitsprincip som gäller inom vägtrafiken är central när det gäller växelverkan vägtrafikanterna emellan, eftersom det inte är möjligt för trafikanterna att kommunicera med varandra i alla trafiksituationer. Tillitsprincipen bidrar i stor utsträckning till att definiera vilken typ av förväntat agerande från andra trafikanters sida man får basera sitt eget agerande på. Åtminstone i sådana fall där det inte är möjligt att göra konkreta slutledningar angående en annan trafikants agerande, har det ansetts att man får basera sitt eget agerande på att andra trafikanter iakttar de trafikregler som anges i vägtrafiklagstiftningen.

Det har alltså konstaterats att en vägtrafikant ska kunna lita på att andra trafikanter iakttar trafikreglerna och att man får basera sitt eget agerande på denna tillit. Tillitsprincipen grundar sig alltså på vägtrafikanternas ömsesidiga förväntningar på varandra. I rättslitteraturen har det konstaterats att trafikreglerna utan tillämpning av tillitsprincipen skulle förlora sin styrande verkan när det gäller att definiera vägtrafikanternas ömsesidiga förväntningar på varandra.

I Finlands vägtrafiklag finns det inte någon särskild bestämmelse om tillitsprincipen. Tillitsprincipens innebörd har utformats genom omfattande rättspraxis. I rättslitteraturen har grundtanken för principen varit känd sedan 1970-talet.

Tillitsprincipen anses i rättslitteraturen höra samman med den allmänna skyldighet att iaktta omsorg som föreskrivs i 3 § i vägtrafiklagen. Tillitsprincipen anger vilka typer av faror och skador vägtrafikanterna kan förväntas sträva efter att undvika.

Tillitsprincipen innefattar dock även en skyldighet att vara förutseende, som innebär att vägtrafikanterna ska ge akt på trafikmiljön och på andra trafikanters agerande. En vägtrafikant som följer trafikreglerna har rätt att lita på att också andra trafikanter iakttar reglerna, utom då det av en annan trafikants agerande eller egenskaper kan observeras att denne inte kommer att iaktta trafikreglerna eller att denne har sämre förmåga än normalt att iaktta dem. I detta fall förutsätter tillitsprincipen att också *skyldigheten att vara förutseende* iakttas.

Det sätt på vilket vägtrafikanternas skyldighet att vara förutseende definieras är av stor betydelse med tanke på hur trafikanterna kan förutsättas agera i olika trafiksituationer. Vid bedömningen betonas det att vägtrafikanterna ska köra på ett förutseende sätt. Vägtrafikanterna ska sträva efter att vara beredda också på att andra trafikanter handlar felaktigt. Tillitsprincipen gäller inte sådana situationer där föraren har eller borde ha haft anledning att misstänka att en annan trafikant försummar att iaktta trafikreglerna, t.ex. väjningsplikten. Den som kommer från vänster i en likvärdig korsning har inte lika stark väjningsplikt som t.ex. den som närmar sig korsningen från en väg med ett vägmärke som utvisar väjningsplikt. I en likvärdig korsning har inte heller den som kommer från höger lika stark rätt som normalt att lita på att han eller hon får köra ostörd genom korsningen.

De ovan nämnda olikheterna beskriver olika trafikreglers betydelse i trafiksystemet, samt deras betydelse med tanke på trafiksäkerheten. I en likvärdig korsning är väjningsplikten i väsentlig utsträckning beroende på vilka andra vägtrafikanter som samtidigt närmar sig korsningen. I en likvärdig korsning får en vägtrafikant således inte lita på att den som har väjningsplikt tolkar situationen på samma sätt. I rättslitteraturen har det konstaterats att samtidigthetskriteriets vaghet kräver att man noggrant följer andra vägtrafikanter avsikter.

Högsta domstolens avgörande HD:2013:94 gällde bl.a. innebörden av vägtrafikanternas skyldighet att vara förutseende. I det aktuella fallet var det fråga om att en lastbilsförare som svängt till höger i en korsning hade krockat med en cyklist som åkt rakt genom korsningen. I sitt avgörande konstaterade högsta domstolen att lastbilsföraren särskilt noggrant borde ha gett akt på bl.a. cykeltrafiken, eftersom föraren förväntades vara medveten om att fordonets konstruktion begränsade förarens sikt. Högsta domstolen konstaterade att lastbilsföraren under de rådande goda trafikförhållandena de facto hade haft möjlighet att lägga märke till den andra vägtrafikanten.

Skyldigheten att vara förutseende har granskats också i högsta domstolens avgöranden HD:1996:107 och HD:1989:99. I dessa fall dryftade domstolen hurdan agerande en förkörsberättigad förare ska vara beredd på från en annan vägtrafikants sida. Högsta domstolen ansåg att den vägtrafikant som har väjningsplikt ska klara av att stanna sitt fordon framför den körlinje längs vilken en förkörsberättigad vägtrafikant enligt trafikreglerna förväntas köra.

I avgörandet HD:1996:107 var det fråga om att en moped och en personbil samtidigt hade närmat sig en gatukorsning, där mopeden kom från höger i förhållande till personbilens körriktning. Mopedföraren hade svängt till vänster i korsningen, mot personbilens körriktning. Mopedföraren hade dock sneddat i korsningen och försummat att följa den lagenliga körlinjen. Personbilsföraren hade å sin sida, trots att denne närmade sig korsningen från vänster och därmed hade väjningsplikt, kört in i korsningen utan att klara av att stanna sitt fordon framför den körlinje som mopedföraren enligt trafikreglerna borde ha följt. Båda förarna ansågs ha bidragit till att fordonen krockat med varandra i korsningen. Trots att mopedföraren inte hade följt den körlinje som föreskrivs i trafikreglerna, fäste högsta domstolen i sitt avgörande vikt framför allt vid att personbilsföraren inte hade iakttagit sin väjningsplikt i korsningen.

I avgörandet HD:1989:99 var utgången däremot en annan, eftersom föraren av det förkörsberättigade fordonet hade avvikit från sin körlinje så mycket att en sammanstötning hade skett

framför den körlinje där den väjningspliktige enligt trafikreglerna borde ha lyckats stanna sitt fordon för att iaktta väjningsplikten. I detta fall hade personbilsföraren A närmat sig korsningen i det högra körfältet. Personbilsföraren B, som kom från höger, hade börjat svänga mot vänster i korsningen och då kört i körfältet för mötande trafik, varvid bilarna hade krockat med varandra. A var inte skyldig att bereda sig på att B skulle handla på detta sätt. På grund av detta, och eftersom A:s hastighet varit så låg att det uppenbarligen inte skulle ha inträffat någon olycka om B hade iakttagit trafikreglerna, förkastades åtalet mot A. Trots att A hade väjningsplikt gentemot B, som närmade sig från höger, innebar det faktum att B körde i körfältet för mötande trafik att det var fråga om en sådan trafiksituation som den väjningspliktige inte var skyldig att bereda sig på.

I högsta domstolens avgörande HD:1994:33 var det fråga om ett fall där fordonsföraren A, som haft för avsikt att från en servicestation köra in på en allmän väg, hade observerat ett fordon som närmade sig från vänster och dess förare B:s riktningstecken som visade att denne skulle svänga till höger. Eftersom A hade antagit att B skulle svänga in till servicestationen hade A startat, varvid fordonen hade krockat med varandra. Föraren B hade emellertid med riktningstecknet visat sin avsikt att stanna på den busshållplats som låg strax efter servicestationen. Då A hade startat utan att ha försäkrat sig om syftet med riktningstecknet hade A enligt högsta domstolen inte iakttagit den skyldighet att väja för den övriga trafiken som föreskrivs i 14 § 3 mom. i vägtrafiklagen. Skyldigheten att vara förutseende innefattar även en skyldighet att försäkra sig om andra vägtrafikanters avsikter.

Skyldigheten att vara förutseende aktualiserades också i högsta domstolens avgörande HD:1989:93. I detta fall var det fråga om att A hade kört in i en korsning från en väg försedd med ett vägmärke som föreskrev väjningsplikt, efter att ha fått lov till det av B, som körde längs med den förkörsberättigade vägen och som hade stannat sin bil framför en skyddsväg. Då hade A:s bil krockat med den bil som framfördes av C, vilken hade kört om B:s bil utan att stanna.

Enligt högsta domstolens tolkning hade A inte kunnat förutse att C skulle köra in i korsningen utan att iaktta förbudet mot omkörning av ett fordon som stannats framför en skyddsväg, vilket föreskrivs i 32 § 2 mom. i vägtrafiklagen. Eftersom fordonen inte skulle ha krockat om C hade stannat framför skyddsvägen, förkastade högsta domstolen åtalet mot A. Vid bedömningen av vilken som var den egentliga orsaken till trafikolyckan accentuerades i detta fall den skyddsåtgärdsåtgärdsättning som hänför sig till vissa trafikregler. I det aktuella fallet hade A kört in i korsningen trots att denne kom från en väg som var försedd med ett märke för väjningsplikt. A hade krockat med C, som å sin sida hade försummat att stanna bredvid B:s fordon, som stannats framför en skyddsväg. Även om de trafikregler som utvisas av vägmärken som anger väjningsplikt hör till de allra centralaste trafikreglerna, har det ansetts att sådana trafikregler som föreskrivits till skydd för gående och cyklister, såsom bestämmelsen i 32 § 3 mom. i vägtrafiklagen, ska ges särskild vikt.

Högsta domstolens avgörande HD:1994:69 berörde en sammanstötning mellan en gående och en cyklist. Den gående hade från gångbanan stigit ut på den intilliggande cykelbanan. Gångsignalen hade visat grönt ljus för den gående, som hade haft för avsikt att korsa gatan längs med skyddsvägen. Fordonen på gatans körbanor hade stannat framför skyddsvägen eftersom fordonssignalen visade rött ljus. Sammanstötningen med den gående skedde då cyklisten cyklade längs med den cykelbana som låg i riktning med gatan. Den gående ramlade omkull och skadade sig till följd av sammanstötningen. Högsta domstolen konstaterade i sitt avgörande för det första att cykelåkning innebär att framföra ett fordon och att en cyklist ska iaktta de trafikregler som gäller fordonsförare, om inte något annat har bestämts. Högsta domstolen ansåg att cyklisten på förhand borde ha kunnat förutse att den gående skulle stiga ut på cykelbanan

för att korsa gatan längs med skyddsvägen. Cyklisten hade således inte iakttagit sådan omsorg och försiktighet för undvikande av skada som omständigheterna krävde.

I högsta domstolens avgörande HD:1990:14 var det fråga om att fordonsföraren A, som kört längs en gata som enligt vägmärkena var förkörsberättigad, i en korsning hade gjort en plötslig och snabb inbromsning då en annan bil närmat sig korsningen från höger, från en gata försedd med ett vägmärke som utvisade väjningsplikt. På grund av detta hade B, som körde bakom A, krockat med A:s bil. Enligt högsta domstolen kunde B inte ha förutsett A:s agerande. Det åtal för äventyrande av trafiksäkerheten som hade väckts mot B förkastades således. Å andra sidan konstaterade de två domstolsledamöter som var av avvikande mening att den särskilda skyldighet att iaktta försiktighet som hänför sig till körning i en korsning innebar att B borde ha varit beredd på möjligheten att A skulle bli tvungen att tvärbromsa trots att A körde längs med en förkörsberättigad väg. De ledamöter som var av avvikande mening ansåg även att det faktum att B hade krockat med A:s bil med stor kraft visade att B inte hade hållit tillräckligt stort avstånd till A:s bil. Dessa ledamöter ansåg således att B genom sin oaktsamhet hade bidragit till den aktuella trafikolyckan, och de skulle ha dömt också B för äventyrande av trafiksäkerheten.

Fastställandet av gränserna för skyldigheten att vara förutseende aktualiserades också i högsta domstolens avgörande HD:1989:90. I detta fall var det fråga om att ett barn i en stad under den mörka delen av dygnet hade sprungit ut på en upplyst isig gata framför en bil, i en korsning som saknade skyddsväg. Barnet kom från vänster i förhållande till bilens körriktning. Bilen stötte till barnet eftersom bilens förare, som använde halvljus vid körningen, inte hade lyckats stanna bilen i tillräckligt god tid. Högsta domstolen konstaterade att bilens förare under de rådande omständigheterna inte hade lagt märke till barnet före sammanstötningen. Det kunde inte visas att föraren hade försummat att i enlighet med 23 § 1 mom. i vägtrafiklagen anpassa körhastigheten på det sätt som trafiksäkerheten krävde. Det ansågs ha varit fråga om en oförutsedd situation för föraren bl.a. eftersom barnet inte burit reflexer.

I högsta domstolens avgörande HD:1989:88 bedömdes däremot en motsvarande situation på ett annat sätt, eftersom föraren ansågs ha haft möjlighet att handla annorlunda i den aktuella situationen. I detta fall hade bilens förare i god tid lagt märke till att ett barn stod vid sidan av vägen och väntade på att en bil som kom från motsatt håll skulle köra förbi. Föraren hade då konstaterat att barnet inte hade noterat att den bil som föraren körde närmade sig barnet. Då barnet börjat korsa vägen, hade föraren trots sin inbromsning inte lyckats stanna sin bil på grund av det hala väglaget, utan bilen hade stött till barnet. Högsta domstolen ansåg att föraren hade försummat den skyldighet att iaktta särskild försiktighet i närheten av barn som föreskrivs i 30 § 2 mom. i vägtrafiklagen, eftersom föraren hade underlåtit att minska sin hastighet i sådan mån att sammanstötningen kunde ha undvikits, och föraren inte heller hade väckt barnets uppmärksamhet t.ex. med hjälp av en ljudsignal. Föraren ansågs ha haft god sikt över det ställe där sammanstötningen skedde och därmed förutsättningar att lägga märke till det barn som stod vid vägen. Föraren borde således ha anpassat sitt förfarande till detta samt ha varit beredd på överraskande rörelser från barnets sida.

Av rättspraxisen rörande trafikolyckor framgår det att en vägtrafikant ska agera på ett sådant sätt i trafiken att andra trafikanter har möjlighet att förutse hur denne kommer att agera och att anpassa sitt handlande till detta. Det finns således två målsättningar med skyldigheten att vara förutseende. Föraren ska t.ex. med riktningstecken i god tid visa vad han eller hon har för avsikt att göra, så att andra trafikanter kan bereda sig på detta. Högsta domstolens avgörande HD 1955-II-113 berörde ett fall där en motorcyklist som svängt in på en gårdsplan som låg till vänster i förhållande till motorcyklistens körriktning hade försummat att ge akt på huruvida svängningen kunde ske utan störning för den övriga trafiken. Föraren hade plötsligt och utan att använda riktningstecken svängt mot vänster, vilket hade lett till att motorcykeln och en bil

som kom bakifrån hade krockat med varandra. Den motorcyklist som svängde till vänster konstaterades ensam vara skyldig till krocken.

Skyldigheten att vara förutseende behandlades också i högsta domstolens avgörande HD 1986-II-113. I detta fall var det fråga om att ett barn som var yngre än 12 år hade cyklat ut på en skyddsväg för att korsa körbanan. På skyddsvägen hade en bilist krockat med det cykelåkande barnet. Högsta domstolen konstaterade i sitt avgörande att bilens förare under de rådande omständigheterna inte hade haft möjlighet att i tillräckligt god tid lägga märke till cyklisten eller till att cyklisten var ett barn. Högsta domstolen konstaterade vidare att bilföraren inte behövde vara beredd på att en cyklist i strid med trafikreglerna skulle åka ut på en skyddsväg som inte utgjorde fortsättning på en kombinerad cykel- och gångbana. Ur förarens synvinkel ansågs det under de rådande omständigheterna ha varit fråga om en oförutsedd händelse då cyklisten åkte ut på skyddsvägen. Därmed kunde det inte visas att bilföraren hade försummat att iakttä sådana omsorg och försiktighet som omständigheterna krävde då denne närmade sig skyddsvägen. I detta fall accentuerades de rådande trafikförhållandenas inverkan på vad bilföraren förväntades vara beredd på i trafiken. Trafikförhållandena inverkar nämligen på vilken typ av agerande en bilförare ska vara beredd på från andra vägtrafikanter sida.

Högsta domstolens prejudikat HD:1987:3 gällde en trafikolycka där A med sin bil hade stött till ett barn som sprungit ut på landsvägen framför en buss som stannat vid en busshållplats, med följderna att barnet omkom. Högsta domstolen ansåg att A, då A närmade sig bussen, hade försummat att minska hastigheten och förflytta sig mot mitten av vägen och därigenom särskilt ge akt på eventuella passagerare som steg av bussen. Enligt 30 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska en fordonsförare som närmar sig bl.a. en stannad buss iakttä särskild försiktighet. Denna trafikregel innefattar således en tämligen strikt skyldighet att vara förutseende.

Högsta domstolens avgörande HD 1984-II-132 gällde en situation där en bilförare hade kört i mörker, på en isig väg där en kurva och en backe begränsade sikten. Föraren hade kört med halvljus och så nära bilen framför att föraren på grund av det moln av lössnö som drogs upp av bilen framför inte hade klar sikt över vägvägnittet mellan bilarna. Då föraren observerat något på det raka och jämna vägvägnittet som följde efter kurvan, hade denne inte tillräckligt snabbt lyckats stanna sin bil eller väja till höger. I samband med nödbromsningen hade föraren stött till en person som låg på körbanan, till följd av vilket personen omkom. Enligt högsta domstolens avgörande hade föraren dock inte kunnat förutse att en person skulle ligga på vägen på ett ställe med begränsad sikt. Därmed hade föraren inte heller kunnat förutse trafikolyckan.

Också i högsta domstolens avgörande HD 1964-II-119 konstaterades det att en bilförare inte hade kunnat lägga märke till en person som vintertid låg på en mörk landsväg i så god tid att föraren kunde ha undgått att köra på personen. Enligt högsta domstolen hade föraren således inte på förhand kunnat förhindra överkörningen.

Trafiken är ett livsområde där det krävs särskilt stor omsorg och gott omdöme, vilket utvisas av vägtrafiklagstiftningens noggrannhet och de särskilda normerna om iakttagande av omsorg. Vägtrafikanterna måste förstå att deras medverkan i trafiken medför risker såväl för deras egen som för andra vägtrafikanter hälsa, liv och säkerhet. Därför har det i rättslitteraturen fastställts särskilt höga krav på skyldigheten att vara förutseende.

Skyldigheten att iakttä försiktighet gentemot andra vägtrafikanter

Enligt 6 § i grundlagen är alla lika inför lagen. Jämlikheten avser såväl formell som materiell jämlikhet. Var och en har rätt till jämlikt bemötande och ska garanteras lagenlig rättvisa.

Jämlikhetsprincipen begränsar myndigheternas prövningsrätt. Principen innefattar ett förbud mot godtycke och ett krav på likadant bemötande i likadana fall. Myndigheterna ska tillämpa lagen utan att göra någon annan åtskillnad mellan medborgare än vad som föreskrivs i lag.

Jämlikhetsprincipen berör också lagstiftaren. Jämlikhetsaspekterna är av betydelse såväl då det i lagen föreskrivs om förmåner och rättigheter som då det uppställs olika skyldigheter.

Vägtrafikanterna har på grundval av sina särdrag ålagts olika typer av rättigheter och skyldigheter. Trots att lagen enligt jämlikhetsprincipen ska vara densamma för alla, har man i vägtrafiken ansett det motiverat att ålägga vägtrafikanterna olikartade skyldigheter. Syftet med detta är att trygga den mest grundläggande rättigheten, nämligen rätten till liv och hälsa. Då den gällande vägtrafiklagen stiftades uppställdes det som ett uttryckligt mål att de mest sårbara vägtrafikantgrupperna skulle ges särskilt skydd (RP 74/1979 rd).

De olika vägtrafikantgruppernas rättigheter i trafiken bör i enlighet med jämlikhetsprincipen granskas på ett så objektivt sätt som möjligt. Detta innebär att rättigheterna för en viss vägtrafikantgrupp inte bör begränsas om inte begränsningen i motsvarande mån gynnar någon annan grupp. Beaktandet av rättigheterna och skyldigheterna för olika vägtrafikantgrupper hör till vägtrafiklagstiftningens viktigaste principer. Vissa vägtrafikantgrupper kan åläggas särskilda skyldigheter i syfte att trygga rättigheterna för andra grupper. Olika vägtrafikantgrupper kan också åläggas olika skyldigheter beroende på hur stor risk de medför för andra trafikanter. Avsikten är dels att trygga olika vägtrafikantgruppers varierande behov av skydd och dels att ålägga olika vägtrafikantgrupper särskilda skyldigheter. Syftet med rättigheterna och skyldigheterna är att påverka agerandet hos olika vägtrafikantgrupper samt att förbättra trafiksäkerheten.

Då vägtrafikreglerna för gående, cyklister och mopedister reviderades år 1996, konstaterades det att det fanns behov av att förbättra trafiksäkerheten för dessa vägtrafikantgrupper. Enligt den arbetsgrupp som svarade för revideringen av reglerna var målsättningen att garantera olika parter i vägtrafiken en så jämlik ställning som möjligt. Arbetsgruppen konstaterade att man vid bedömningen av hur trafikreglerna skulle ändras strävade efter en tydlig fördelning av ansvaret mellan olika parter (Trafikministeriets kommittébetänkande om revideringen av trafikreglerna för lätt trafik 1996, publikation L 15/1996).

Ett av de centralaste syftena med vägtrafiklagstiftningen är att garantera medborgarna jämlika möjligheter att röra sig. Denna målsättning framgår också av förarbetena till den gällande vägtrafiklagen. Exempelvis skulle det i lagstiftningen tas hänsyn till barns, åldringars, syn- och hörselskadades och handikappades annorlunda möjligheter att reda sig i trafiken (RP 74/1979 rd). Genom att beakta rättigheterna för dessa särskilda grupper eftersträvas s.k. faktisk jämlikhet.

Det faktum att olikartade rättigheter och skyldigheter föreskrivs för olika vägtrafikantgrupper anses inte stå i strid med den grundlagsenliga jämlikhetsprincipen, eftersom målsättningen är att tillgodose den faktiska jämlikheten mellan grupperna samt att skydda de allra viktigaste fri- och rättigheter som tryggas i grundlagens 7 §. Trots detta ska dock särbehandlingen av olika vägtrafikantgrupper kunna motiveras med relevanta argument.

Utgångspunkten är att rättigheterna för olika vägtrafikantgrupper i enlighet med jämlikhetsprincipen ska granskas så objektivt som möjligt. Detta innebär att rättigheterna för förare av motordrivna fordon inte ska begränsas t.ex. genom bestämmelser om väjningsplikt eller skyldighet att iakttä omsorg, om inte begränsningen i motsvarande utsträckning gynnar säkerheten för fotgängare och cyklister. I allmänhet kan detta dock anses vara fallet. Olika vägtrafikant-

grupper har i vägtrafiklagen ålagts olika skyldigheter beroende på vilken risk de medför för andra trafikanter.

Rätten att röra sig fritt begränsas därmed. Oinskränkt rörelsefrihet skulle leda till att rättigheterna för de sårbaraste vägtrafikantgrupperna inte tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Därför har man accepterat att de sårbaraste vägtrafikantgrupperna behandlas på ett annorlunda sätt än andra grupper, genom att tillåta särbehandling av dem t.ex. vid bedömningen av den erforderliga omsorgsnivån samt genom att ålägga motorfordonsförare en särskild skyldighet att iaktta omsorg gentemot de sårbaraste vägtrafikanterna.

Jämlikhetsbestämmelsen i 6 § i grundlagen hindrar inte sådan positiv särbehandling som behövs för att trygga faktisk jämlikhet, dvs. sådana åtgärder som förbättrar ställningen och förhållandena för en viss persongrupp. Den typ av positiv särbehandling som innefattar åtgärder för förbättring av en viss grupps ställning och förhållanden ska således särskiljas från sådan diskriminering och favorisering som avses i diskrimineringsförbudet i grundlagens 6 §. Med hjälp av den nämnda typen av åtgärder strävar man efter att trygga den faktiska jämlikheten för en viss grupp. I 6 § 4 mom. i grundlagen tillåts positiv särbehandling i syfte att skapa faktisk jämlikhet mellan vissa grupper. Det är inte i detta fall fråga om diskriminering av andra grupper, utan tyngdpunkten ligger vid att särskilt trygga en viss grupps rättigheter. Att iaktta positiv särbehandling anses höra till de skyldigheter som ålagts det allmänna för att trygga tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna.

Genom vägtrafiklagstiftningen strävar man även efter att garantera människor lika möjligheter att röra sig. Denna målsättning framgår av den gällande vägtrafiklagens förarbeten. Enligt förarbetena skulle jämlikheten mellan olika befolkningsgrupper beaktas i vägtrafiklagstiftningen. Exempelvis skulle det i lagstiftningen tas hänsyn till barns, åldringars, syn- och hörselskadades och handikappades annorlunda möjligheter att reda sig i trafiken (RP 74/1979 rd).

Barn är i behov av särskilt skydd och särskild omsorg, eftersom de som grupp är svagare än den vuxna befolkningen. I 6 § 3 mom. i grundlagen bestäms det att barn ska bemötas som jämlika individer och ha rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva. Denna bestämmelse möjliggör positiv särbehandling av barn. Positiv särbehandling av barn är nödvändig för tryggnad av deras jämlikhet i förhållande till den vuxna befolkningen (RP 309/1993 rd).

Grunden för positiv särbehandling av barn återfinns i det omfattande internationella regelverk genom vilket man strävar efter att trygga tillgodoseendet av barnets rättigheter i samhället. Betydelsen av barnets grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter har accentuerats särskilt under de senaste åren. Redan i FN:s universella deklaration om de mänskliga rättigheterna från år 1948 betonades barnets rätt till särskild omsorg och hjälp. Barnets ställning har betonats såväl i de allmänna instrumenten om de mänskliga rättigheterna som i de särskilda överenskommelserna om barnets rättigheter.

I artikel 24 i konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter bestäms det att ett barn utan åtskillnad har rätt till det skydd av sin familj, samhället och staten som dess minderårighet förutsätter. Enligt artikel 24 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna har barn rätt till det skydd och den omvårdnad som behövs för deras välfärd. I FN:s deklaration om barnets rättigheter från år 1959 och i konventionen om barnets rättigheter från år 1989 har det likaså konstaterats att barn har rätt till särskild omsorg.

I artikel 25 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna bestäms det att Europeiska unionen erkänner och respekterar rätten för äldre att leva ett värdigt och oberoende liv. Detta kräver aktiva åtgärder från samhällets sida för att tillgodose äldres möjligheter att röra sig

tryggt. Tillhandahållandet av särskilt skydd för äldre i vägtrafiken grundar sig på samma målsättning som det särskilda skyddet för barn, dvs. att trygga den faktiska jämlikheten. Äldre personer rör sig nämligen ofta långsammare och osäkrare än andra vägtrafikanter.

För att alla ska kunna delta i samhällslivet på lika villkor förutsätts det att individerna till fullo kan åtnjuta sina friheter, såsom rörelsefriheten. Frågor som hänför sig till ålderns betydelse är dock i praktiken mycket besvärliga att bedöma. Det är problematiskt att använda sig av på förhand angivna åldersgränser, eftersom åldrandet är individuellt och framskrider på olika sätt hos olika individer. Det är uppenbart att alla människors funktionsförmåga inte påverkas på samma sätt av att de uppnått en viss ålder. Därför är det synnerligen svårt att definiera vilka personer som ska behandlas som barn eller äldre i trafikmiljön.

Enligt artikel 1 i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning avses med personer med funktionsnedsättning bl.a. personer med varaktiga fysiska, psykiska, intellektuella eller sensoriska funktionsnedsättningar, vilka i samspel med olika hinder kan motverka deras fulla och verkliga deltagande i samhället på samma villkor som andra. Finland har ratificerat konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och det fakultativa protokollet till konventionen. Konventionen ratificerades i maj 2016 och den trädde för Finlands del i kraft sommaren 2016.

I artikel 5.4 i konventionen bestäms det att särskilda åtgärder som är nödvändiga för att påskynda eller uppnå faktisk jämlikhet för personer med funktionsnedsättning inte betraktas som diskriminering enligt konventionen. I artikel 10 konstateras det att konventionsstaterna bekräftar att varje människa har en inneboende rätt till livet och ska vidta alla åtgärder som behövs för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning verkligen får åtnjuta denna rätt på samma villkor som andra.

I artikel 14 betonas konventionsstaternas skyldighet att säkerställa att personer med funktionsnedsättning på samma villkor som andra åtnjuter rätt till frihet och personlig säkerhet. I artikel 18 konstateras det att personer med funktionsnedsättning har rätt till bl.a. fri rörlighet på samma villkor som andra. I artikel 20 garanteras personer med funktionsnedsättning rätt till personlig rörlighet, och i samma artikel åläggs konventionsstaterna också en skyldighet att säkerställa personlig rörlighet med största möjliga oberoende för personer med funktionsnedsättning, bl.a. genom att underlätta personlig rörlighet för personer med funktionsnedsättning på det sätt och vid den tid de själva väljer och till överkomlig kostnad. Genom att betona det särskilda skyddet för personer med funktionsnedsättning i vägtrafiken strävar man således efter att tillgodose den faktiska jämlikheten.

Bestämmelserna i 9 och 22 § i grundlagen förpliktar det allmänna att med hjälp av lagstiftning och andra åtgärder trygga rörelsefriheten för syn- och hörselskadade och personer med funktionsnedsättning. Detta förutsätter bl.a. att de bestämmelser och föreskrifter som berör trafiken utformas så att rörelsefriheten för personer med funktionsnedsättning tryggas. Det är således motiverat att i lagen ålägga andra vägtrafikanter en skyldighet att särskilt uppmärksamma personer med funktionsnedsättning i vägtrafiken.

Vägtrafikanterna ska, oavsett tillsitsprincipen, ta hänsyn till att alla vägtrafikanter inte känner till eller iakttar trafikreglerna. Detta är fallet i synnerhet när det gäller barn, äldre, synskadade och personer med nedsatt rörlighet som rör sig i trafiken. Det hör till de allmänna principerna för vägtrafiken att de sårbaraste vägtrafikantgrupperna ska ges särskilt skydd. Vägtrafikanterna ska iaktta särskild försiktighet då det av en annan vägtrafikants beteende framgår att denne inte känner till eller kommer att iaktta trafikreglerna.

Vägtrafikanternas behov av skydd i trafiken kan variera också bland olika trafikantgrupper inom en och samma vägtrafikantgrupp. Den lätta trafiken omfattar ett flertal olika typer av vägtrafikantgrupper, och därför kan begreppet *lätt trafik* betraktas som föråldrat. Gående, cyklister, användare av fordon med elassistans och mopeder bör granskas som särskilda grupper, eftersom de alla skiljer sig från varandra såväl i fråga om det sätt på vilket de färdas som i fråga om behovet av skydd. Exempelvis omfattar gående som vägtrafikantgrupp mycket varierande typer av trafikanter som rör sig med olika hastighet. Den vägtrafikantgrupp som använder motordrivna fordon omfattar likaså förare av många olika typer av fordon, som har olikartade behov av skydd. Hur andra vägtrafikanter förhåller sig till den lätta trafiken påverkas av mångfalden inom denna vägtrafikantgrupp och av de olikartade sätten att färdas. Exempelvis bör gående inte uppfattas som en enhetlig vägtrafikantgrupp för vars del man skulle tillämpa en enhetlig måttstock för skyldigheten att iakttä omsorg.

Högsta domstolens avgörande HD:1991:87 gällde en trafiksituation där en cyklist hade korsat en väg längs med en skyddsväg som utgjorde fortsättning på en kombinerad cykel- och gångbana. Då cyklisten korsade vägen hade denne försummat att i enlighet med den väjningsregel som var gällande vid den aktuella tidpunkten väja för en personbil som samtidigt kom från höger, med påföljden att fordonen krockade med varandra och cyklisten skadade sig. Enligt högsta domstolen kunde man inte i detta fall visa att personbilsföraren skulle ha kört i strid med trafikreglerna eller på något annat sätt genom oaktsamhet orsakat cyklistens skador. Detta avgörande accentuerar trafikreglernas betydelse vid bedömningen av vägtrafikanternas skyldigheter. I avgörandet bedömdes däremot inte de olikartade skyldigheterna för olika vägtrafikantgrupper. De två domstolsledamöter som var av avvikande mening framhöll emellertid att personbilsföraren inte hade minskat sin hastighet då denne närmade sig skyddsvägen. Därmed hade föraren försummat den skyldighet som föreskrivs för fordonsförare som närmar sig en skyddsväg att köra med sådan hastighet att föraren vid behov kan stanna före skyddsvägen. Denna försummelse hade bidragit till att bilen krockat med den cyklist som korsade körbanan längs med skyddsvägen. De ledamöter som var av avvikande mening skulle dock inte ha förklarat cyklisten fri från ansvar för krocken, eftersom denne hade försummat att väja för den personbil som närmade sig från höger i korsningen.

Tillitsprincipen kan inte tillämpas som sådan i förhållande till vägtrafikantgrupper som består av barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning. En motorfordonsförare som observerar en vägtrafikant som hör till en sådan grupp ska beakta att det är möjligt att trafikanten handlar i strid med trafikreglerna. Om föraren inte klarar av att försäkra sig om huruvida en gående eller cyklist som föraren observerat hör till någon av dessa grupper, ska föraren enligt rättslitteraturen anpassa sitt agerande enligt det alternativ som är förknippat med den största risken.

I oklara fall ska fordonsföraren t.ex. utgå från att en person som enligt hans eller hennes observationer kunde vara ett barn är ett barn. Det är dock oklart vilka personer som ska betraktas som barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning. Vid granskningen av denna fråga ska de berörda personernas förmåga att reda sig i trafiken beaktas.

Exempelvis ska ett barns eller en äldre persons exakta ålder inte anses vara av avgörande betydelse, utan det väsentliga är om personens förmåga att reda sig i trafiken är nedsatt på grund av åldern. När det gäller att bedöma vilken förmåga en person med funktionsnedsättning har att reda sig i trafiken är funktionsnedsättningens art avgörande. Funktionsnedsättningens art utvisas t.ex. av att en person rör sig i rullstol eller använder en käpp för synskadade eller en ledarhund. Därav kan man sluta sig till att den berörda personen har nedsatt förmåga att göra observationer i trafiken och att röra sig i samma takt som den övriga trafiken. Enligt rättslitteraturen ger t.ex. långsamma eller ostadiga rörelser hos äldre, barn och personer med funktionsnedsättning anledning att iakttä särskild försiktighet.

Vägtrafikanternas skyldighet att i konkreta trafiksituationer identifiera personer som hör till en sådan vägtrafikantergrupp som kräver särskilt skydd ska i huvudsak begränsas till slutledningar som kan göras på grundval av yttre iakttagbara egenskaper. Det är dock inte lätt att identifiera ett barn bara på grundval av dess yttre egenskaper. I vissa miljöer, t.ex. i närheten av skolor, ska fordonsförare emellertid vara beredda på att det rör sig fler barn än i andra trafikmiljöer.

Det är inte heller lätt att identifiera äldre personer. Åldrandet är en process som framskrider individuellt och som inte nödvändigtvis påverkar hörseln, synen eller rörelseförmågan hos alla personer i en viss ålder.

2.1.4. Grunderna för trafikbeteendet - Trafikregler

Bakgrund

Olika länder hade länge egna trafikregler och egna vägmärken. På internationell nivå har man emellertid försökt avskaffa den särskilda regleringen i olika länder och avtala om en enhetlig praxis åtminstone när det gäller de viktigaste beteendereglererna och vägmärkena.

År 1949 hölls en FN-konferens i Genève i Schweiz, där en konvention om vägtrafik ingicks. Konventionen undertecknades av FN-staterna. I Finland påverkade konventionen 1957 års vägtrafiklag.

År 1968 undertecknades i Wien i Österrike en ny internationell konvention om vägtrafik, den s.k. Wienkonventionen. Som komplement till konventionen utarbetade Ekonomiska kommissionen för Europa ett trafikreglemente och överenskommelser om vägmärken.

Finland har ratificerat den internationella konventionen om vägtrafik år 1986. Konventionen sattes i Finland i kraft genom vägtrafiklagen.

2.1.5. Trafikregler

De 51 paragrafer som ingår i 2 kap. i 1981 års vägtrafiklag innefattar de grundläggande reglerna för vägtrafikanternas beteende. Det är anmärkningsvärt att regleringen knappast har utökats alls under den tid lagen varit gällande. Detta beror på att trafikreglerna i stor utsträckning grundar sig på de ovan nämnda internationella konventionerna om vägtrafik, antingen 1968 års konvention eller 1949 års konvention. Med tanke på det krav på förutsägbarhet som hör samman med trafikbeteendet är det dessutom klart att trafikreglerna inte kan genomgå fortlöpande förändringar.

Trafikreglernas koherens kan emellertid förbättras både genom materiella ändringar av bestämmelserna och genom åtgärder av lagteknisk karaktär. Bättre och högklassigare lagstiftning är av betydelse för trafikreglernas begriplighet. Reglernas formulering kan förenklas och deras begriplighet förbättras. Dessutom kan reglerna delas in så att det tydligare än för närvarande framgår vilka olika vägtrafikantergrupper de berör. I den gällande lagstiftningen har gående och cyklister getts en särställning i förhållande till motorfordonsförare. I trafikreglerna fästs dessutom särskild vikt vid specifika grupper, såsom personer med funktionsnedsättning och barn.

Allt som nämnts ovan är av pedagogisk betydelse och framför allt av betydelse med tanke på hur väl människor tillägnar sig reglerna för trafikbeteendet.

De gällande trafikreglerna är indelade i enlighet med de olika vägtrafikantgrupper som berörs av reglerna. Reglerna består av allmänna regler som gäller alla vägtrafikanter, trafikregler för gående, trafikregler för fordonsförare, trafikregler för invalidfordonsförare, trafikregler för

Största delen av trafikreglerna berör fordonstrafiken. Därutöver finns bestämmelser med karaktären av principer (t.ex. bestämmelser om situationshastighet och användning av reflexer), reglering som berör användning av fordon (t.ex. användning av kommunikationsapparater under körning), reglering som berör myndigheternas befogenheter (t.ex. hastighetsbegränsningar) samt bestämmelser med karaktären av förvaltningsrättslig tillståndreglering (t.ex. parkeringsstillstånd för personer med funktionsnedsättning).

Denna form av blandad reglering har uppkommit till följd av de ändringar som gjorts i lagstiftningen. Vägtrafiklagen har betraktats som det grundläggande regelverk där det varit enkelt att infoga reglering som berör användningen av vägar. Det finns således behov av att omstrukturera lagstiftningen.

Nedan granskas de viktigaste trafikregler som berör vägtrafiken. I detta sammanhang är det dock inte möjligt att granska alla regler.

Trafikregler för gångtrafiken

För att skydda gående har det i vägtrafiklagen föreskrivits flera olika väjningsregler för fordonsförare. Det finns två grundläggande regler: skyddsvägsregeln och svängningsregeln. Därutöver finns andra regler angående gångtrafik spridda på olika ställen i lagen.

I 2 § i vägtrafiklagen definieras gående. En gående är en person som rör sig till fots, på skidor, rullskidor, skridskor eller motsvarande redskap. Som gående betraktas också den som för, skjuter eller drar en sparkstötting, en barnvagn, ett lekfordon, en rullstol, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande, samt den som leder en cykel eller moped.

Gångtrafiken kan nuförtiden assisteras av olika anordningar och redskap. Det är viktigt att dessa uppmärksammas i den nya lagstiftningen. I 45 § i vägtrafiklagen, som trädde i kraft år 2016, bestäms det att de trafikregler som berör cyklister tillämpas på förare av lätta elfordon.

Skyddsvägsregeln. I 32 § 1 mom. i vägtrafiklagen finns en regel som är central med tanke på de gåendes säkerhet, nämligen den s.k. skyddsvägsregeln. Enligt denna bestämmelse ska föraren av ett fordon eller en spårvagn som närmar sig en skyddsväg köra med sådan hastighet att föraren vid behov kan stanna före skyddsvägen. Föraren ska lämna fri passage åt gående som befinner sig på skyddsvägen.

Skyddsvägsregeln innebär att fordons- och spårvagnsförare ska se till att en gående inte på grund av fordonstrafiken blir tvungen att stanna upp på skyddsvägen, utan att han eller hon utan avbrott får fortsätta till följande gångbana eller refug.

Iakttagandet av skyddsvägsregeln har ofta diskuterats i Finland. Uppskattningsvis finns det fler skyddsvägar i Finland än t.ex. i Sverige. Uppskattningarna ger emellertid vid handen att skyddsvägsregeln iaktas dåligt i Finland jämfört med vad som är fallet t.ex. i Sverige och Estland. Skyddsvägsregeln har i princip samma innehåll i dessa länder.

Det finns inte anledning att ändra lagens grundläggande regler om skyddsvägsbeteendet. I framtiden bör man dock fästa vikt förutom vid lagstiftningen framför allt vid planeringen och anläggandet av skyddsvägar.

Svängningsregeln. En annan regel som ger gående skydd ingår i 14 § 2 mom. i vägtrafiklagen. I samtliga korsningar gäller den regel enligt vilken en fordonsförare inte får svänga – vare sig till höger eller till vänster – innan detta kan ske utan hinder för en gående som korsar den körbanan som fordonet ämnar köra in på. Denna regel gäller också i sådana fall där det inte finns en skyddsväg på den korsande körbanan. En förare som svänger i en korsning får inte fortsätta sin färd ifall detta utgör hinder för den gång- eller cykeltrafik som löper över den körbanan på vilken föraren ämnar köra in.

Denna regel förutsätter inte samtidighet. Föraren ska väja för en cyklist eller gående som färdas rakt framåt, om cyklisten eller den gående inte annars kan korsa körbanan utan störning. En förare som svänger till vänster ska dessutom särskilt försäkra sig om att svängningen inte i något skede – inte heller då föraren väjer för gående – hindrar den mötande fordonstrafiken.

En förare som någon annanstans än i en korsning ämnar lämna körbanan eller annars korsa den ska på motsvarande sätt väja för gående som använder vägkanten.

Väjningsreglerna behandlas närmare nedan.

Övriga bestämmelser som skyddar gående. En bestämmelse som är viktig med tanke på skyddsvägssäkerheten ingår i 32 § i vägtrafiklagen, där det bestäms att ett fordon eller en spårvagn som stannat framför en skyddsväg eller som skymmer sikten över skyddsvägen inte får köras om utan att den omkörande stannar.

Det är dock inte fråga om ett ovillkorligt tvång att stanna. Bestämmelsen gäller nämligen inte den situation där det finns en refug eller ett fritt körfält mellan den omkörande och den omkörde, eller där trafikljussignalen visar grönt ljus för den omkörande.

Trots grönt ljus ska dock en gående som befinner sig på skyddsvägen eller står i beråd att beträda den ges fri passage.

I 30 § 1 mom. i vägtrafiklagen bestäms det att gående i samband med möten och omkörningar ska lämnas ett med beaktande av fordonets storlek och hastighet tryggt utrymme på vägen. Enligt 31 § 1 mom. ska en fordonsförare lämna gående fri passage när föraren korsar en gångbana.

Enligt den allmänna väjningsregeln i vägtrafiklagens 14 § ska fordons- och spårvagnsförare väja för alla gående på vägen då föraren kommer in på en väg från en gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller en snöskoterled. Likaså ska förare som någon annanstans än i en korsning ämnar lämna körbanan väja för gående som använder vägkanten.

I 33 § i vägtrafiklagen bestäms det att fordonsförare ska lämna gående fri passage på en gårdsgata och i 33 a § bestäms det att gående ska lämnas fri passage på en gågata. Föraren ska dessutom anpassa sin körhastighet till gångtrafiken.

Därutöver har vissa grupper av gående getts en särskild ställning i lagen. Det bestäms att en vägtrafikant inte får bryta eller på något annat sätt hindra en militärtrupp, en kortege, en grupp av barn under ledares uppsikt eller någon annan ordnad procession i rörelse. Denna regel gäller emellertid inte förare av utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler. Det finns dock inte längre behov av lika noggranna föreskrifter om olika grupper av gående som för närvarande ingår i lagen.

RP 180/2017 rd

Då en spårvagn eller buss stannats vid en hållplats utan refug ska den som ämnar köra om spårvagnen eller bussen till höger lämna på- och avstigande passagerare fri passage. Enligt 31 § i vägtrafiklagen ska fordonet i detta fall stannas. Också cyklister och mopedister som färdas på en cykelbana och som ämnar passera en buss eller spårvagn som stannats vid en buss- eller spårvagnshållplats ska lämna fri passage för på- och avstigande passagerare.

De som färdas på cykelbanan har dock inte – i motsats till dem som använder körbanan – ålagts något särskilt tvång att stanna innan de passerar ett kollektivtrafikmedel som stannats vid en hållplats.

De ovan beskrivna regler som skyddar gående gäller också spårvagnsförare, dock med undantag för den ovan nämnda svängningsregeln.

Gåendes plats på vägen. I 40 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om gåendes plats på vägen. Enligt grundregeln ska gående använda gångbanan eller vägrenen. Cykelbanan eller körbanans kant får användas i sådana fall där det inte finns någon gångbana eller vägren eller den inte är framkomlig utan olägenhet.

På cykelbanan ska gående i allmänhet använda dess kant. Denna regel gäller också gående som använder en kombinerad cykel- och gångbana.

Gående får inte på gångbanan leda en cykel eller moped, skjuta en sparkstötting, åka skidor, åka skridskor eller bära en skrymmande börda, om detta kan medföra avsevärd olägenhet för andra gående. Gående som använder cykelbanan ska se upp för de fordon som framförs där.

På körbanan ska gående i första hand använda dess vänstra kant, om inte högra kanten med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare. Det är med tanke på den gåendes egen säkerhet viktigt att denne använder körbanans vänstra kant, eftersom den gående då själv ser mötande fordon och vid behov kan väja för dem.

Denna bestämmelse förpliktar dock inte gående att ovillkorligen använda körbanans vänstra kant. Enligt bestämmelsen rekommenderas gående att använda den vänstra kanten, men det är tillåtet att använda den högra kanten t.ex. då det är motiverat med tanke på färdleden.

Gående som använder vägrenen får fritt välja vilken sida av vägrenen de använder. Skyldigheten att använda körbanans vänstra kant gäller enligt lagens ordalydelse bara gångtrafik på körbanan. Vägrenen utgör inte en del av körbanan, och därför omfattar skyldigheten att använda den vänstra kanten inte vägrenen. Den som leder en cykel eller moped får använda också körbanans högra kant.

Övervakade grupper av gående och ordnade processioner ska enligt 43 § i vägtrafiklagen använda vägrenen eller körbanans högra sida i färdriktningen. En grupp med barn som går högst två i bredd ska dock, såvitt trafikförhållandena medger det, använda gångbanan, vägrenen eller cykelbanan.

En övervakad grupp av gående eller en ordnad procession, som på en obelyst väg använder vägrenen eller körbanan eller cykelbanan, ska i mörker eller skymning eller när väderleksförhållandena förutsätter det, mot vägens mittlinje i tåten föra minst en lykta som framåt visar vitt eller gult ljus och baktill en lykta som bakåt visar rött ljus. Dessa förpliktelser är fortfarande motiverade, i synnerhet utanför tätorter. Förpliktelserna ingår i konventionen om vägtrafik.

Gångtrafik är förbjuden på motorvägar och motortrafikleder samt på påfartsvägar och avfartsvägar i anslutning till dem, eftersom det i 4 § i vägtrafikförordningen bestäms att endast trafik med motorfordon är tillåten på dessa vägar.

Användning av reflexer. Det är viktigt att reflexer används i dåliga ljusförhållanden, trots att det enligt den gällande lagen inte finns någon ovillkorlig skyldighet till det. I 42 § i vägtrafiklagen bestäms det att gående som under mörker rör sig på en väg, oavsett belysning, i *allmänhet* ska använda vederbörlig reflex.

Det är problematiskt att uttrycket *i allmänhet* används i lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 37/2006 rd) är det i regel inte lämpligt att i form av en lag eller någon annan författning godkänna sådana allmänna bestämmelser som innefattar få eller inga rättsliga förpliktelser alls. Lagen ska alltså inte ha karaktären av en anvisning eller rekommendation.

I den regeringsproposition som berör den aktuella bestämmelsen (RP 103/2002 rd) konstateras det att en överträdelse av bestämmelsen i fråga inte ska betraktas som en straffbar gärning. Dessutom har det inte, vare sig i lagen eller i dess motivering, definierats vad som avses med en vederbörlig reflex. De finns tekniska rekommendationer för reflexer, men dessa är inte bindande för vägtrafikanterna. En vederbörlig reflex reflekterar *tillräckligt* med ljus då det träffar den. Reflexen ska vara fäst vid den gående på ett sådant sätt att den är synlig för fordonsföraren då det område som lysas upp av fordonets ljus sträcker sig fram till den gående. En reflex kan också utgöras av en del av ett plagg eller av plaggets reflekterande yta.

Beträdande och korsande av körbanan. I 44 § i vägtrafiklagen föreskrivs det att gående som beträder en skyddsväg eller annars beträder en körbana, cykelbana eller spårväg ska iaktta den försiktighet som avståndet till annalkande fordon eller spårvagnar och deras hastighet kräver. Detta innebär att gående inte har ovillkorlig rätt att korsa körbanan ens vid en skyddsväg, ifall beträdandet av körbanan skulle föranleda t.ex. en tvärbromsning.

Paragrafens ordalydelse är problematisk, eftersom gående kan beträda skyddsvägen på många olika sätt.

Det bestäms att gående ska korsa körbanan längs en skyddsväg, om en sådan finns i närheten. I andra fall ska den gående korsa körbanan vinkelrätt och i allmänhet invid en korsning. Det finns ingen ovillkorlig bestämmelse rörande avståndet till en skyddsväg.

Den gående ska korsa körbanan, cykelbanan eller spårvägen utan onödigt dröjsmål.

Då trafiken regleras av polisen eller av trafikljus får den gående beträda körbanan bara då polisen visar att trafik i den gåendes färdriktning är tillåten eller då signalen visar grönt ljus. För den gåendes del är det ljus som visas då han eller hon beträder skyddsvägen avgörande. Om signalen visat grönt ljus eller blinkat grönt då den gående steg ut på skyddsvägen får denne fortsätta till närmaste refug eller till gångbanan på andra sidan, trots att ljuset därefter eventuellt växlat till rött.

Om det bara finns fordonssignaler på en trafikplats, innebär både rött och gult ljus att det är förbjudet för gående att beträda körbanan. Om det finns en särskild signal för gående, ska gående iaktta det ljus gångsignalen visar framom andra signaler.

Då det finns en fungerande gångsignal får gående beträda körbanan bara då denna signal visar grönt ljus eller blinkar grönt.

Personer som rör sig på rullskridskor, sparkbräde eller rullskidor. Enligt 2 § i vägtrafiklagen betraktas de som rör sig på rullskridskor, sparkbräde eller rullskidor som gående. Dessa vägtrafikanter ska därför i regel använda gångbanan då det finns en sådan. Personer som rör sig på rullskridskor, sparkbräde eller rullskidor får använda körbanan bara om det varken finns en gångbana eller en vägren på vägen. De får i dessa fall tillfälligt använda vilken del av vägen som helst.

Hastighetsskillnaden mellan en gående och t.ex. en rullskridskoåkare kan vara avsevärd. Det är uttryckligen hastighetsskillnaden mellan olika vägtrafikanter som bidrar till att skapa farliga situationer. Därför ska rullskridskoåkare iaktta försiktighetsprincipen, som förpliktar dem att iaktta sådan omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada. I synnerhet i livlig trafik krävs det att rullskridskoåkare anpassar sin hastighet så att den ligger nära hastigheten hos dem som rör sig till fots. Den som rör sig på rullskridskor eller sparkbräde på gångbanan får inte orsaka avsevärd olägenhet eller fara för andra gående.

Anordningar som stöder förflyttning till fots. I och med den ändring av 2 § i vägtrafiklagen som trädde i kraft vid ingången av år 2016 utvidgades definitionen av gående så att den även omfattar användare av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Dessa hjälpmedel faller utanför fordonslagens tillämpningsområde till den del deras effekt uppgår till högst 1 kilowatt och deras hastighet till högst 15 kilometer per timme. Att i egen-skap av gående använda denna typ av anordningar var förut tillåtet bara för personer med funktionsnedsättning. Någon sådan begränsning finns emellertid inte längre.

I och med lagändringen ändrades alltså 2 § 1 mom. i vägtrafiklagen så att användare av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och användare av lätta elfordon fogades till den grupp användare av gångbanor som särskilt ska ge akt på övriga gående när de använder gångbanan. Den som rör sig med en ovan avsedd anordning får därmed använda gångbanan endast om det kan ske utan olägenhet för andra gående. I lagstiftningen har det inte särskilt fastställts några största tillåtna mått för sådana anordningar som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Kravet på att andra gående inte får orsakas olägenhet begränsas således, i och med gångbanornas dimensionering, i praktiken dessa anordningars bredd och vändradie.

Användningen av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots regleras i 45 § i vägtrafiklagen. Trafikreglerna för gående tillämpas också på användare av förflyttningshjälpmedel som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största hastighet är 15 kilometer per timme. Ifall hastigheten är högre än gångfart tillämpas trafikreglerna för cyklister. Gångfart är dock ett relativt begrepp. Gångfarten är beroende av den hastighet som den allmänna trafikströmmen håller och som det är möjligt att röra sig med bland gående.

Det finns tills vidare endast begränsad information om hur reglerna för användare av den typ av nya anordningar som stöder förflyttning till fots har iakttagits. Det har lanserats ett stort antal sådana anordningar på marknaden, men de ses förhållandevis sällan i allmän trafik. Därför är det svårt att bedöma hur ändamålsenliga trafikreglerna för dessa anordningar är.

Trafikregler för cykeltrafik

Såsom det framgår av det som anförts ovan är cykeltrafiken en viktig trafikform. Det är viktigt att reglerna för cykling är tydliga, lättfattliga och lätta att tillämpa i praktiken.

De gällande trafikreglerna för cykeltrafik har kritiserats i den allmänna debatten. Det har sagts att reglerna är svårtolkade och besvärliga. Samtidigt har det påpekats att trafikarrangemangen för cykling inte i alla avseenden är ändamålsenliga.

RP 180/2017 rd

I samband med beredningen av denna regeringsproposition har det varit viktigt att göra en omfattande bedömning av de trafikregler som berör cykeltrafik.

En cykel är ett fordon som definieras i 19 § i fordonslagen. Med cykel avses för det första ett fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som också kan ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer per timme. Med cykel avses också en sparkcykel eller något annat motsvarande fordon utan motor, om det på grund av storleken eller användningsändamålet är påkallat att kräva att fordonet uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

Cyklisters plats på vägen. Enligt huvudregeln i 8 § i vägtrafiklagen ska fordon framföras på körbanan. Om det vid vägens högra sida finns en vägren där körning utan olägenhet går för sig, ska cyklar och andra icke motordrivna fordon samt mopeder dock framföras på vägrenen.

Om körning på vägrenen inte är möjlig, ska cyklister och mopedister hålla sig så nära körbanans högra kant som möjligt utan risk för säkerheten. Barn under tolv år får cykla på gångbanan, om inte gångtrafiken förorsakas oskäligen störning av detta.

Cyklister ska i första hand använda cykelbanan, om en sådan finns. Enligt 18 § i vägtrafikförordningen ska cyklister använda en sådan cykelbana som anges med vägmärkena 422–425. På en kort sträcka får en cyklist använda vägrenen eller körbanans högra kant, om det finns en cykelbana bara vid vänstra sidan av vägen och det med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare att använda vägrenen eller kanten på körbanans högra sida.

På en cykelbana som anges med ett vägmärke är det inte tillåtet att använda andra fordon. Det kan dock vara tillåtet att använda moped på cykelbanan, om detta anges med en tillägsskylt med texten "Tillåtet för mopeder".

Skyldigheten att använda en cykelbana som anges med ett vägmärke grundar sig på den internationella konventionen om vägmärken. Det märke med blå botten som används för en cykelbana gäller också i Sverige, Estland, Danmark, Tyskland och Holland. Skyldigheten att använda en cykelbana som löper vid vänstra sidan av vägen har dock lindrats i många länder. I Holland finns utöver det förpliktande märket för en cykelbana också ett vägmärke som anger en valfri cykelbana. I Norge används bara ett fyrkantigt vägmärke för en valfri cykelbana.

En kombinerad cykel- och gångbana anges med vägmärket 423. Trafiken på en kombinerad bana är högersidig och i allmänhet dubbelriktad. Gående ska använda ledens kant, så att cyklister och mopedister kan passera dem utan fara eller olägenhet. Cyklister och mopedister ska å sin sida vid möten med gående och omkörningar av gående lämna dessa ett tryggt utrymme på vägen. Bestämmelserna i 3 § i vägtrafiklagen är förpliktande också för cyklister och mopeder. Enligt denna paragraf ska varje vägtrafikant iaktta av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet för undvikande av fara och skada. Detta innebär i praktiken att hastigheten i närheten av gående ska anpassas så att den ligger nära hastigheten hos dem som rör sig till fots.

I 30 § i vägtrafiklagen bestäms det att också cyklister ska se upp för barn, åldringar, handikappade och andra som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken. Gående ska med tanke på sin egen säkerhet undvika att plötsligt förflytta sig i sidled.

En väg med märket 424 eller 425 har med hjälp av vägmarkering eller på något annat sätt delats upp i en cykelbana och en gångbana. Gående får i detta fall inte använda cykelbanan, och cyklister och mopedister får inte använda den del av banan som är avsedd för gående.

Med hjälp av vägmarkeringar är det också möjligt att ange ett cykelfält på körbanan. Utgångspunkten är att cyklister ska använda cykelfältet, trots att lagen inte uttryckligen förpliktar dem till detta. Cykelfältets gräns anges antingen med en enhetlig spärrlinje eller med en streckad linje. I det sist nämnda fallet får andra fordon använda cykelfältet för gruppering.

Enligt 8 § 3 mom. i vägtrafiklagen får vilket fordon som helst, *då särskilda skäl påkallar*, tillfälligt framföras även på en annan än för fordonet avsedd del av vägen, om detta inte föranleder fara eller avsevärd olägenhet.

Väjningsplikt. Cyklister och mopedister som kommer in på körbanan från en cykelbana ska väja för all övrig trafik, om inte ett vägmärke eller trafikljus eller svängningsregeln förpliktar föraren av ett annat fordon att väja för cyklisten eller mopedisten. Denna regel gäller oberoende av om det vid det ställe där körbanan korsas finns en skyddsväg eller fortsättning på cykelbanan, och även i sådana fall där det inte finns någon vägmarkering alls. Regeln gäller cyklister och mopedister som kommer in från en cykelbana på en korsande körbana, oavsett om det sker i syfte att korsa körbanan eller i något annat syfte.

Motsvarande regel gäller i Sverige, Danmark och Estland. I Norge ska den som kommer in på körbanan från en cykelbana väja också för fordon som svänger i en korsning. I Tyskland och Holland gäller i korsningar mellan en cykelbana och en körbana samma väjningsregler som i korsningar mellan två körbanor. I Norge, Danmark, Holland och Tyskland används vägmarkering som anger fortsättning på cykelbanan bara om det finns vägmärken eller trafikljus som förpliktar andra fordonsförare att väja för cyklister. Detta underlättar gestaltandet av väjningsregeln.

Cyklister som använder körbanan ska iaktta de s.k. normala väjningsreglerna: en cyklist ska väja för motorfordonsförare och andra cyklister som samtidigt närmar sig från höger. En motorfordonsförare ska väja för cyklister som samtidigt närmar sig från höger, om inte något annat anges med vägmärken. Dessutom ska en cyklist självfallet välja för fordon som kommer längs en korsande väg, om det vid korsningen finns ett vägmärke som anger väjningsplikt för cyklistens färdriktning.

Cyklister som använder körbanans cykelfält ska iaktta samma väjningsregler som gäller för fordonsförare på körbanan.

Cyklister vid trafikljus. Cyklister och mopedister som använder körbanan är skyldiga att iaktta de trafikljus som är avsedda för fordonstrafiken.

Cyklister och mopedister som använder en cykelbana ska

- 1) i första hand iaktta särskilda cykelsignaler,
- 2) i andra hand iaktta gångsignaler, och
- 3) ifall sådana inte finns, iaktta fordonssignaler.

Enligt 6 § 1 mom. i kommunikationsministeriets förordning om trafikljus för vägtrafik kan de cykelsignaler som reglerar trafiken på en cykelbana en del av tiden lämnas utan trafikljusreglering, varvid de visar blinkande gult ljus.

Detta är dock möjligt bara vid korsningar för gång- och cykeltrafik – inte vid korsningar mellan cykeltrafik och annan fordonstrafik.

I 36 § i vägtrafiklagen bestäms det att cykeln framtill ska ha en lykta som avger vitt eller ljusgult ljus under körning i mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderleksförhållandena eller av någon annan orsak är nedsatt. Cykeln ska baktill ha en reflex som avger rött ljus. I Finland finns det inte någon ovillkorlig skyldighet att använda baklykta på cykeln.

Övriga bestämmelser om cykeltrafik. Enligt 90 § i vägtrafiklagen ska cyklister och cykelpassagerare i allmänhet använda vederbörlig skyddshjälm. Denna paragraf är inte förenad med något straffhot.

Enligt 42 § i förordningen om användning av fordon på väg, nedan *användningsförordningen*, är det inte tillåtet att transportera flera personer med en cykel än vad den är konstruerad för. Den som har fyllt femton år får dock transportera ett högst tio år gammalt barn och den som har fyllt arton år två högst sexåriga barn, förutsatt att cykeln har sitsar lämpade för barn och ändamålsenliga fotskydd. Vid transport av två barn ska cykeln ha två separata bromsanordningar.

Enligt 45 § i användningsförordningen är det tillåtet att med en tvåhjulig cykel transportera högst 50 kilogram gods och med en cykel med minst tre hjul högst 100 kilogram gods. Det finns dock inte längre behov av denna typ av begränsningar i lagstiftningen, utan cykelns transportkapacitet bestäms enligt de begränsningar som tillverkaren angett.

Enligt 28 § i användningsförordningen är den största tillåtna bredden för en tvåhjulig cykel 0,80 meter och för en flerhjulig cykel 1,25 meter.

Enligt 34 § i användningsförordningen är det tillåtet att till en cykel koppla en enaxlad egentlig släpvagn vars bredd är högst 1,25 meter och kopplingsmassa högst 50 kilogram. I 44 § 3 mom. i användningsförordningen bestäms det att den som har fyllt femton år med släpvagn till en cykel får transportera ett högst tio år gammalt barn och den som har fyllt arton år två högst sexåriga barn. Transport av barn i släpvagn är dock tillåten endast om släpvagnen har en för barnet lämpad sits samt ändamålsenlig konstruktion och ändamålsenliga skydd som hindrar barnet från kontakt med släpvagnens rörliga delar samt med vägen. Cykeln ska i detta fall dessutom ha två separata bromsanordningar.

Två separata effektiva bromsanordningar krävs också på en cykel med fler än två växlar och på en cykel som är avsedd för transport av gods eller fler än en person, samt på en cykel som är försedd med släpvagn. Dessa frågor regleras i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Kombinerade cykel- och gångbanor. I Finland finns det ett stort antal kombinerade cykel- och gångbanor som anges med märket 423. Detta är inte särskilt vanligt i stadsområden i andra europeiska länder, där det förekommer mycket cykeltrafik. I och med den ökade cykeltrafiken har de kombinerade dubbelriktade cykel- och gångbanor som löper längs gator i stadsområden visat sig vara problematiska med tanke på trafiksäkerheten.

På kombinerade banor iaktas dubbelriktad högertrafik. Gående ska använda ledens kant, så att cyklister och mopedister kan passera dem utan fara eller olägenhet. Cyklister och mopedister ska å sin sida vid möten med gående och omkörningar av gående lämna dessa ett tryggt utrymme på vägen. Bestämmelserna i 3 § i vägtrafiklagen är förpliktande också för cyklister och mopedister. Enligt denna paragraf ska varje vägtrafikant iaktta av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet för undvikande av fara och skada. Detta innebär i praktiken att has-

tigheten i närheten av gående ska anpassas så att den ligger nära hastigheten hos dem som rör sig till fots.

I 30 § i vägtrafiklagen bestäms det att särskild försiktighet ska iakttas i närheten av barn, åldringar, handikappade och andra som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken. Gående ska med tanke på sin egen säkerhet undvika att plötsligt förflytta sig i sidled.

En väg med märket 424 eller 425 har med hjälp av vägmarkering eller på något annat sätt delats upp i en cykelbana och en gångbana. Gående får i detta fall inte använda cykelbanan, och cyklister och mopedister får inte använda den del av banan som är avsedd för gående.

Lätta elfordon. Efter den lagändring som trädde i kraft vid ingången av år 2016 (45 a § i vägtrafiklagen) tillämpas de trafikregler som gäller cyklister också på förare av lätta elfordon. På dessa förare tillämpas likaså regeln om att skyddshjälm i allmänhet ska användas. Om fordonet är tillräckligt stabilt, dvs. hålls i balans också när det står stilla, får det framföras i gångfart på en gångbana. Föraren av ett sådant fordon ska dock alltid lämna gående fri passage, och vid behov väja för gående t.ex. i mötessituationer. Motsvarande krav gäller förare av fordon på en gårdsgata eller gågata.

På förare av sådana lätta elfordon som förs i gångfart på en gångbana tillämpas trafikreglerna för gående. Med andra ord jämföras förare av lätta elfordon med cyklister endast då de rör sig på andra ställen än gångbanor. På en väg som saknar gångbana ska förare av lätta elfordon använda vägens högra kant, oavsett hastighet.

Det kan emellertid vara svårt för föraren att reglera hastigheten till gångfart. I praktiken är det också besvärligt att förare av lätta elfordon hänförs till olika vägtrafikantgrupper beroende på fordonets hastighet.

Trafikregler för motorfordonstrafik

Allmänna regler. I 63 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om de egenskaper som krävs av fordonsförare.

Fordon får inte framföras av den som på grund av sjukdom, handikapp, skada eller trötthet eller av någon annan motsvarande orsak saknar nödvändiga förutsättningar för detta. Denna regel gäller samtliga fordonsförare.

I vägtrafiklagen finns däremot inga bestämmelser om att berusning utgör ett hinder för att köra ett fordon. Enligt rattfylleribestämmelserna i 23 kap. i strafflagen är det dock förbjudet för en person med en alkoholhalt på minst 0,5 promille i blodet att köra ett fordon. I Sverige, Norge och Estland är gränsen för rattfylleri 0,2 promille, medan den i Finland och Danmark är 0,5 promille.

I körkortslagen (386/2011) finns bestämmelser om det körkort som krävs av föraren. Bestämmelser om de övriga krav som ställs på förarens kompetens finns i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007), lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009).

Körkort krävs inte för att köra ett motordrivet fordon, om det är fråga om ett två- eller trehjuligt motordrivet fordon som avses i fordonslagen och vars högsta konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer per timme, och fordonstillverkaren också har fastställt detta som fordonets högsta konstruktiva hastighet i samband med godkännandet av fordonet. Körkort krävs inte

heller för att gående framföra motordrivna fordon som ska styras av gående. Två- och trehjuliga motordrivna fordon får köras av personer som fyllt 15 år.

Fordonets plats på vägen. Enligt 9 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska fordon, med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt, framföras så nära körbanans högra kant som möjligt utan risk för säkerheten. På en dubbelriktad körbana är det viktigt att köra så nära körbanans högra kant som möjligt framför allt i kurvor, när man närmar sig backkrön och i andra situationer där sikten är begränsad. Gående, cyklister och mopedister som färdas vid vägkanten ska dock i enlighet med 30 § i vägtrafiklagen lämnas ett tryggt utrymme på vägen.

Om det i förarens körriktning finns minst två körfält, ska föraren enligt 9 § 2 mom. i vägtrafiklagen utan att i onödan byta körfält i allmänhet framföra fordonet i det fria körfält som är längst till höger. Enligt 3 mom. i samma paragraf är det i detta fall förbjudet att köra i ett körfält som är avsett för den mötande trafiken.

Med tanke på att trafiken ska löpa smidigt är det viktigt att fordonsförare som färdas långsammare än den övriga trafiken håller sig till den högra sidan av körbanan.

I 9 § 4 mom. i vägtrafiklagen bestäms det att en refug eller annan motsvarande anordning på en dubbelriktad körbana ska passeras till höger, om inte något annat anges med vägmärken.

Körfält för kollektivtrafik. Det är möjligt att reservera körfält för bussar och spårvagnar med vägmärkena 541a, 541b och 543a.

Enligt 19 § i vägtrafikförordningen får ett körfält som är reserverat för bussar även användas av spårvagnar, utryckningsfordon och polisfordon i tjänsteuppdrag, samt av eventuella andra fordon som anges med en tillägsskylt. Om busskörfältet löper längs körbanans högra sida, får det också användas av mopeder, invalidcyklar och cyklar.

Busskörfältet får dessutom användas av alla fordon som grupperar sig för att svänga. Ett fält som är reserverat för spårvagnar får däremot inte användas ens vid gruppering.

Ett fält som enligt märket 543b är reserverat för spårvagnar får dock användas även av taxibilar, utryckningsfordon och polisfordon i tjänsteuppdrag, samt av eventuella andra fordon som anges med en tillägsskylt.

Byte av körfält. Innan föraren byter körfält ska denne särskilt ge akt på de fordon som finns bakom eller bredvid hans eller hennes fordon. Byte av körfält och annat förande av fordonet i sidled ska ske på det sätt som föreskrivs i 21 § i vägtrafiklagen, och utan onödigt hinder för andra.

Byte av körfält får inte ske genom korsande av en spärrlinje eller på ett område där märkena 412–415 anger påbjuden körriktning för körfälten, och inte heller om bytet av körfält medför fara eller onödigt hinder för den övriga trafiken. Bestämmelser om detta finns i 21 § i vägtrafiklagen och i 18 § i vägtrafikförordningen.

Backande och vändning. Enligt 20 § i vägtrafiklagen ska föraren före ett fordon backas eller vänds på en väg försäkra sig om att detta kan ske utan fara eller hinder för den övriga trafiken.

I 6 och 8 § i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om backande och vändning av fordon på motorvägar och motortrafikleder. På dessa vägar är både backande och vändning förbjuden. På en motorväg är det också förbjudet att göra en s.k. U-sväng till ett annat körfält.

Stannande och parkering. De regler som berör stannande och parkering är delvis utspridda på olika håll i den gällande lagen. Det finns skäl att uppdatera reglerna och sammanställa dem till en helhet.

Att stanna ett fordon innebär att dess hastighet sänks till noll. Parkering innebär att fordonet stannas eller ställs upp för en längre tid, antingen med eller utan förare. Som parkering betraktas enligt 2 § i vägtrafiklagen inte kortvarig uppställning av fordon för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning av gods.

Allmänna bestämmelser om stannande och parkering. Enligt 26 § i vägtrafiklagen får ett fordon stannas eller parkeras endast på vägens högra sida i fordonets färdriktning. Fordon som transporterar mjölk utanför tätorter får dock med iakttagande av särskild försiktighet stannas vid en mjölkbrygga även på vänstra sidan av vägen.

På en enkelriktad väg är det tillåtet att stanna och parkera ett fordon också på vänstra sidan av vägen. I detta fall räcker det inte att körbanan i fråga är enkelriktad, utan vägen ska i sin helhet vara enkelriktad och försedd med märket 551.

I vissa europeiska länder är det tillåtet att parkera fordon i färdriktningen också på vänstra sidan av vägen. Denna regel minskar den tid det tar att hitta en parkeringsplats och gör därmed trafiken i stadscentra smidigare. För varudistributörers del skulle parkering på vänstra sidan av vägen förbättra såväl kapaciteten som förarnas säkerhet vid arbete utanför fordonet. I samband med beredningen av propositionen har man granskat möjligheterna att tillåta parkering på vänstra sidan av dubbelriktade vägar.

I 26 § i vägtrafiklagen bestäms det vidare att fordonet ska stannas eller parkeras i vägens riktning och så långt som möjligt från körbanans mitt. Snedparkering är förbjuden ifall det inte finns ett vägmärke eller vägmarkering som anger att sådan parkering är tillåten. Denna bestämmelse är i viss mån problematisk, eftersom föraren inte med säkerhet kan veta hur långt ut på sidan av vägen det är möjligt att parkera. Gatuområdets gräns kan enligt planen löpa precis invid det asfalterade områdets gräns.

Enligt 48 § i vägtrafiklagen får fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg, vid trafikövervakning eller i polisens tjänsteuppdrag tillfälligt stannas eller parkeras på det sätt som uppdraget kräver, under förutsättning att trafiken inte uppenbart utsätts för fara.

Om det på en parkeringsplats finns särskilt angivna platser för fordonen, dvs. parkeringsrutor, får fordonet inte parkeras så att det ens delvis står utanför en angiven ruta. Enligt 28 § i vägtrafiklagen är det förbjudet att parkera så att tillträdet till ett annat fordon eller dess bortkörande från platsen hindras.

I 29 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om de åtgärder som föraren ska vidta efter att ha stannat eller parkerat. När ett fordon har stannats eller parkerats, ska föraren för det första se till att fordonet inte kan komma i gång av sig självt.

För det andra får fordonets dörr inte öppnas eller på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske på ett sådant sätt att detta medför fara eller onödig olägenhet för trafiken eller för omgivningen. Om föraren parkerar sin bil invid en cykel- och gångbana, ska föraren dessutom ge akt på cyklister som passerar bilen från höger.

Parkeringsskiva. Enligt 28 a § i vägtrafiklagen får en bil inte parkeras utan parkeringsskiva på ett område där parkeringstiden har begränsats med ett vägmärke som har försetts med tillägsskylten 856.

En parkeringsskiva är en anordning med hjälp av vilken parkeringstidens början anges (ankomsttiden). Anordningen kan utgöras t.ex. av

- en sådan rektangulär blå parkeringsskiva som Europeiska transportministerkonferensen lagt fram en rekommendation om,
- ett klistermärke med en parkeringsskiva som fästs vid vindrutan,
- vilken parkeringsskiva som helst som godkänts i utlandet, eller
- en teknisk anordning.

Parkeringsskivan kan dock inte utgöras av en papp- eller papperslapp där ankomsttiden har skrivits eller ritats.

Parkeringstidens början kan även anges med en elektronisk tjänst eller ett elektroniskt system för fjärravläsning av parkeringsskivan. Detta förutsätter dock att kommunen i fråga har tagit i bruk en sådan tjänst eller ett sådant system inom sitt område. Tjänsten eller systemet kan utgöras t.ex. av en mobiltelefonapplikation. Kommunen kan på sin webbplats informera om möjligheten att använda en sådan tjänst inom kommunens område.

Med parkeringstidens början eller ankomsttiden avses den tid då fordonet har parkerats. Som parkeringstidens början markeras den tid då parkeringen inleds, eller den hela eller halva timme som följer efter det att bilen parkerades, beroende på vilken tidpunkt som är tidigare.

Parkeringstidens början ska vara tydligt avläsbar, oavsett med vilken anordning parkeringstidens början anges.

Parkeringstidens början ska markeras på det sätt som anges ovan även i det fall att skyldigheten att använda parkeringsskiva gäller endast för en del av parkeringstiden eller skyldigheten inte gäller då parkeringen inleds. Parkeringsskiva behöver dock inte användas om parkeringen i sin helhet sker utanför den tid skyldigheten att använda parkeringsskiva gäller.

Skyldigheten att använda parkeringsskiva gäller inte den som har parkerat sin bil med stöd av ett parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.

Högsta förvaltningsdomstolen har nyligen behandlat användningen av parkeringsskiva i ett av sina avgöranden (L5598; 27.12.2016). I det nämnda fallet var det fråga om huruvida A hade rätt att markera den faktiska parkeringstidens början på parkeringsskivan, då fordonet hade parkerats vid en tidpunkt som inte omfattades av någon begränsning av parkeringstiden eller av skyldigheten att använda parkeringsskiva.

Högsta förvaltningsdomstolen ansåg att man inte med stöd av 21 § i vägtrafikförordningen kunde anse att den tidpunkt vid vilken begränsningen av parkeringstiden följande gång blev gällande skulle markeras på parkeringsskivan. I enlighet med ordalydelsen i trafikministeriets beslut om användning av parkeringsskiva hade A rätt att som ankomsttid på parkeringsskivan markera den hela eller halva timme som följde efter det att bilen parkerades, beroende på vilken tidpunkt som var tidigare. A hade således inte använt parkeringsskivan felaktigt.

Särskilda parkeringsförbud. Enligt grundregeln i 27 § i vägtrafiklagen får fordon inte stannas eller parkeras på en sådan plats eller så att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.

Utöver denna grundregel föreskrivs uttryckligen förbud mot att stanna och parkera på följande platser:

1. Det är förbjudet att stanna och parkera på en gångbana, skyddsväg, cykelbana och fortsättning på cykelbana samt inom ett avstånd av fem meter före en skyddsväg, korsande cykelbana eller fortsättning på cykelbana. Förbudet mot att stanna och parkera på en gång- eller cykelbana gäller dock inte cyklar eller mopeder.
2. Det är förbjudet att stanna och parkera i en korsning och närmare än fem meter från en korsande körbanas närmaste kant eller kantens tänkta förlängning på körbanan (både före och efter korsningen). Det är likaså förbjudet att stanna i en T-korsning, dvs. en korsning där vägarna inte löper i kors. På den körbanan som löper rakt genom T-korsningen mäts förbudszonen på fem meter från den tänkta förlängningen av den anslutande körbanans kant.
3. Det är förbjudet att stanna och parkera så nära järnvägs- eller spårvägsspår att det föranleder olägenhet för spårtrafiken.
4. Det är förbjudet att stanna och parkera på sådant sätt att ett vägmärke eller en signalanordning som hör till trafikljus skymms.
5. Det är förbjudet att stanna och parkera i en underfart eller en tunnel.
8. Det är förbjudet att stanna och parkera på ett backkrön eller i en kurva där sikten är skymd eller nära sådana. Tillräcklig sikt är särskilt viktig utanför tätorter.
6. Det är förbjudet att stanna och parkera där körbanan före en korsning är indelad i körfält med hjälp av spärrlinjer eller grupperingsmärken, eller så nära en sådan spärrlinje eller ett sådant märke att körning in på vederbörande körfält försvåras.
7. Det är förbjudet att stanna och parkera invid en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och spärrlinjen skulle bli mindre än tre meter och det inte löper en streckad linje mellan fordonet och spärrlinjen.
8. Det är förbjudet att stanna och parkera på en avgiftsbelagd parkeringsplats eller ett avgiftsbelagt parkeringsområde utan att erlägga avgift.
9. Det är förbjudet att stanna och parkera på en motorväg eller motortrafikled. Förbudet omfattar körbanan, mittremsan och vägrenarna samt påfartsvägar och avfartsvägar – däremot inte parkeringsplatser eller rastplatser.

Utöver vad som nämnts ovan kan förbud mot att stanna och parkera alltid anges med vägmärken.

Parkeringsförbud. Parkering är förbjuden på alla ställen där det också är förbjudet att stanna.

Parkering är enligt 28 § i vägtrafiklagen dessutom förbjuden på följande platser:

1. Det är förbjudet att parkera närmare än trettio meter från en plankorsning med järnväg.

RP 180/2017 rd

2. Det är förbjudet att parkera framför infarten till en fastighet eller så att trafiken med fordon till eller från fastigheten väsentligt försvåras.
3. Det är förbjudet att parkera bredvid ett annat fordon än en tvåhjulig cykel, moped eller motorcykel utan sidovagn, vilket stannats vid körbanans kant i längdriktningen.
4. Det är förbjudet att parkera så att tillträdet till ett annat fordon eller dess bortkörande från platsen hindras.
5. Det är förbjudet att utanför tätorter parkera på körbanan på vägar som med vägmärken angetts som förkörsberättigade, med undantag för vägrenen.
6. Det är förbjudet att parkera invid en markerad parkeringsplats eller på en markerad parkeringsplats så, att fordonet till någon del står utanför den plats som markerats för varje fordon.
7. På en parkeringsplats som med en tillägsskylt reserverats endast för en viss fordonsgrupp är parkering förbjuden för fordon som inte hör till den aktuella gruppen.
8. Parkering är förbjuden på taxistationer (som angetts med märket 375 eller 534). Detta förbud gäller dock självfallet inte taxibilar.
9. På en sådan mötesplats som anges med märket 522 är parkering utmed båda sidorna av vägen förbjuden.
10. På en gårdsgata är parkering förbjuden på andra platser än en markerad parkeringsplats. Detta förbud gäller emellertid inte cyklar, mopeder eller fordon försedda med parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Parkeringen får dock inte heller i detta fall medföra oskälig olägenhet för användningen av gårdsgatan.

Därutöver kan förbud mot att stanna och parkera alltid anges med vägmärken.

Det är i regel tillåtet att parkera invid en trappuppgång, om inte något annat följer av ett vägmärke vid körbanans kant.

Enligt 28 § i vägtrafiklagen är det förbjudet att parkera på ett enskilt område utan uttryckligt tillstånd av fastighetens ägare eller innehavare. Parkeringsföreskrifter som berör ett enskilt område ska sättas upp så att de är lätta att observera. Ofta uppsätts ett märke som anger parkeringsförbud på ett enskilt område.

Verkningsområdet för ett vägmärke som anger förbud mot att stanna och parkera sträcker sig fram till följande korsning med en allmän väg eller gata, fram till ett annat vägmärke som gäller stannande eller parkering, en zon för taxistation, en plats för taxibil att stanna eller ett märke som gäller datumparkering, om inte ett annat kortare verkningsområde har angetts med en tillägsskylt. Förbudszonen sträcker sig således även utöver ett eventuellt hållplatsområde. På hållplatsområden iaktas de gällande bestämmelser som berör områdena i fråga. Det märke som anger förbud mot att stanna och parkera avser inte sådant stannande som enligt vägtrafiklagen är tillåtet på gång- eller cykelbanor eller busshållplatser.

Enligt 28 § i vägtrafiklagen får fordon som inte faktiskt används i trafiken inte lämnas, förvaras eller läggas upp i lager på en väg.

Datumparkering. Längre tids parkering av fordon kan förhindras med hjälp av vägmärken också t.ex. genom att parkering på ena sidan av vägen tillåts bara varannan dag (med vägmär-

kena 381 och 382). Märket 381 anger att parkering på den sida av vägen där märket är uppsatt är förbjuden de dagar i månaden som har udda ordningstal. Begränsningen gäller i allmänhet bara en del av dygnet. Tiderna anges med en tillägsskylt. Om inte något annat har angetts med en tillägsskylt, gäller parkeringsförbudet dagar med udda ordningstal från kl. 8.00 till följande morgon kl. 8.00. Verkningen av det märke som avser dagar med udda ordningstal sträcker alltså sig i detta fall också till det dygn som har ett jämt ordningstal. Märket 382 anger å sin sida att parkering är förbjuden de dagar i månaden som har jämna ordningstal.

Undantag från bestämmelserna om stannande och parkering. Enligt 27 § i vägtrafiklagen är det tillåtet att stanna ett fordon på en gångbana eller cykelbana för på- eller avstigning eller på- eller avlastning. Detta är dock tillåtet bara när det inte i närheten finns någon annan plats där det är tillåtet att stanna, och

- det finns tvingande skäl för att på- eller avstigningen sker på den aktuella platsen eller
- lasten är särskilt tung eller svårhanterlig och
- på- eller avlastningen inte skäligen kan flyttas fram till en senare tidpunkt.

Den som stannar på en gång- eller cykelbana ska också se till att fordonet inte föranleder oskälig olägenhet för användningen av gång- eller cykelbanan.

Ett fordon får bara i undantagsfall kortvarigt stannas på en gång- eller cykelbana. De är dock inte under några omständigheter tillåtet att stanna ett fordon på en gång- eller cykelbana endast för att underlätta arbetet för föraren och dem som svarar för avlastningen.

En förare som stannar på en gång- eller cykelbana ska hålla sig i närheten av sitt fordon. Om de villkor med stöd av vilka det i undantagsfall är tillåtet att stanna på gång- eller cykelbanan inte längre uppfylls – efter att trafiksituationen förändrats – ska föraren omedelbart flytta sitt fordon till en annan plats. Vid behov ska föraren också i andra fall flytta sitt fordon till en plats där det inte stör den övriga trafiken.

Det är inte tillåtet att ens delvis parkera en bil på en gång- eller cykelbana, om inte något annat anges med vägmärken och tillägsskyltar (t.ex. 844 eller 845).

Cyklar och mopeder får stannas och parkeras på en gång- eller cykelbana, dock inte så att fara uppstår eller trafiken på gång- eller cykelbanan onödigtvis hindras eller störs.

Parkering för personer med funktionsnedsättning. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja parkeringstillstånd för personer med grav funktionsnedsättning eller för transport av sådana personer. Bestämmelser om detta finns i 28 b och 28 c § i vägtrafiklagen. Parkeringstillståndet får användas i alla EU-medlemsstater. Tillståndet är inte anknutet till användning av ett visst fordon.

Med parkeringstillståndet är det tillåtet att parkera

- 1) på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas,
- 2) på områden där parkering har förbjudits med vägmärket 372 eller 373,
- 3) för längre tid än vad vägmärket anger på sådana parkeringsplatser där den maximala parkeringstiden har begränsats med ett vägmärke, samt

4) utan användning av parkeringsskiva.

Parkeringstillståndet ska under parkeringen vara placerat på ett synligt ställe, i bilar innanför vindrutan.

Enligt 28 b § i vägtrafiklagen är det tillåtet också för taxibilar och invalidtaxibilar att stanna på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas, om en passagerare med funktionsnedsättning ska stiga på eller av. Om ovan avsedd parkering orsakar uppenbar olägenhet, ska fordonet på uppmaning av polisen flyttas till en plats som polisen anvisar.

Förutsättningarna för beviljande av parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning anges i 53 § i vägtrafikförordningen. Beviljandet av parkeringstillstånd för transport av personer med funktionsnedsättning förutsätter att den transporterade har ett regelbundet eller ofta förekommande behov av transport och inte klarar sig efter transporten utan följeslagare.

Regler för framförande av fordon

Gruppering. Enligt 11 § i vägtrafiklagen ska den som ämnar svänga i en korsning eller på något annat ställe i god tid föra sitt fordon på körbanan så att svängningen orsakar så liten olägenhet som möjligt för den övriga trafiken.

Den som med ett fordon närmar sig en korsning eller som ämnar svänga in på en gårdsplan eller någon annan motsvarande plats ska i god tid

- 1) före en sväng till höger gruppera sig vid körbanans högra kant och
- 2) före en sväng till vänster gruppera sig enligt följande:
 - a) på en dubbelriktad körbana strax till höger om mittlinjen, och
 - b) på en enkelriktad körbana närmast dess vänstra kant.

Den som kör rakt fram ska använda den körfäl som lämpar sig bäst med tanke på omständigheterna. I detta sammanhang ska åtminstone följande omständigheter beaktas:

- 1) regeln om körning i körfälten, som i normala fall förutsätter att det högra körfältet används,
- 2) antalet fordon i de olika körfälten,
- 3) en eventuell sväng i en korsning längre fram, samt
- 4) att svängande fordon saktar in på grund av gångtrafiken.

Inom ramen för den gällande regleringen är det svårt att samordna grupperingsreglerna med reglerna om användning av körfältet för kollektivtrafik. Körfältet för kollektivtrafik får användas för gruppering, men det har förekommit ovisshet om hur tidigt före svängningen gruppering är tillåten.

Då gruppering ska ske i avvikelse från de allmänna bestämmelserna används alltid separata märken för särskilda körfält. I korsningar används i detta fall körfältspilar som vägmarkering eller märken för påbjuden körriktning i körfälten (märkena 412–415), vilka upphäver den ovan angivna huvudregeln. Vägvisare ovanför körbanan (märkena 631–633) har däremot inte i

sig någon sådan verkan – även om de vägmarkeringar på körbanan som motsvarar vägvisarna ofta förutsätter avvikande gruppering.

Samtliga fordon ska inför en sväng enligt huvudregeln gruppera sig med användning också av de körfält för bussar som anges med märkena 541a–541b, om inte något annat anges med körfältpilar eller märken för påbjuden körriktning ovanför körfälten. Ett spårvagnsfält får däremot inte användas av andra fordon ens för gruppering.

Cyklister och mopedister som närmar sig en korsning längs en cykelbana eller längs med vägrepen får då de svänger till vänster först åka rakt genom korsningen och sedan, då trafikläget tillåter det, antingen åka på sin cykel eller moped eller leda den tvärs över körbanan. Bestämmelser om detta finns i 13 § vägtrafiklagen.

En dylik sväng får dock göras bara under förutsättning att den kan ske utan hinder för den övriga trafiken. Cyklister och mopedister är således skyldiga att väja för den trafik som kommer bakifrån.

Cyklister och mopedister som svänger till vänster får dock, om de så önskar, följa de normala trafikreglerna för fordonstrafik. I detta fall ska de i god tid förflytta sig från vägrepen till körbanan, så att de utan att störa den övriga trafiken i tid kan gruppera sig i körfältet strax till höger om körbanans mittlinje eller, på en enkelriktad körbana, närmast körbanans vänstra kant.

Svängningsregler. Enligt 12 § i vägtrafiklagen får förare som ämnar svänga sitt fordon inte föranleda fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma riktning. Denna bestämmelse innefattar en skyldighet att ge akt på trafiken bakifrån.

I 12 § i vägtrafiklagen finns följande bestämmelser om svängning:

- Vid en högersväng ska fordonet föras så nära den korsande körbanans högra kant som möjligt.

- Vid en vänstersväng ska fordonet föras så att det lämnar korsningen

a. omedelbart till höger om den korsande körbanans mittlinje då föraren svänger in på en dubbelriktad körbana, och

b. på vänstra kanten av körbanan då föraren svänger in på en enkelriktad körbana.

Vid möten har den väjningspliktige rätt att lita på att förarna av andra fordon följer de körlinjer som trafikreglerna anger. Saken förtydligas i högsta domstolens avgörande HD:1989:99. Enligt detta avgörande ska den väjningspliktige klara av att stanna sitt fordon framför den körlinje som den förkörsberättigade enligt reglerna ska följa. Också i motiveringen till avgörandet HD:1996:107 konstaterades det att den väjningspliktige ska klara av att stanna sitt fordon framför den körlinje som den som svänger till vänster i en korsning enligt trafikreglerna ska följa.

Svängning med avvikelse från huvudregeln kan anges med märkena 412–415 ovanför körfälten.

Då föraren av ett stort fordon svänger in på en gårdsplan eller en smal väg är det inte alltid möjligt för denne att iakta bestämmelserna om gruppering och svängning. I dessa fall ska fordonet framföras försiktigt, så att andra vägtrafikanter färd inte äventyras eller hindras. Med tanke på grupperingen är det bäst att köra in på smala ställen genom en vänstersväng.

Väjning

Väjningspliktens innebörd. Enligt 15 § i vägtrafiklagen ska förare som är väjningspliktiga tydligt visa att de ämnar iaktta skyldigheten att väja genom att i god tid minska hastigheten eller stanna. De ska över lag agera så att de inte under några omständigheter tvingar andra fordonsförare att justera sin körriktning eller hastighet. Väjningspliktiga förare får fortsätta sin färd endast om de, med beaktande av andra fordons läge på vägen, avståndet till dem och deras hastighet, inte föranleder fara eller olägenhet.

Enligt 15 § i vägtrafiklagen är det förbjudet att stanna fordonet så att trafiken på den korsande vägen onödigtvis hindras, om fordonet på grund av ett vägmärke, trafikbestämmelserna eller trafikförhållandena måste stannas i en korsning eller i dess omedelbara närhet.

Föraren ska också se till att inte i avsikt att väja för den övriga trafiken stanna sitt fordon på en skyddsväg så att gångtrafiken hindras. Det är tillåtet att stanna på en skyddsväg bara vid ett oförutsett trafik hinder eller annars för undvikande av allvarlig fara.

Om påbudet att stanna beror på ett vägmärke eller en trafikbestämmelse, ska fordonet (också varje enskilt fordon i en kö) stannas omedelbart före den korsande körbanan på ett sådant ställe där föraren har så god sikt som möjligt, dock så att fordonet inte ens delvis befinner sig på den korsande körbanan.

Väjningsregler. Föraren ska väja för dem som kommer från höger. Enligt 14 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska föraren i en korsning mellan likaberättigade trafikleder väja för fordon som samtidigt närmar sig från höger. Om ett fordon som tidigare kommit från vänster har tvingats stanna i ett korsningsområde på grund av ett trafik hinder, ska den som senare kommer från höger dock låta det först nämnda fordonet fortsätta sin färd. I allmänhet är det tillåtet att köra in i ett korsningsområde bara om det är möjligt att köra genom korsningen utan att störa den trafik som kommer från höger.

Den som svänger ska väja. Enligt 14 § 2 mom. i vägtrafiklagen är en förare som svänger till vänster i en korsning skyldig att väja för den mötande trafik som i svängningsskedet kommer från höger i förhållande till föraren. Fordonsförare som svänger i en korsning ska väja också för cyklister, mopedister och gående som korsar den korsande vägen. Likaså ska förare som ämnar lämna körbanan väja för cyklister, mopedister och gående som använder vägkanten.

Undantagsbestämmelser. I vägtrafiklagen finns bestämmelser som upphäver den ovan refererade högerregeln. För dessa undantagsregler gäller en inbördes prioritetsordning.

Avvikande väjningsplikt gäller enligt följande:

1. Då trafiken regleras av polisen ska polisens anvisningar följas (4 § 1 mom. i vägtrafiklagen).
2. En vägtrafikant ska i god tid väja för ett utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler (6 § i vägtrafiklagen).
3. I korsningar där trafiken regleras med trafikljus ska ljussignalerna följas (4 § 2 mom. i vägtrafiklagen).
4. En vägtrafikant får inte bryta eller på något annat sätt hindra en militärtrupp, en kortege, en grupp av barn under ledares uppsikt eller någon annan ordnad procession i rörelse (6 § i vägtrafiklagen).

RP 180/2017 rd

5. Då förkörsrätt med vägmärken har angetts för en väg, är andra vägtrafikanter väjningspliktiga i förhållande till trafikanter på denna väg (4 § 2 mom. i vägtrafiklagen).

6. En förare som ämnar köra in på en motorväg eller en motortrafikled från en påfartsväg där ett accelerationsfält saknas ska väja för alla fordon som färdas på motorvägen eller motortrafikleden (5 § 2 mom. i vägtrafikförordningen).

7. En förare som kommer in på en väg från en gårdsgata, gågata, gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller från en snöskoterled ska väja för all övrig trafik (14 § 3 mom. i vägtrafiklagen).

8. Cyklisterna och mopedister ska väja för den övriga trafiken när de kommer in på körbanan från en cykelbana (14 § 4 mom. i vägtrafiklagen). En fordonsförare som svänger ska dock väja för en cyklist som åker över den korsande körbanan.

9. Spårvagnar ska lämnas fri passage i korsningar (14 § 5 mom. i vägtrafiklagen).

Denna bestämmelse gäller dock inte den situation där en spårvagn och ett fordon kommer från samma håll och spårvagnen svänger till höger och därmed korsar körlinjen för ett fordon som fortsätter rakt fram. Enligt högsta domstolens avgörande HD:1988:15 är spårvagnsföraren i denna situation bunden av den bestämmelse i 12 § i vägtrafiklagen där det bestäms att fordons- och spårvagnsförare som ämnar svänga inte får föranleda fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma riktning.

Köer och processioner. Körning i en kö ger inte föraren några särskilda rättigheter, utan väjningsplikten bedöms särskilt för varje fordon. Andra vägtrafikanter än förare av utryckningsfordon som utför brådskande uppdrag får inte bryta eller på något annat sätt hindra en militärtrupp, en kortege, en grupp av barn under ledares uppsikt eller någon annan ordnad procession i rörelse. En procession kan i praktiken utgöras av en formation av ”mörka bilar” som färdas snabbt under ledning av ett polisfordon som avger ljud- och ljussignaler.

Väjningsplikten i oklara trafiksituationer. Bland vägtrafikanterna kan det förekomma felaktiga uppfattningar om trafikledernas bredd, trafikförhållandena och väjningsplikten.

Försiktighetsprincipen innebär att vägtrafikanterna ska bereda sig på att andra vägtrafikanter kan missta sig angående väjningsplikten.

Av det som framförts ovan i propositionen framgår det att tillitsprincipen inte tillämpas på oklara trafiksituationer. I oklara situationer ska föraren vara beredd på oförutsett beteende från andra vägtrafikanter sida. Detta belyses av högsta domstolens ovan refererade avgörande HD:1994:33, som gällde iakttagandet av väjningsregeln vid svängning från en servicestationsgård.

Vägtrafikanterna ska iaktta trafikreglerna samt även i övrigt sådan omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada.

Denna förpliktelse innebär en skyldighet att väja för den som agerar i strid med trafikreglerna. Den som handlar i enlighet med trafikreglerna har alltså inte rätt att köra på den som handlar i strid med dem. I praktiken är t.ex. fordonens hastighet och position i förhållande till varandra av betydelse.

Väghållaren ska planera och anlägga vägarna så att de uppfyller de allmänna säkerhetskraven. Vägtrafikanterna ska kunna lita på att det är tryggt att använda vägarna med iakttagande av trafikreglerna.

Förkörsberättigade korsningar. Stamvägar och riksvägar är ofta förkörsberättigade. I sådana fall placeras vägmärket 231 eller 232, som anger väjningsplikt i korsning, på alla vägar som korsar den förkörsberättigade vägen. Vid behov är det möjligt att med vägmärken reglera förkörsrätten också i enskilda korsningar.

Grunden för denna trafikregel utgörs av att den som färdas längs en huvudled i princip ska kunna lita på att den som kommer från en sidoväg iakttar trafikreglerna och därmed väjer för fordon på huvudleden.

Fastigheter, gårdsgator och ägovägar. Enligt 14 § 3 mom. i vägtrafiklagen ska en förare som kommer in på en väg från en gårdsgata, gågata, gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller från en snöskoterled väja för all övrig trafik på vägen. Som väg betraktas vid tillämpningen av denna regel varje väg eller område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik (2 § i vägtrafiklagen). Också en enskild väg som hör till någon av de ovan nämnda kategorierna är således en sådan väg som avses i detta sammanhang.

Enligt 12 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska en förare som ämnar svänga in från en väg till en gårdsplan, gårdsgata, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område iaktta tillräcklig försiktighet och inte föranleda fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma riktning.

Högerregeln gäller *i allmänhet* också i korsningar mellan en enskild och en allmän väg. Avsteg från detta görs emellertid då den enskilda vägen har försetts med vägmärket 231 eller 232 som anger väjningsplikt, och även utan vägmärke då det är fråga om en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg – med andra ord då vägen bara betjänar en viss fastighet, eller då det annars är tillåtet att använda vägen bara i ett angivet syfte eller med ägarens tillstånd. Också en sådan väg kan dock vara försedd med märket 231 eller 232.

Leder till och från en parkeringsplats samt eventuella leder inom ett parkeringsområde jämställs i allmänhet med vägar. Den som startar från en parkeringsruta ska väja för den som kör längs en uppsamlingsväg. I dessa fall iakttas huvudregeln för väjning, dvs. att man ska väja för fordon som kommer från höger.

Högsta domstolens avgörande HD:1989:46 berörde ett fall där det inte var fråga om en lika uppenbar olikvärdighet mellan lederna på en parkeringsplats som mellan sådana områden eller mindre vägar som avses i 14 § 3 mom. i vägtrafiklagen och egentliga vägar. Väjningsplikten i korsningen mellan lederna fastställdes därför enligt huvudregeln i paragrafens 1 mom.

Cirkulationsplatser. En cirkulationsplats skiljer sig i princip inte för väjningspliktens del från andra korsningsområden. Vid tillämpningen av väjningsreglerna betraktas varje anslutning till cirkulationsplatsen som en särskild korsning. Den som kör in i ett cirkulationsområde ska med stöd av märkena 231 (väjningsplikt i korsning) och 416 (påbjuden cirkulationsriktning) väja för dem som kör i cirkulationsområdet. Att köra i cirkulationsområdet betraktas i praktiken som att köra rakt fram, och att köra in i eller ut ur cirkulationsområdet som att svänga. I praktiken fastställs också väjningsplikten i enlighet med detta. Exempelvis ska den som kör ut ur cirkulationsområdet väja för cyklister och gående.

Förbudet mot att blockera korsningar. Enligt 15 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska föraren se till att fordonet inte stannas så att störning uppstår för trafiken på den korsande vägen, om föraren på grund av trafikbestämmelserna eller trafikförhållandena nödgas stanna sitt fordon i en korsning eller i dess omedelbara närhet.

Ett s.k. korsningsrutnät har i experimentsyfte använts i livliga korsningar i vissa städer. Syftet med rutnätet är att accentuera regeln i 15 § 2 mom.

Svängningsregeln. Enligt 14 § 2 mom. i vägtrafiklagen får föraren av ett fordon inte svänga i en korsning innan det kan ske utan hinder för cyklister, mopedister och gående som korsar den körbanan på vilken föraren ämnar köra in. Denna regel gäller även om det inte finns någon skyddsväg på den korsande körbanan. Den förare som svänger i korsningen får således inte slutföra svängningen ifall det hindrar gång- eller cykeltrafiken över den korsande körbanan. En förare som svänger till vänster ska dessutom särskilt försäkra sig om att svängningen inte i något skede – inte heller då föraren väjer för gående – hindrar den mötande fordonstrafiken.

Denna regel har i rättspraxis tolkats mycket strikt. Högsta domstolens avgörande HD:2013:94 visar att 14 § 2 mom. i vägtrafiklagen under alla omständigheter är förpliktande för vägtrafikanterna. I det aktuella fallet hade lastbilsföraren A som svängde till höger i en korsning krockat med B, som korsat korsningen med cykel, vilket ledde till att B omkom. A var medveten om de blinda sektorerna bakom bilen och i anslutning till bilens front och måste ha förstått att grupperandet av lastbilen i närheten av körbanans mittlinje möjliggjorde gruppering för lätt trafik till höger om bilens front. Under dessa omständigheter hade A en accentuerad skyldighet att ge akt på den lätta trafiken, vilket A även hade haft möjlighet till. A dömdes till straff för äventyrande av trafiksäkerheten och dödsvållande.

I det aktuella fallet hade lastbilsföraren stannat i en korsning med trafikljus, varefter föraren hade börjat svänga fordonet mot höger då trafikljuset växlat till grönt. Cyklisten B hade åkt till höger om den stannade lastbilen. Lastbilsföraren och B hade samtidigt grönt ljus i korsningen. B hade börjat åka rakt fram genom korsningen, och hade inte brutit mot trafikreglerna.

Svängningar omfattas också av den regel i 14 § 2 mom. i vägtrafiklagen som anger att förare som någon annanstans än i en korsning ämnar lämna körbanan eller annars korsa den ska väja för cyklister, mopedister och gående som använder vägkanten.

Plankorsningar med järnväg. I Finland omkommer och skadas varje år ett flertal människor i plankorsningsolyckor. En bidragande orsak till detta är att det finns ett stort antal plankorsningar i Finland – fler än 3 000. I samband med förbättrandet av bannätet har man emellertid målmedvetet strävat efter att avskaffa plankorsningar.

På grund av olycksrisken märker man ut plankorsningar noggrant. Lagen förutsätter också att vägtrafikanter ska iaktta särskild försiktighet då de korsar en plankorsning.

I 7 § i vägtrafiklagen bestäms det att tåg ska lämnas fri passage. Med tåg avses varje anordning som löper på järnvägsskenor. En vägtrafikanter som närmar sig en plankorsning med järnväg ska iaktta särskild försiktighet och, oberoende av eventuella skyddsanordningar, vara uppmärksam på om ett tåg närmar sig. Föraren ska använda sådan hastighet att fordonet vid behov kan stannas före järnvägsbanan.

I samma paragraf bestäms det att det inte är tillåtet att börja korsa en järnväg om ett tåg närmar sig eller en ljussignal ålägger föraren att stanna, en särskild ljudsignal ljuder eller en bom

är nedfälld eller i rörelse. I detta fall ska föraren stanna på betryggande avstånd från banan, före signalanordningen eller bommen. När järnvägen får korsas ska det ske utan dröjsmål.

I plankorsningar och även annars i närheten av järnvägar (framför allt i hamnområden och på andra motsvarande områden) får fordonet inte stannas så nära rälsen att det medför olägenhet för järnvägstrafiken.

Vid en plankorsning med bommar används vägmärket 172, och vid övriga plankorsningar (även sådana som är försedda med ljud- eller ljusanordningar) används vägmärket 171.

Fordonets hastighet och hastighetsbegränsningar

Situationshastighet. Körhastigheten är av väsentlig betydelse för både förarens egen och andra vägtrafikanter säkerhet. Med tanke på säkerheten är det viktigast att situationshastigheten väljs *i enlighet med omständigheterna*.

En alltför hög situationshastighet är kanhända den allmännaste orsaken till trafikolyckor. En hög hastighet försämrar möjligheterna att göra korrekta observationer och förutsägelser. En hög situationshastighet gör det även svårare för föraren att hålla sig på körlinjen. Också säkerhetsavståndet till fordonen framför ökar då hastigheten ökar. Olyckor som sker vid höga hastigheter medför vanligtvis allvarliga följder.

Enligt 23 § i vägtrafiklagen ska fordonets hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med beaktande bl.a. av vägens skick, vädret, föret, sikten, fordonets belastning och lastens art samt trafikförhållandena. Hastigheten ska vara sådan att föraren behåller herraväldet över fordonet. Den korrekta situationshastigheten påverkas således också av förarens körskicklighet.

Situationshastighetens betydelse betonas också i 24 § i vägtrafiklagen, där det bestäms att en förare inte får hindra eller föranleda olägenhet för trafiken genom att köra med omotiverat låg hastighet eller genom att i onödan plötsligt bromsa. Anpassning av körhastigheten till trafikförhållandena innebär inte bara att hastigheten ska begränsas med tanke på säkerheten, utan att föraren inte i onödan får störa trafiken genom att hålla betydligt lägre hastighet än den övriga trafiken. Föraren ska anpassa fordonets hastighet till trafikrytmen. Alltför hög hastighet orsakar fara, medan alltför låg hastighet stör den övriga trafiken och orsakar trafikstockningar.

Sikt och hastighet. Enligt 23 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska fordonet kunna stannas på den del av den framförvarande körbanan som föraren kan överblicka, och i alla situationer som kan förutses. Före avbländning från helljus till halvljus ska hastigheten anpassas till de nya siktförhållandena – med andra ord till en sådan hastighet att fordonet kan stannas inom den sträcka som lyses upp av fordonets egna ljus och är fri från hinder.

Denna regel tolkas ibland med betoning av formuleringen ”den del av den framförvarande körbanan som föraren kan överblicka”. Sikten och förutsebarheten är förknippade med varandra. Det är också fråga om hurdana hinder man rimligen kan förvänta sig att det kan finnas på en väg. Föraren får lita på att ingen ligger och sover på en mörk väg eller i mörkret promenerar mitt på vägbanan klädd i mörka kläder och utan reflexer.

Högsta domstolens avgörande HD 1964-II-119 gällde ett fall där en berusad person vintertid låg på en mörk landsväg. På grund av en kurva på vägen hade en bilförare, som för en mötande bilists skull använde halvljus i kurvan, inte på den del av vägen som lyses upp av bilens ljus lagt märke till den person som låg på vägen i så god tid att föraren skulle ha kunnat undvika en olycka. Det hade inte visats att föraren skulle ha hållit alltför hög hastighet i kurvan.

Den person som låg på landsvägen omkom på grund av överkörningen. Föraren hade dock inte kunnat förutse att personen i fråga skulle ligga på vägen.

Smuts- och grusstänk. I 23 § 2 mom. i vägtrafiklagen bestäms det att föraren ska anpassa fordonets hastighet så att andra vägtrafikanter inte i oskälig mån utsätts för smuts- eller grusstänk.

Särskilda situationer. Förutom att fordonets hastighet ska anpassas till vägens skick, väderleks- och trafikförhållandena samt förarens körskicklighet, ska föraren använda låg hastighet och särskild försiktighet på följande platser och i följande situationer:

- En förare som närmar sig en skyddsväg ska köra med sådan hastighet att föraren vid behov kan stanna före skyddsvägen (32 § i vägtrafiklagen).
- En förare som närmar sig en häst, boskap eller motsvarande husdjur på vägen ska iaktta nödig försiktighet och använda tillräckligt låg hastighet (46 § i vägtrafiklagen).
- En förare som närmar sig en stannad skolskjutsbil, buss eller spårvagn eller barn, åldringar, handikappade eller andra som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken ska iaktta särskild försiktighet (30 § i vägtrafiklagen).
- En vägtrafikanter som närmar sig en plankorsning med järnväg ska iaktta särskild försiktighet (7 § i vägtrafiklagen).
- Körhastigheten på en gårdsgata ska anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 kilometer per timme (33 § i vägtrafiklagen).
- Låg hastighet och försiktighet ska iakttas också annars då vägmärken anger att hastigheten ska sänkas eller särskild försiktighet iakttas. Även en varningsanordning som placerats på körbanan kräver att föraren använder låg hastighet.

Särskilda hastighetsbegränsningar. Utöver de ovan nämnda allmänna situationsrelaterade hastighetsreglerna har det dessutom för alla motordrivna fordon föreskrivits ovillkorliga högsta tillåtna körhastigheter både i tätorter och på vissa vägar och vägavsnitt. De allmänna, vägbestämda, lokala och fordonsspecifika hastighetsbegränsningarna anger inte bara rekommenderade hastigheter, utan anger gränser som inte får överskridas.

Fordonsspecifika hastighetsbegränsningar. I 3 § i användningsförordningen och i 14 § i terrängtrafikförordningen anges följande fordonsspecifika hastighetsbegränsningar för motordrivna fordon:

100 kilometer per timme gäller

- a) för bussar, under förutsättning att bussen vid besiktningen har godkänts för denna hastighet och det inte finns stående passagerare i bussen,
- b) för paketbilar (kategori N1) och specialbilar samt veterinär-, hus-, lik- och servicebilar, vilkas egenmassa är under 1,8 ton (bilar som tagits i bruk 1981–1994) eller under 1,875 ton (bilar som tagits i bruk 1995 eller därefter),¹ samt

¹ Om bilen har tagits i bruk år 1980 eller därförinnan är den största tillåtna hastigheten 80 kilometer per timme.

RP 180/2017 rd

c) för paketbilar (kategori N1) samt veterinär-, lik- och servicebilar vilkas totala massa är högst 3,5 ton och vilka är försedda med låsningsfria bromsar och skyddskudde för åtminstone föraren.

80 kilometer per timme gäller

- a) för andra än ovan avsedda bussar samt bussar med stående passagerare,
- b) för andra än ovan avsedda paket-, special-, veterinär-, hus-, lik- och servicebilar, samt även för alla ovan nämnda bilar när ett släpfordon är kopplat till bilen,²
- c) för lastbilar utan släpvagn, samt när en släpvagn eller ett släpfordon med bromsar är kopplat till lastbilen,
- f) för bilar och motorcyklar samt trehjulingar och fyrhjulingar, när ett släpfordon är kopplat till dem, samt
- e) för alla fordon på isbelagda vattenområden.

60 kilometer per timme gäller

- a) för bilar när ett släpfordon som saknar antingen bromsar eller fjädring och vars totala massa överstiger 750 kg är kopplat till bilen,
- b) för alla fordon när ett motordrivet fordon bogseras på sina egna hjul eller med hjälp av dolly, om inte bestämmelserna nedan föreskriver lägre hastighet för någotdera fordonet,
- c) för alla motordrivna fordon vid körning i terräng,³
- d) för motordrivna fordon som har minst en ofjädrad axel,⁴ samt
- e) för motorcyklar samt trehjulingar och fyrhjulingar, när ett släpfordon som saknar fjädring är kopplat till dem.

50 kilometer per timme gäller för trafiktraktorer.

45 kilometer per timme gäller för mopeder (kategori L1e och L2e) samt för lätta fyrhjulingar.

40 kilometer per timme gäller

- a) för motorslädar och andra terrängfordon. På snöskoterleder, dvs. vägar, är den högsta tillåtna körhastigheten för motorslädar dock 60 kilometer per timme. I detta fall förutsätts det att motorslädens släpvagn inte används för persontransport.

² När ett släpfordon som saknar bromsar och vars totala massa överstiger 0,75 ton är kopplat till en bil, eller när ett släpfordon som saknar fjädring är kopplat till en bil, motorcykel, trehjuling eller fyrhjuling, är den högsta tillåtna hastigheten dock 60 kilometer per timme.

³ Hastighetsbegränsningen gäller dock inte tävlingar eller övningar som miljönämnden beviljat tillstånd till eller som ordnas på ett område som i detalj- eller byggnadsplanen har reserverats för detta ändamål, ifall området är avstängt för allmän trafik.

⁴ Denna begränsning gäller dock inte en sådan motorcykel vars ursprungliga modell saknar fjädring baktill (kategori L3e och L4e).

b) för motorredskap och andra traktorer än trafiktraktorer, samt

c) vid körning i terräng, när en släpvagn som används för persontransport har kopplats till fordonet.

25 kilometer per timme gäller för mopeder med låg effekt, med eller utan släpfordon.

20 kilometer per timme gäller för fordon och fordonskombinationer med järnband eller någon annan typ av hjul än däck.

Den högsta tillåtna hastigheten för fordon som är utrustade med släpanordningar är densamma som för fordon som är försedda med motsvarande släpvagnar.

I 25 § 3 mom. i vägtrafiklagen bestäms det att förare av utryckningsfordon och fordon som används vid trafikövervakning eller i polisens, gränsbevakningsväsendets eller Tullens tjänsteuppdrag får överskrida den högsta tillåtna fordonsspecifika eller vägbestämda hastigheten, om uppdragets brådskande natur nödvändigtvis kräver det. Detsamma gäller förare av fordon i en kortege som leds av ett polisfordon som avger ljussignaler. Enligt 4 mom. i den nämnda paragrafen får föraren av en specialbil som används för sjuktransport överskrida den för specialbilar föreskrivna högsta tillåtna hastigheten även om uppdragets brådskande natur inte längre oundgängligen kräver det – exempelvis under återfärden.

Allmänna begränsningar. I Fastlandsfinland är den högsta tillåtna hastigheten för fordon utanför tätorter 80 kilometer per timme, om det inte på en viss väg eller ett visst vägavsnitt med vägmärken har angetts att en annan – högre eller lägre – hastighetsbegränsning ska iakttas.

I tätorter (som anges med märket 571) är den högsta tillåtna hastigheten 50 kilometer per timme, om det inte med vägmärken har angetts att en annan högre eller lägre hastighetsbegränsning ska iakttas. I tätorter kan det förekomma vägbestämda avvikelser (som anges med hastighetsbegränsningsmärket 361) eller särskilda hastighetsbegränsningszoner (som anges med märket 363). Tätortsmärket 571 är i praktiken också ett märke som anger en hastighetsbegränsning.

På ett sådant ställe där märket 571 anger att en tätort börjar anges en eventuell begränsning som avviker från den allmänna hastighetsbegränsningen i tätorter med ett hastighetsbegränsningsmärke som finns på 20–30 meters avstånd från tätortsmärket, så att båda märkena kan observeras samtidigt.

Övergången till en väg som omfattas av den allmänna hastighetsbegränsningen anges på andra ställen än vid gränsen till en tätort med hastighetsbegränsningsmärket 361 och vid behov med tilläggsskylten ”Allmän begränsning”, om en högre begränsning än den allmänna begränsningen på 80 kilometer per timme gällt för vägen därförinnan. Märket 362 ”Hastighetsbegränsning upphör” anger att en vägbestämd hastighetsbegränsning som angetts med märket 361 upphör och att det med andra ord sker en övergång till den allmänna eller regionala hastighetsbegränsningen.

Lokala och regionala hastighetsbegränsningar. Alla vägbestämda och andra lokala hastighetsbegränsningar – både högre och lägre än den allmänna begränsningen – anges med vägmärken.

Hastighetsbegränsningsmärket 361 gäller i sig bara den väg eller det vägavsnitt där märket har placerats. Om inte något annat anges med en tilläggsskylt, gäller märket enligt vägtrafikförordningen fram till följande hastighetsbegränsningsmärke, följande märke som anger att tätort

upphör eller ett märke som anger gårdsgata. Märket upphör att gälla även vid ett tätortsmärke. Det är dock möjligt att en ny hastighetsbegränsning anges med ett vägmärke omedelbart efter tätortsmärket.

I praktiken måste hastighetsbegränsningsmärken placeras ut efter varje korsning, eftersom den som kommer från en korsande väg annars inte kan ha kännedom om en eventuell avvikande hastighetsbegränsning som ska iakttas på vägen.

Talet på hastighetsbegränsningszonmärket 363 anger den högsta tillåtna hastigheten inom det område som omfattas av märket. Inom området kan en annan tillåten högsta hastighet anges med det normala hastighetsbegränsningsmärket 361 eller med märket 573 som anger en gårdsgata. I det först nämnda fallet kan det uppkomma missförstånd när det med vägmärket 362 anges att en särskild begränsning upphör (t.ex. 40 kilometer per timme) och vägtrafikanterna inte alltid kommer ihåg eller förstår att de förflyttat sig till ett område som omfattas av en regional begränsning.

En hastighetsbegränsningszon upphör officiellt först i och med märket 364 eller märket 363 som anger en annan hastighetsbegränsningszon inom området.

Med hjälp av hastighetsbegränsningsmärket 361 och tillägsskylten "Zon" kan man vid behov ange att det på en sådan väg inom en hastighetsbegränsningszon på vilken en avvikande hastighetsbegränsning har angetts med märket 361 är fråga om en övergång tillbaka till den regionala hastighetsbegränsningszonen.

Märket 362 anger att en hastighetsbegränsning som angetts med märket 361 upphör och att en övergång sker till den allmänna eller regionala hastighetsbegränsningen.

På vissa vägavsnitt används hastighetsbegränsningar som växlar i enlighet med trafikmängden och föret vid olika tidpunkter. De ljusanordningar som anger växlande hastighetsbegränsningar har en avvikande färgkombination för hastighetsbegränsningsmärket – bottenfärgen är svart i stället för gul och talen är vita i stället för svarta (märket 361b).

På en gårdsgata (som anges med märket 573) får körhastigheten inte överskrida 20 kilometer per timme.

I tätorter kan det på områden där hastighetsbegränsningen är högst 30 kilometer per timme finnas fartgubbar, upphöjda skyddsvägar eller andra motsvarande konstruktioner, som inte anges med något särskilt vägmärke.

Regler för trafik på motorvägar och motortrafikleder

Enligt 4 § i vägtrafikförordningen är det på motorvägar och motortrafikleder samt påfartsvägar till och avfartsvägar från dem efter vägmärket 561 eller 563 tillåtet att köra bara sådana motorfordon vars högsta tillåtna hastighet är eller vars konstruktion avser en hastighet som överstiger 50 km per timme, jämte ett släpfordon som kopplats till fordonet. Därmed är det förbjudet att köra t.ex. traktor, trafiktraktor eller moped på en motorväg eller motortrafikled. I 8 § i vägtrafikförordningen förbjuds annan trafik än motortrafik helt och hållet på motorvägar och motortrafikleder.⁵

⁵ Vaghållaren kan dock av tvingande skäl tillåta tillfällig trafik i strid med bestämmelserna om motorvägar.

De bestämmelser om trafiken på motorvägar som refereras nedan tillämpas i tillämpliga delar också på trafiken på motortrafikleder och påfartsvägar till och avfartsvägar från dem.

Inkörning på en motorväg. Enligt 5 § i vägtrafikförordningen är det tillåtet att köra in på en motorväg endast vid vägens början eller från en påfartsväg. En motorväg kan ha påfartsvägar som ansluter sig till vägen också från vänster.

Om motorvägen har ett accelerationsfält, ska föraren först hålla sig i detta fält och anpassa sitt körsätt – antingen öka eller minska hastigheten – så att föraren då tillfälle ges kan förflytta sig till motorvägen utan fara och onödigt hinder för andra. Om det inte finns något accelerationsfält, ska en förare som ämnar köra in på motorvägen alltid väja för fordon på motorvägen.

Körning på en motorväg. På en motorväg ska fordonet köras i det fria körfält som är längst till höger. Föraren ska således t.ex. efter en omkörning återvända till det högra körfältet. Om det genom informationsmärken ovanför körbanan (vägvisare, avfartsvisare eller informationspilar) anges att vart och ett av körfälten är avsett för en viss trafikriktning, får föraren dock använda det körfält som lämpar sig bäst med hänsyn till omständigheterna och den fortsatta färden.

På en motorväg som har minst tre körfält för trafik i samma riktning får enligt 7 § i vägtrafikförordningen lastbilar och fordonskombinationer vars längd överstiger sju meter köras endast i någotdera av de två körfälten till höger, om inte något annat följer av att motorvägen lämnas till vänster eller av användning av ett körfält som genom ett vägmärke är anvisat för avfartstrafik, eller av skyldigheten att använda ett retardationsfält.

På motorvägar försöker somliga bilister vid påfartsvägarna artigt väja till vänstra filen för att göra det lättare för förare att förflytta sig från accelerationsfältet till motorvägen. De höga körhastigheterna på motorvägar kräver dock särskilt stor försiktighet vid förflyttning till omkörningsfältet.

I 6 § i vägtrafikförordningen förbjuds körning på den mittremsa som skiljer motorvägens körbanor från varandra och på en tvärväg mellan körbanorna. Dessutom är det ovillkorligen förbjudet att vända eller backa fordon på motorvägar och på påfartsvägar till och avfartsvägar från dem.

I 7 § i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om omkörning på motorvägar. Omkörning av ett framförkörande fordon på en motorväg ska i regel ske till vänster. Det är dock tillåtet att köra förbi ett framförkörande fordon till höger utan att byta körfält, om fordonen kör i en fil eller använder ett körfält som genom informationsmärken anvisats för en viss trafikriktning eller det omkörande fordonet använder ett busskörfält.

Enligt 6 § i vägtrafikförordningen är det förbjudet att stanna eller parkera ett fordon på motorvägens körbana, mittremsa, vägren eller på- eller avfartsväg. Fordon får stannas eller parkeras endast på särskilt angivna parkerings- eller rastplatser. Fordon får dock stannas vid busshållplatser på motorvägsområden, med akttagande av vad som allmänt bestämts om stannande vid hållplatser.

Nödsituationer. Enligt 60 § i vägtrafiklagen ska ett fordon så snart som möjligt flyttas bort från motorvägens körbana om fordonet till följd av motorfel, en trafikolycka eller någon annan motsvarande orsak måste parkeras på motorvägen. Den tryggaste platsen är i detta fall motorvägens högra vägren. Föraren ska dessutom enligt 61 § i vägtrafiklagen sätta ut en varningstriangel och vid behov omedelbart vidta också andra åtgärder för att hindra olägenhet och fara samt för att helt och hållet flytta bort fordonet från motorvägen.

Avkörning från en motorväg. I 5 § i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om lämnande av en motorväg. En förare som har för avsikt att lämna motorvägen ska i tillräckligt god tid förflytta sig till det körfält som är beläget närmast avfartsvägen eller det körfält som genom ett vägmärke är anvisat för avfartstrafik. Om vägen har ett retardationsfält, ska föraren i ett så tidigt skede som möjligt förflytta sig till detta.

Vid det ställe där körbanans och retardationsfältets kantlinjer förgrenar sig finns det i allmänhet en avfartsvisare (märket 642), som samtidigt visar att de som lämnar motorvägen ska förflytta sig till retardationsfältet. Vid den kil som bildas mellan motorvägen och avfartsvägen finns dessutom ett särskilt s.k. avfartsmärke (märket 642), som underlättar orienteringen i synnerhet då sikten är begränsad.

Motorvägens egentliga körfält och retardationsfält är separata fält. Den som förflyttar sig till retardationsfältet senare får inte orsaka fara för dem som färdas i retardationsfältet, dvs. för dem som förflyttat sig till retardationsfältet i tid.

Avkörning från en motorväg får ske endast vid vägens slut eller längs en avfartsväg. Om en förare av misstag kör förbi den avfartsväg längs med vilken han eller hon planerat lämna motorvägen, får föraren inte svänga eller backa på motorvägen, utan ska fortsätta framåt och lämna motorvägen vid någon annan avfartsväg.

Enligt 9 § i vägtrafikförordningen får dock förare av utryckningsfordon, med iakttagande av sådan försiktighet som omständigheterna kräver, under brådskande utryckningsuppdrag köra också i strid med bestämmelserna om trafiken på motorvägar, t.ex. mot färdriktningen. Förare av fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid vägen får likaså, med iakttagande av nödvändig försiktighet, avvika från bestämmelserna på det sätt som omständigheterna kräver.

Körning i skymning och mörker

En stor del av vägtrafikolyckorna inträffar i mörker. Olyckor föranleds ofta av nedsatt sikt och bländning, men också av att föraren hållit alltför hög hastighet, vilket är allmänt i samband med trafikolyckor. Enligt 23 § i vägtrafiklagen ska föraren, då hel- eller halvljus ska användas på vägen på grund av mörker eller nedsatt sikt, kunna stanna fordonet på den del av den framförvarande körbanan som föraren kan överblicka, om inte omständigheterna kräver ännu större försiktighet. Denna regel är förpliktande också för cyklister, som ska se till att cykeln i mörker och skymning är försedd med en lykta. Enligt den gällande lagstiftningen krävs däremot ingen baklykta på cykeln.

Utgångspunkten är att situationshastigheten i mörker ska vara lägre än vid körning i dagsljus. Före avbländning från helljus till halvljus ska hastigheten enligt 23 § i vägtrafiklagen anpassas till de nya siktförhållandena.

Riskerna i samband med körning i mörker ökar av att gående på landsvägar ofta använder körbanans högra kant, dvs. färdas i samma riktning som fordonstrafiken. Dessutom försummar gående beklagligt ofta att använda reflexer i skymning och mörker.

Enligt 38 § 1 mom. i vägtrafiklagen får fordonets ljus inte användas så att förare av andra fordon kan bländas. Enligt 2 mom. i samma paragraf är det förbjudet att i fordon använda anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt samt – med undantag för backljus, särskilt tillåtna arbetslampor och cykelns stingpinne – anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt.

Förare av motordrivna fordon ska under körning alltid använda antingen körljus eller typgodkända varselljus. I mörker och skymning och när sikten dagtid på grund av dimma, regn eller snöfall eller av någon annan motsvarande orsak är nedsatt (t.ex. på grund av vatten som skvätter upp eller lössnö som virvlar upp från körbanan) ska samtliga fordonsförare använda halv- eller helljus. Varselljus är inte tillräckliga i dessa förhållanden.

Cyklar ska under ovan beskrivna förhållanden framtill ha en lykta som avger vitt eller ljusgult ljus och baktill ha en reflex eller baklykta som avger rött ljus, och hästfordon ska i körriktningen på vänstra sidan ha en lykta som avger vitt ljus framåt och rött ljus bakåt. Det kunde vara motiverat att framdeles kräva att cyklar ska vara försedda med baklykta.

Användning av ljus i olika situationer. Vid körning i mörker på en väg som saknar vägbelysning ska helljus användas. Enligt 36 § i vägtrafiklagen är det dock inte tillåtet att använda helljus i följande situationer:

- a) Helljus får inte användas vid möte med ett fordon eller en spårvagn, om dess förare kan bländas.
- b) Helljus får inte användas på en väg med tillfredsställande belysning. Enligt 36 § 2 mom. i vägtrafiklagen får inte varselljus användas i stället för halvljus när sikten på grund av dimma eller regn eller av någon annan orsak är nedsatt, och inte heller vid körning i mörker eller skymning.
- c) Helljus får inte användas när fordonet framförs på nära avstånd bakom ett annat fordon. Enligt 36 § 4 mom. i vägtrafiklagen får dimstrålkastare användas vid körning i dimma eller då sikten är nedsatt på grund av regn eller snöyra eller av någon annan motsvarande orsak. I detta fall ska även andra ljus, dvs. halv- eller framljus, hållas tända. Enligt 36 § 4 mom. i vägtrafiklagen får dimbakljus användas när snö, damm eller slask som rörs upp från vägen av draget vid körningen väsentligt begränsar möjligheterna att urskilja fordonet bakifrån.

Omkörning

Grundregel för omkörning. Enligt 18 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska förare av omkörande fordon noggrant försäkra sig om att omkörningen inte föranleder fara.

Särskilda omkörningsförbud. Utöver den ovan nämnda grundregeln har det fastställts vissa omkörningsförbud i 18 § 2 mom. i vägtrafiklagen. Enligt detta moment är omkörning så att den mötande trafikens sida används uttryckligen förbjuden i följande fall:

- a) när sikten på grund av ett backkrön eller en kurva eller av någon annan orsak är otillräcklig för en trygg omkörning,
- b) om det körfält som ska användas vid omkörningen inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning,
- c) om föraren inte efter omkörningen kan återvända till sin fil utan fara och utan att väsentligt störa den övriga trafiken,
- d) sedan föraren av ett framförförande fordon genom riktningstecken angett att denne ämnar köra om ett annat fordon,
- e) sedan föraren av ett bakomkörande fordon har påbörjat omkörning,

f) i en plankorsning med järnväg samt omedelbart före en sådan, samt

g) i en korsning samt omedelbart före en sådan.

Omkörningsförbudet gäller dock inte korsningar där den korsande vägen är en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg. Utanför tätorter gäller förbudet inte heller andra korsningar än sådana som anges med ett vägmärke.

Eftersom de ovan refererade omkörningsförbuden bara gäller sådana fall där körfältet för mötande trafik används för omkörningen, får en omkörning i princip ske också t.ex. i närheten av en korsning eller i en korsning, under förutsättning att den på en dubbelriktad körbana sker utan att körbanans mittlinje eller eventuella spärrlinjer korsas.

Vägmärken. Med hjälp av märket 351, som anger omkörningsförbud, förbjuds omkörningar av andra motordrivna fordon som är i rörelse än tvåhjuliga motorcyklar utan sidovagn och mopeder. Märket gäller också omkörningar som inte kräver användning av körfältet för mötande trafik. Märket gäller fram till följande korsning med en allmän väg eller gata, eller fram till märket 352, som anger att omkörningsförbudet upphör. Märket gäller dock inte omkörning av fordon som grupperat för att svänga på ett grupperingsområde.

Skyddsvägar. Enligt 32 § 2 mom. i vägtrafiklagen får ett fordon eller en spårvagn inte köras om utan att den omkörande stannar, om det andra fordonet eller spårvagnen stannats framför en skyddsväg eller, då fordonet eller spårvagnen är i rörelse, skymmer sikten över skyddsvägen, om det inte finns en refug eller ett fritt körfält mellan den omkörande och den omkörde eller en trafiksignal visar grönt ljus för den omkörande. Omkörning av ett fordon som stannat framför en korsning kräver däremot inte att den omkörande stannar, om det inte finns en skyddsväg framför korsningen.

Den ovan nämnda regeln är tudelad. Omkörning utan att den omkörande stannar är förbjuden, om 1) det fordon som blir omkört har stannats vid framkanten av en skyddsväg eller i dess omedelbara närhet, eller om 2) fordonet (som stannats, parkerats eller är i rörelse) annars skymmer sikten över skyddsvägen. Regeln ska dock inte tolkas så att ett fordon som parkerats närmare än fem meter från en skyddsväg (27 § 2 mom. i vägtrafiklagen) skulle ha stannats framför skyddsvägen. Om fordonet har parkerats t.ex. tre meter från skyddsvägen, är det förbjudet att köra om fordonet utan att stanna bara om det parkerade fordonet skymmer sikten över skyddsvägen.

Enligt 32 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska en förare som närmar sig en skyddsväg köra med sådan hastighet att föraren vid behov kan stanna före skyddsvägen för att lämna fri passage åt gående som befinner sig på skyddsvägen eller står i beråd att beträda den.

Hållplatser. Enligt 31 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska en förare som vid en spårvagns- eller busshållplats utan refug ämnar köra om en spårvagn eller buss till höger stanna och lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare. Omkörning är förbjuden så länge passagerare stiger på eller av spårvagnen eller bussen.

Enligt 30 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska förare iaktta särskild försiktighet då de närmar sig en stannad buss, spårvagn eller skolskjutsbil.

Omkörning av en buss som startas från en hållplats. Om föraren av en buss som stannats på en hållplats med riktningstecken anger att denne ämnar starta från hållplatsen, ska föraren av ett fordon som nalkas hållplatsen på samma eller intilliggande körfält enligt 22 § 1 mom. i

RP 180/2017 rd

vägrafiklagen minska hastigheten och vid behov stanna så att bussföraren utan hinder kan lämna hållplatsen vid körbanans kant eller invid körbanan.

Denna bestämmelse är avsedd att förbättra busstrafikens smidighet i tätorter. Den gäller sådana vägvagnsnitt där den tillåtna hastigheten är högst 60 kilometer per timme.

Om bussen däremot startas från en s.k. fickhållplats, som separerats från körbanan med en skiljeremsa, är bussföraren skyldig att väja för trafiken på vägen. Väjningsplikten för fordon som startar från en fickhållplats anges ofta med vägmärket 231.

Regeln i 22 § i vägrafiklagen är dock inte ovillkorlig. Ett riktningstecken av en bussförare som startar från en hållplats utgör inte ett ovillkorligt påbud att stanna. Bestämmelserna i 35 § i vägrafiklagen förutsätter att bussens förare iakttar särskild försiktighet och visar erforderligt riktningstecken då denne startar från en hållplats. Avgivandet av riktningstecken befriar dock inte föraren från skyldigheten att försäkra sig om att den planerade åtgärden inte medför fara eller onödigt hinder.

Omkörning - Huvudregel. Enligt 17 § 1 mom. i vägrafiklagen ska omkörning av framförförande fordon i allmänhet ske till vänster, eftersom fordonen vanligtvis ska framföras så nära körbanans högra kant som möjligt.

Alternativ regel. Enligt 17 § 1 mom. i vägrafiklagen får dock fordon som färdas i det vänstra körfältet i avvikelse från huvudregeln köras om alternativt till vänster eller till höger, om det finns minst två körfält i förarens körriktning och fordonen framförs på parallella körfält. Enligt 9 § 3 mom. i vägrafiklagen är det i detta fall förbjudet att korsa mittlinjen på en dubbelriktad körbana.

Omkörning till höger är enligt den alternativa regeln tillåten bara då det på körbanan finns minst två körfält i samma körriktning. Enligt regeln är omkörning till höger i princip inte tillåten enbart på grundval av att det i vissa situationer finns utrymme för omkörning till höger. Å andra sidan förutsätter omkörning till höger inte att det är fråga om livlig trafik, utan också ett enskilt fordon får enligt denna regel köras om till höger.

Cyklister och mopedister får fritt välja att köra om ett annat fordon än en cykel eller moped antingen till höger eller till vänster.

Ovillkorlig undantagsregel. Enligt den ovillkorliga undantagsregel som ingår i 17 § 1 mom. i vägrafiklagen ska omkörningen ovillkorligen ske till höger, om det framförförande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder sig för detta.

Omkörning av eller möte med fordon som används i väghållningsarbete. Vid omkörning av eller möte med ett vederbörligen utmärkt fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid vägen är det enligt 17 § 4 mom. och 16 § 3 mom. i vägrafiklagen tillåtet att med iakttagande av nödig försiktighet förfara på det sätt som är lämpligast med hänsyn till omständigheterna. Vid omkörningen ska hänsyn även tas till den bestämmelse i 48 § 3 mom. i vägrafiklagen som ger förare av fordon som används i väghållningsarbete rätt att avvika bl.a. från de regler som berör användningen av olika delar av vägen. Således ska behövlig försiktighet iakttas t.ex. vid omkörning av en plogbil som svängt in för att ploga en busshållplats.

Omkörning av en spårvagn. Enligt 17 § 3 mom. i vägrafiklagen ska omkörning av en spårvagn i allmänhet ske till höger. Om skenornas läge föranleder det, får omkörning dock även

ske till vänster, ifall det kan ske utan fara och olägenhet. Detta gäller närmast sådana fall där skenorna i körriktningen är belägna vid körbanans högra kant.

På en enkelriktad körbana får en spårvagn med iakttagande av behövlig försiktighet köras om antingen till höger eller till vänster.

Den omkörandes skyldigheter. Innan en omkörning inleds ska föraren 1) särskilt försäkra sig om att det på en tillräckligt lång sträcka av vägen inte finns mötande trafik eller andra hinder för omkörning, 2) försäkra sig om att inte en förare av ett bakomkörande fordon har påbörjat en omkörning, samt 3) med riktningstecken ange sin avsikt att föra fordonet i sidled. Enligt 35 § i vägtrafiklagen ska tecknet ges i god tid. Detta befriar dock inte föraren från skyldigheten att försäkra sig om att den planerade omkörningen inte föranleder fara eller onödigt hinder.

I 19 § 1 mom. i vägtrafiklagen förutsätts det att den omkörande ska hålla ett betryggande avstånd till det fordon som körs om. I 30 § i vägtrafiklagen bestäms det att den omkörande vid omkörning av gående och mopedister ska lämna dessa ett sådant utrymme på vägen som är tryggt med beaktande av fordonets storlek och hastighet. Den omkörande ska inte köra in framför den omkörde innan det kan ske utan att andra vägtrafikanters färd äventyras. Då den omkörande efter en omkörning förflyttar sig till det körfält som används av den omkörde ska denne enligt 35 § i vägtrafiklagen ge riktningstecken.

Dessutom kan den omkörande på det sätt som anges i 34 § i vägtrafiklagen vid behov avge en ljud- eller ljussignal till den framförförande. Dessa signaler, som grundar sig på den internationella konventionen om vägtrafik, men som i Finland används sällan, får avges endast utanför tätorter vid omkörning i dagsljus. En ljussignal avges genom blinkning med körljusen. En ljud- eller ljussignal ska ges om det är påkallat för att undvika fara.

Den framförförandes skyldigheter. För att trafiken ska löpa smidigt är det viktigt att den som kör långsammare lämnar väg för den som kör snabbare. I 19 § 3 mom. i vägtrafiklagen förutsätts det att förare av fordon som rör sig långsamt på en smal eller kurvig körbana, eller då den mötande trafiken är livlig, för att underlätta omkörning ska minska hastigheten och i mån av möjlighet lämna väg efter att ha observerat ett fordon som närmar sig bakifrån. Fordonet får härvid tillfälligt framföras på vägrenen, om det kan ske utan fara och olägenhet.

Enligt 2 mom. i samma paragraf ska den som blir omkörd, efter att ha observerat en omkörning till vänster, hålla så långt till höger som möjligt med beaktande av den övriga trafiken samt rådande omständigheter. Den som blir omkörd får inte öka hastigheten. Efter att ha observerat ett omkörningsförsök till höger, ska föraren på motsvarande sätt hålla sig i sitt körfält.

I 10 § 2 mom. i vägtrafiklagen förutsätts det att förare av motordrivna fordon som framförs klart långsammare än den övriga trafiken utanför tätorter ska hålla ett sådant avstånd till varandra att ett omkörande fordon utan fara kan köra in mellan dem.

Med tanke på trafiksäkerheten är det också viktigt att förare av långa fordon och fordonskombinationer – vilka redan i sig är svåra att köra om – även då de kör med normal hastighet håller ett rejält avstånd till den framförförande.

Möten

Mötande fordon passerar i regel varandra till höger. Enligt 16 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska förarna vid möten lämna tillräckligt med rum mellan fordonen. I 30 § 1 mom. i vägtrafiklagen förutsätts det särskilt att förare vid möten med gående, cyklister och mopedister ska lämna

dem ett sådant utrymme på vägen som är tryggt med beaktande av fordonets storlek och hastighet.

Föraren ska vid behov också stanna sitt fordon om det finns hinder på körbanan. I detta fall ska föraren av det fordon på vars sida av körbanan hindret finns vid behov lämna rum för den mötande trafiken. För att ange körordningen på ett smalt vägavsnitt är det möjligt att använda trafikljus eller vägmärket 221 eller 222.

Avgivande av tecken

Ljud- och ljussignaler. Enligt 34 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska föraren avge en ljud- eller ljussignal eller använda bromsljus eller på något annat sätt väcka övriga vägtrafikanters uppmärksamhet om det är påkallat för att undvika fara. En ljudsignal får avges bara för undvikande av fara, samt utanför tätorter vid omkörning i dagsljus, på det sätt som anges i momentet. Ljudsignalen får inte vara längre än vad som är nödvändigt. I praktiken är ljudsignalen avsedd för gående och cyklister.

Riktningstecken. Användningen av riktningstecken hör till kommunikationen inom vägtrafiken. Riktningstecken används för att främja trygg och smidig trafik. Med tecknen är det möjligt att skapa samförstånd mellan olika vägtrafikanter.

Riktningstecken ska ges av en förare som har för avsikt att 1) starta från en väggkant, 2) svänga i en korsning, 3) byta körfält eller annars föra sitt fordon i sidled, eller 4) vända på en väg.

Det är enligt 35 § 1 mom. i vägtrafiklagen obligatoriskt att avge riktningstecken i alla ovan nämnda situationer, oavsett om det finns övrig trafik eller inte. Tecknet ska ges i god tid före den planerade åtgärden, dock inte så tidigt att det kan orsaka missförstånd. Avgivandet av tecken ska avslutas genast då den åtgärd som föranledde tecknet har vidtagits.

Ännu viktigare än att avge tecken är det dock att ge akt på den övriga trafiken och iaktta behövlig försiktighet. Avgivandet av tecken befriar enligt 35 § 2 mom. i vägtrafiklagen inte föraren från ansvar eller från skyldigheten att försäkra sig om att den planerade åtgärden inte medför fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter.

Tecknet ges med riktningvisare eller, om fordonet inte är utrustat med riktningvisare, på något annat synligt sätt. Tecknet ska vara väl synligt och begripligt.

2.1.6. Reglering av vägtrafiken

Allmänt

I 3 kap. i vägtrafiklagen finns bestämmelser om reglering av trafiken. Dessa bestämmelser utgör vid sidan av trafikreglerna en viktig helhet som styr beteendet i vägtrafiken. Föreskrifter om reglering av vägtrafiken finns förutom bland vägtrafiklagens allmänna bestämmelser framför allt i vägtrafikförordningen, kommunikationsministeriets förordning om trafikljus för vägtrafik (1021/2001) och i trafikministeriets beslut om trafikantordningar (203/1982). I vägtrafiklagens 50 § finns ett bemyndigande för denna regleringsmodell.

Vägtrafiken regleras av de persongrupper som särskilt definieras i vägtrafiklagen, varav polisen är den viktigaste. Trafiken kan också regleras av en militärpolis, en gränsbevakningsman eller en arbetarskyddsinspektör, eller av någon annan sådan i 49 § 3 mom. angiven person som utbildats för eller med sitt samtycke förordnats att reglera vägtrafiken.

RP 180/2017 rd

I praktiken kan det finnas behov av att också andra grupper än de som anges i den gällande lagen får reglera trafiken, exempelvis räddningsmyndigheterna. Det finns således skäl att revidera lagstiftningen till denna del.

Trafiken regleras också med hjälp av vägmärken, trafikljus och vägmarkeringar. Vid regleringen av trafiken är bara sådana märken, anordningar och vägmarkeringar förpliktande som är fastställda av en behörig myndighet och som uppfyller de krav på färg, konstruktion och mått som anges i trafikministeriets beslut om trafikordningar (203/1982). Om inget särskilt vägmärke har fastställts för ett visst ändamål, är det möjligt att använda en sådan rektangulär skylt med text som avses i 11 § 2 mom. i vägtrafikförordningen.

I vissa fall kan de anvisningar som ges av en person som reglerar trafiken stå i strid med det som anges med hjälp av trafikordningarna och trafikreglerna. Därför finns det i 4 § i vägtrafiklagen en viktig bestämmelse om prioritetsordningen vid reglering av trafiken.

Enligt paragrafen ska en vägtrafikanter

- 1) i första hand följa tecken eller anvisningar som ges av en polisman eller av någon annan som reglerar trafiken,
- 2) i andra hand följa ljussignaler som ges med trafikljus, oberoende av anvisningar som ges med vägmärken (som anger t.ex. väjningsplikt), samt
- 3) följa anvisningar som ges med trafikordningar (t.ex. vägmärken eller trafikljus), även om detta skulle innebära avvikelse från allmänna trafikregler.

En annan bestämmelse som är av betydelse med tanke på prioritetsordningen vid regleringen av trafiken ingår i 6 § i vägtrafiklagen. Enligt denna paragraf ska ett utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler samt en kortge som leds av ett polisfordon som avger nämnda signaler oberoende av anvisningar givna med en trafikordning lämnas fri passage. I en sådan situation ska andra vägtrafikanter vid behov väja och till och med stanna.

Personer som reglerar och övervakar trafiken

I 49 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om personer som reglerar trafiken. Trafiken regleras i allmänhet av en polisman. Då försvarsmaktens övningar pågår på en väg kan trafiken dock även regleras av en militärpolis eller av en annan militärperson som har förordnats till uppgiften. Bestämmelser om en gränsbevakningsmans deltagande i reglering av trafiken finns i gränsbevakningslagen (578/2005).

Dessutom är polisen behörig att ge en arbetarskyddsinspektör rätt att reglera trafiken på vägar när polisen och arbetarskyddsmyndigheterna tillsammans övervakar kör- och vilotider för motorfordonsförare.

För säkerställande av trygg och smidig trafik får trafiken regleras också av personer som

- 1) Trafikverket förordnar att reglera trafiken i en plankorsning med järnväg,
- 2) en kommunal myndighet förordnar att reglera trafiken på ställen där spårvägstrafiken kan medföra fara eller olägenhet för annan vägtrafik,
- 3) den myndighet som svarar för regleringen av trafiken förordnar att reglera trafiken på grund av arbeten eller undersökningar som utförs på eller i närheten av en väg,

- 4) Trafiksäkerhetsverket eller polisen förordnar att reglera trafiken i samband med specialtransporter,
- 5) polisen förordnar att reglera trafiken på grund av omfattande och långvarig köbildning,
- 6) polisen förordnar att tillfälligt reglera trafiken på grund av idrottstävlingar, folkfester eller utställningar eller av andra motsvarande orsaker,
- 7) polisen förordnar att reglera trafiken vid färjelägen, på parkeringsområden eller i parkeringsanläggningar,
- 8) polisen förordnar att reglera trafiken på grund av olyckor eller av andra motsvarande orsaker,
- 9) räddningsmyndigheten eller en räddningsledare förordnar att reglera trafiken, när uppdraget hänför sig till att delta i räddningsverksamhet enligt räddningslagen (468/2003).

I 49 § 4 mom. i vägtrafiklagen finns närmare bestämmelser om den tid för vilken en person utses att reglera trafiken och om personens behörighet. En myndighet *kan ge ett förordnande* att reglera trafiken så att det gäller ett särskilt uppdrag eller för viss tid. Den som reglerar trafiken ska vara myndig, ge sitt samtycke till uppdraget och ha den sakkunskap som uppdraget kräver. Den som ges ett förordnande enligt 1–5 punkten ska ha sådan utbildning för reglering av trafiken som är godkänd av den förordnande myndigheten.

Den som reglerar trafiken ska använda klädsel som kan urskiljas tydligt och som uppfyller kraven i standard SFS-EN 471.

Det straffrättsliga tjänsteansvar som ålagts dem som reglerar trafiken visar att det är fråga om en viktig uppgift. Detta betyder i praktiken att de särskilda straffbestämmelser i strafflagens 40 kap. som berör tjänstemän kan tillämpas på personer som reglerar trafiken. Därför ska man förhålla sig synnerligen allvarligt till uppgiften. Ansvaret accentueras också av att det av vägtrafiklagen framgår att skadeståndslagens (412/1974) bestämmelser om skadeståndsansvar kan bli tillämpliga på dem som reglerar trafiken.

I 47 och 48 § i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om de tecken och vägmärken som trafikövervakare använder vid reglering av trafiken. Ett tecken som en polisman ger från ett polisfordon (en bil eller motorcykel) som leder en kortege eller som tryggar en korteges färd ges med vägmärket 311 (fordonstrafik förbjuden) i miniatyrformat. Märket betyder att vägtrafikanterna ska ge kortegen fri passage och vid behov stanna.

Andra än uniformerade polismän ska vid reglering av trafiken som stoppmärke använda vägmärket 311 (fordonstrafik förbjuden) i miniatyrformat. Tullmän kan använda vägmärket 391 (obligatoriskt att stanna för tullkontroll) i miniatyrformat.

Vägmärken

Vägmärkena baserar sig i huvudsak på den internationella konventionen om vägtrafik.

Alla stater som tillämpar konventionen om vägtrafik har emellertid också egna nationellt fastställda vägmärken. I Finland finns det för närvarande sammanlagt 276 gällande vägmärken.

RP 180/2017 rd

Vid utarbetandet av denna regeringsproposition har man ansett det ändamålsenligt att bestämmelser om de nya vägmärken som är föremål för testning tas in i samband med den reglering som berör de egentliga vägmärkena.

Vägmärkena indelas i lagstiftningen i sju grupper, enligt följande:

- 1) varningsmärken (i allmänhet formade som en liksidig triangel),
- 2) märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt,
- 3) förbuds- och begränsningsmärken (i allmänhet cirkelformiga),
- 4) påbudsmärken (cirkelformiga),
- 5) anvisningsmärken (i allmänhet rektangulära),
- 6) informationsmärken, samt
- 7) tilläggsskyltar (rektangulära).

I 51 § i vägtrafiklagen finns en bestämmelse om uppsättande av vägmärken. Väghållningsmyndigheten sätter upp trafikanordningar på landsvägar. Kommunen sätter upp trafikanordningar på gator, byggnadsplanevägar, torg och andra trafikområden av motsvarande slag. Innan en trafikanordning som är avsedd att vara bestående sätts upp ska kommunen ge polisen tillfälle att avge utlåtande om saken.

På andra än ovan nämnda vägar uppsätts trafikanordningar av väghållaren, men först efter att denne fått kommunens samtycke till det. För landsvägarna är NTM-centralerna väghållare, för kommunernas gatunät är kommunerna väghållare och för enskilda vägar och privata områden är väglagen eller fastigheternas ägare och innehavare väghållare. Samtycke krävs dock inte för uppsättande av tillfälliga vägmärken som behövs på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen.

Med tanke på regleringen av trafiken är det problematiskt att privata aktörer ofta försummar att anhålla om kommunens samtycke till uppsättandet av vägmärken. Detta gäller i synnerhet vägmärken som berör parkering. Detta har lett till att det i Finland finns ett stort antal vägmärken som myndigheterna inte har kännedom om. Det besvärliga är att det i detta fall inte finns visshet om märkenas förpliktande verkan.

I rättslitteraturen har det framförts att ett vägmärke som har satts upp utan samtycke är ogiltigt. Därför är det viktigt att det utarbetas ett sådant system för uppsättande av trafikanordningar att man i framtiden kan säkerställa att trafikanordningarna sätts upp korrekt och minska antalet vägmärken som satts upp utan iakttagande av det föreskrivna förfarandet. Det är viktigt att ett vägmärke aldrig, ens i god tro, sätts upp någon annanstans än på ett vägområde. Felaktigt uppsatta vägmärken är nämligen ägnade att orsaka missförstånd om huruvida vägtrafikanterna befinner sig på ett vägområde eller i terrängen.

I 51 § i vägtrafiklagen bestäms det att kommunen fattar beslut om användningen av ett vägmärke som anger tätort. Detta vägmärke uppsätts på landsvägar av den behöriga väghållningsmyndigheten och på andra vägar av kommunen. Banhållaren sätter upp vägmärken som anger plankorsning med järnväg samt trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar i en plankorsning.

Vägmärkena ska rimligen kunna observeras och avläsas. Ett märke kan vara ogiltigt om det är i så dåligt skick att dess budskap inte rimligen kan avläsas. Om ett märke vintertid är täckt av snö tillämpas samma regel. Vaghållaren svarar för underhållet av vägmärkena. Vägtrafikanterna behöver i regel inte stanna och putsa ett vägmärke för att kunna tyda t.ex. en hastighetsbegränsning.

Placering. Placeringen av vägmärken regleras för närvarande i vägtrafikförordningen. En korrekt placering av ett vägmärke är av stor betydelse med tanke på möjligheterna att observera märket. Placeringen är också av betydelse med tanke på den trafikregel som vägmärket anger och med tanke på dess förpliktande verkan.

Vägmärket placeras i allmänhet vid vägens högra kant, i vissa fall dock även eller endast på vägens vänstra kant (framför allt på enkelriktade körbanor), eller på körbanan (t.ex. trafikdelare) eller ovanför den (t.ex. märken som anger körriktningen i olika körfält). De märken som anger omkörningsförbud (351 och 353) sätts upp på vardera sidan av körbanan. Det märke som anger att tätort upphör kan på en väg med två körfält och dubbelriktad trafik placeras enbart på vänstra sidan av körbanan.

Ett varningsmärke ska på landsbygden sättas upp minst 150 och högst 250 meter före platsen för faran, på motorvägar och motortrafikleder dock högst 500 meter före platsen för faran. I tätorter får varningsmärket få sättas upp närmare platsen för faran än detta. Detsamma gäller av särskilda skäl också på andra ställen. Om varningsmärket sätts upp på längre avstånd från faran än vad som anges ovan, ska avståndet anges med tilläggsskylten 815. Varningsmärket kan vid behov upprepas.

Ett förbuds- eller begränsningsmärke ska sättas upp på det ställe där förbudet eller begränsningen börjar. Med en tilläggsskylt är det dock möjligt att ange något annat om var begränsningen börjar.

Anvisningsmärken ger vägtrafikanterna anvisningar samt anger det ställe på vägen där de trafikbestämmelser som märket avser tillämpas (t.ex. ett märke som anger tätort).

Tilläggsskyltar

I 21 § i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om de tilläggsskyltar som kan användas i samband med vägmärken. En tilläggsskylt kan användas för förtydligande av vägmärkets syfte eller objekt, för angivande av märkets verkningsområde eller giltighetstid eller för begränsande av dess verkan. Tilläggsskyltens syfte anges med en symbol eller text.

I samband med ett förbuds- eller begränsningsmärke är det inte möjligt att med en tilläggsskylt föreskriva ett mer omfattande förbud eller en strängare begränsning än vad själva vägmärket anger. En tilläggsskylt som används tillsammans med något annat märke kan däremot ange ett förbud eller en begränsning. Exempelvis är det möjligt att på en avskild parkeringsplats med en tilläggsskylt som fästs under parkeringsplatsmärket begränsa rätten att parkera på området (i allmänhet till ett visst antal minuter) eller anvisa en plats bara för en viss fordonskategori.

Färgerna på tilläggsskylten är i allmänhet desamma som på vägmärket: bottenfärgen är gul, bårdén är röd och symbolen eller texten är svart. Bottenfärgen på en tilläggsskylt som används tillsammans med ett blåvitt märke är dock i allmänhet blå, medan symbolen eller texten är vit eller röd.

I sådana fall där ett vägmärke är gällande bara under vissa tider av dygnet anges klockslagen på tilläggsskylten endast med siffror, utan förtydligande text. Klockslag som anges med svarta siffror gäller vardagar från måndag till fredag. Om begränsningen avses gälla också helgfria lördagar, anges klockslagen i fråga på tilläggsskylten med svarta siffror inom parentes. Klockslagen för söndagar och andra helgdagar anges med röda siffror. På helgafnär tillämpas – ifall det inte råkar vara fråga om en lördag – klockslagen för vardagar.

På tilläggsskyltar med blå botten motsvarar de vita siffrorna de svarta siffror som används på tilläggsskyltar med gul botten.

Vägmärkets verkningsområde

Följande regler är av betydelse när det gäller vägmärkets verkningsområde:

- 1) Vägmärket gäller tills baksidan av samma märke blir synlig på vänstra sidan av vägen.
- 2) Vägmärkets verkningsområde upphör i och med ett annat vägmärke som avser samma sak (exempelvis upphör ett förbud mot att stanna i och med ett märke som anger parkeringsförbud, ett omkörningsförbud i och med ett märke som anger att omkörningsförbudet upphör, en hastighetsbegränsning i och med en annan hastighetsbegränsning eller ett märke som anger att begränsningen upphör och en tätort i och med ett märke som anger att tätort upphör).
- 3) Vägmärket gäller på den sträcka eller det område som angetts med en tilläggsskylt som fästs vid märket.

Verkningsområdet för ett märke som anger förbud mot att stanna eller parkera sträcker sig enligt huvudregeln fram till följande korsning med en allmän väg eller gata. Alternativt gäller märket fram till något av förbuds- och begränsningsmärkena 371–376 eller 381–382, eller fram till märket 521 (parkeringsplats), om inte ett kortare verkningsområde har angetts med en tilläggsskylt. Märkets verkningsområde fortsätter således också efter en buss- eller spår-vagnshållplats.

Enkelriktade körbanor. Ett märke som anger förbud mot att stanna eller parkera och ett märke som anger parkeringsplats gäller bara den sida av vägen där märket har satts upp. Övriga märken som har satts upp på en enkelriktad körbana gäller körbanan i sin helhet.

Vägmärket 551 (enkelriktad väg) används bara på en väg där trafiken i sin helhet är enkelriktad – inte alltså på en enkelriktad körbana på en dubbelriktad väg. Avsaknaden av detta märke kan orsaka förvirring.

Trafikljusreglering

Bestämmelser om trafikljusreglering finns i vägtrafikförordningen och i kommunikationsministeriets förordning om trafikljus för vägtrafik (trafikljusförordningen).

Enligt 2 § i kommunikationsministeriets förordning om trafikljus för vägtrafik (1012/2001) får trafikljus användas bara på vägar där den högsta tillåtna hastigheten för fordon är 70 kilometer per timme. Enligt 4 § i samma förordning ska trafikljus placeras så att de är så väl synliga som möjligt och att det tydligt framgår för vilken trafikriktning respektive signalbild är avsedd.

Trafikljusanordningar får inte medföra olägenhet eller fara för trafiken och inte heller oskäligheten för vägunderhållet.

I förordningens 3 § föreskrivs också en förpliktelse för väghållaren. I denna paragraf bestäms det att en organisation som företräder synskadade ska ges tillfälle att avge utlåtande om saken innan trafikljus sätts upp i anslutning till en skyddsväg.

En fordonssignal ska enligt 9 § i trafikljusförordningen ha öppningen för rött ljus överst och öppningen för grönt ljus underst. Det kan finnas flera signaler med tre ljusöppningar bredvid varandra. Då fordonssignaler har placerats ovanför olika körfält på körbanan, gäller det ljus som signalen ovanför ett körfält visar endast fordonsförare som använder körfältet i fråga.

Bestämmelser om reglering av fordonstrafik med trafikljussignaler finns i 22 § i vägtrafiklagen, där det bestäms att ljusen vid reglering av fordonstrafik med signaler betyder följande:

Rött ljus anger att det är förbjudet att passera primärsignalen eller stopplinjen. Med grönt ljus som har formen av en pil och som används vid sidan av det röda ljuset är det dock möjligt att tillåta körning i en viss riktning.

Gult ljus anger att växling av ljuset till grönt är omedelbart förestående. Då grönt ljus växlar till gult får fordonet *i princip inte* passera primärsignalen eller stopplinjen. Om fordonet dock har hunnit så långt att det med beaktande av hastigheten, föret och trafiksituationen inte utan risk kan stannas när ljuset växlar från grönt till gult, får föraren fortsätta sin färd. Gult ljus innebär inte ett ovillkorligt körförbud, men den som närmar sig korsningen får t.ex. inte accelerera för att hinna köra in i korsningen innan ljuset växlar till rött. Den som befinner sig i korsningsområdet ska skynda sig därifrån.

I 16 § i trafikljusförordningen finns bestämmelser om den tid en gul signalbild visas. Tiden är i regel beroende av hastighetsbegränsningen i färdriktningen, enligt följande:

Hastighetsbegränsning (km/h)	Tiden för gult ljus (sekunder)
70	5
60	4
40–50	3

Om trafiken i korsningen är datastyrd, kan en gul signalbild visas i bara två sekunder.

Gult ljus som visas samtidigt med rött ljus anger att växling av ljuset till grönt är omedelbart förestående.

Grönt ljus anger att fordonet får passera primärsignalen och stopplinjen. Föraren får i detta fall i regel fortsätta rakt fram eller svänga till höger eller till vänster. En viss färdriktning kan dock särskilt förbjudas med hjälp av trafikljus. Gående som med stöd av grönt ljus har beträtt eller just ska gå ut på skyddsvägen ska ges fri passage.⁶ Trots grönt ljus är en förare som svänger i korsningen likaså skyldig att väja för gående, cyklister och mopedister som korsar vägen.

⁶ Trots de anvisningar som ges med trafikljus ska förutom uttryckningsfordon som avger föreskrivna ljussignaler också en kortege som leds av ett polisfordon ges fri passage. I detta fall ska föraren vid behov köra åt sidan och stanna.

Grönt ljus som har formen av en pil visar att föraren får fortsätta i den riktning som pilen anger, även om det annars visas rött eller gult ljus.

Signalbilderna visas i allmänhet förutom med en primärsignal också med minst en sekundärsignal. Primärsignalen placeras före korsningen till höger om körbanan eller ovanför den del av körbanan som signalen berör. Primärsignalen placeras vid stopplinjen eller högst fem meter efter stopplinjen i färdriktningen, dock alltid före en skyddsväg. Därmed anges det var föraren ska stanna.

Om trafiken i körfältet eller körfälten till vänster regleras med trafikljus separat från övrig trafikljusreglering i denna färdriktning, ska emellertid primärsignalen för denna trafik placeras till vänster om den aktuella delen av körbanan, på mittrefugen på en dubbelriktad körbana eller ovanför den aktuella delen av körbanan.

Sekundärsignalen ska placeras på motsatt sida i förhållande till primärsignalen i fordonets färdriktning, eller ovanför körbanan. En sekundärsignal vid en tillfart som har endast ett körfält kan dock placeras på samma sida som primärsignalen. En sekundärsignal ska placeras minst två och en halv meter efter primärsignalen om tillfarten inte har en liten sekundärsignal.

Rött ljus som visas i sekundärsignalen förbjuder inte föraren från att köra ut ur korsningen. Den som svänger till höger eller vänster i en korsning ska notera att sekundärsignalen för en korsande körbana således kan visa rött ljus som inte hindrar föraren från att fortsätta köra genom korsningen.

I 7 § i trafikljusförordningen bestäms det att en trafikström som svänger till höger och som klart har avskiljts från den trafikljusreglerade korsningen kan lämnas utan trafikljusreglering (s.k. fri högersväng), om

- 1) ett eget körfält tydligt har reserverats för den efter korsningen,
- 2) trafik från den motsatta riktningen som svänger till vänster inte förekommer,
- 3) trafik från den motsatta riktningen som svänger till vänster inte kommer in i körfältet för den trafik som fritt får svänga till höger eller
- 4) trafik från den motsatta riktningen som svänger till vänster har styrts med hjälp av refuger så att den förenas med trafiken på den korsande vägen före det ställe där den möter den trafik som fritt får svänga till höger.

För trafik som svänger till höger anges i dessa fall alltid väjningsplikt med vägmärket 231 (triangel) eller 232 (obligatoriskt att stanna).

Körfält med växlande körriktning. Enligt 27 § i vägtrafikförordningen är det möjligt att på en viss väg eller en del av en väg reglera trafiken med körfältssignaler ovanför körfälten, som antingen förbjuder trafik i en viss riktning för en viss tid eller tillåter att ett visst körfält omväxlande används för trafik i bara en riktning. På en väg med körfält med växlande körriktning anger rött ljus i form av ett kryss att det är förbjudet att använda körfältet i den riktning som signalen avser.

Gult blinkande ljus som har formen av en pil anger att ljuset kommer att växla till rött eller att körfältet är avstängt längre fram. Ett fordon som befinner sig i ett sådant körfält ska föras över i pilens riktning till ett sådant körfält ovanför vilket grönt ljus visas. Om det finns två gula

blinkande ljus som har formen av pilar ovanför vägen ska fordonet föras i någondera pilens riktning.

Grönt ljus som har formen av en nedåtriktad pil anger att körfältet får användas i den riktning som signalen anger.

Gångsignaler. I 28 § i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om signaler avsedda för gående. Huvudregeln är enkel: om det finns en särskild gångsignal, ska gående följa den. Om det däremot på den del av vägen som används av gående bara finns en fordonssignal, är gående skyldiga att följa den.

Som en grundregel kan man även nämna att gående får beträda körbanan, cykelbanan eller spårvagnsfältet först då signalen visar grönt ljus.

Som alternativ till fast grönt ljus är det också möjligt att använda blinkande grönt ljus. Blinkande grönt ljus anger att den tid under vilken gående får korsa körbanan håller på att gå ut och att ljuset kommer att växla till rött. Gående får stiga ut på skyddsvägen under den tid blinkande grönt ljus visas, om övergången sker snabbt.

Cykelsignaler. För cyklister, mopedister och invalidcykelförare kan det finnas en särskild cykelsignal. Ovanför cykelsignalen finns en blå skylt med en vit figur som föreställer en cykel. Förare av fordon på cykelbanan ska enligt 29 § i vägtrafikförordningen då i första hand följa det ljus som cykelsignalen visar.

Om det inte finns någon särskild cykelsignal, ska förare av fordon på cykelbanan följa det ljus som gångsignalen eller, om inte heller en sådan finns, fordonssignalen visar.

De cykelsignaler som reglerar trafiken på cykelbanan kan i vissa fall lämnas utan trafikljusreglering en del av tiden, varvid de ska visa blinkande gult ljus.

Då denna metod används för att reglera trafiken i en korsning mellan en cykelbana och en skyddsväg regleras cykeltrafiken med cykelsignaler, som i normal ordning växlar via gult till rött ljus då gående får börja korsa cykelbanan. Då gångsignalen visat grönt ljus i ca fem sekunder, börjar cykelsignalen visa blinkande gult ljus. Under den tid blinkande gult ljus visas får cyklisterna fortsätta sin färd med iakttagande av särskild försiktighet. Cyklisterna berörs i detta fall även av de normala skyddsvägsreglerna.

Då det blir grönt ljus för biltrafiken i samma riktning växlar cykelsignalen till grönt utan att rött och gult ljus därförinnan visas samtidigt. Cykelsignalen kan inte visa blinkande gult ljus samtidigt som det visas grönt ljus för korsande biltrafik.

Vägmarkeringar

Utöver vägmärken, trafikljus och andra egentliga trafikordningar används också vägmarkeringar på körbanans yta. Dessa regleras i 5 kap. i vägtrafikförordningen.

Vägmarkeringar görs genom målning, med hjälp av dubbar eller beläggning av olika färg eller på något annat lämpligt sätt. Med hjälp av vägmarkeringar anges bl.a. körbanans mittlinje, olika körfält, skyddsvägar, den gräns där förare ska stanna i en korsning, körbanans kantlinjer, hållplatsområden samt områden som är avstängda för fordonstrafik.

Det är möjligt att vägmarkeringarna på vintern är täckta av snö eller is. Detta är problematiskt med tanke på vägtrafikanterna. Det är klart att det inte är möjligt att följa vägmarkeringar som

inte är synliga. I sådana situationer ska vägtrafikanterna handla i enlighet med de allmänna trafikreglerna.

Längsgående vägmarkeringar. Körbanans mittlinje är en vit streckad linje som skiljer åt trafik i motsatta riktningar på samma körbana. Längdförhållandet mellan dellinjen och mellanrummet är 1:3. Exempelvis är mittlinjens dellinjer utanför tätorter fyra meter långa, medan mellanrummen är 12 meter.

Körfältslinjen skiljer åt olika körfält för trafik i samma riktning. Den har i allmänhet samma mått som mittlinjen. På en körfältslinje som avskiljer ett buskörfält är dock förhållandet mellan dellinjen och mellanrummet 1:1. Om dellinjen är t.ex. två meter lång är alltså mellanrummet likaså två meter. Samma förhållande kan användas också på grupperingsområden. Fortlöpande körning på körfältslinjen är förbjuden.

Ett buss- eller spårvagnsfält skiljs åt från den övriga körbanan med en körfältslinje eller en spärrlinje som är bredare än normalt. Inom ett grupperingsområde där färdriktningarna förgrenas används likaså en bredare körfältslinje (20 centimeter bred).

En spärrlinje är en obruten gul eller vit linje mellan olika körfält.

Spärrlinjen är gul när den skiljer åt trafik i motsatta riktningar och vit när den skiljer åt körfält i samma riktning.

En fordonsförare får inte överskrida eller köra på en spärrlinje som är avsedd för dess körriktning. Då en sådan spärrlinje är gul får föraren inte heller köra på dess vänstra sida. Spärrlinjen är avsedd för fordonets körriktning när det bredvid spärrlinjen på dess högra sida inte finns någon streckad linje.

En spärrlinje som markeras bredvid mittlinjen på en dubbelriktad väg med två körfält används vid sådana kurvor och kuperade ställen på vägen där den fria sikten är mer begränsad än vad den normalt är vid möten på vägen. Då spärrlinjer behövs på vardera sidan om mittlinjen används i praktiken en s.k. dubbel spärrlinje, som inte får överskridas från någotdera hållet. På smala och kurviga vägar och på andra smala vägavsnitt (t.ex. på en smal bro) kan en kombinerad mittlinje och spärrlinje eller en dubbel spärrlinje ersättas med en gul spärrlinje som markeras mitt på körbanan.

På vägar med flera körfält är det möjligt att förbjuda överskridning av gränsen för ett körfält genom att ersätta den streckade linjen med en enhetlig spärrlinje. Mittlinjen på en väg med fyra körfält markeras med en dubbel spärrlinje.

På landsvägar används också en varningslinje före en gul spärrlinje. Varningslinjen är en gul streckad linje som förvarnar bilisterna om en gul spärrlinje och om det omkörningsförbud som är förknippat med den.

Varningslinjens längd är vanligtvis 120 meter. Då hastighetsbegränsningen på ett vägavsnitt är högst 60 kilometer per timme, är varningslinjens längd dock 60 meter. Varningslinjen är indelad i nio meter långa dellinjer och mellanrum på tre meter, i tätorter dock i tre meter långa dellinjer och mellanrum på en meter. Varningslinjen markeras i likhet med spärrlinjen på den sida av mittlinjen från vilken det är förbjudet att överskrida mittlinjen. Det är inte förbjudet att överskrida varningslinjen.

En spärrlinje som markerats på höger sida om mittlinjen på en väg med två körfält, en spärrlinje som skiljer åt körfälten på en väg med två eller flera körfält eller en dubbel spärrlinje får

inte överskridas ens i det fall att föraren har för avsikt att svänga in på en korsande körbana eller en gårdsplan. Spärrlinjen avbryts dock i allmänhet vid större väganslutningar.

Ett körfält med växlande körriktning markeras med en dubbel varningslinje på båda sidor om körfältet.

Körbanan avskiljs vid behov från vägrenen eller någon motsvarande konstruktion med en kantlinje som utgörs av en minst 10 centimeter bred fortlöpande vit linje (en streckad linje vid korsningar, anslutningar och busshållplatser). Den del av vägen som ligger utanför kantlinjen – vägrenen – är i första hand avsedd för s.k. lätt trafik. Det är inte i sig förbjudet att överskrida kantlinjen. Det är tillåtet att stanna och parkera alla typer av fordon på vägrenen.

De cykelfält som är avsedda för cykel- och mopedtrafik markeras med en bild av en cykel på vägens yta. Markeringen kan vid behov framhävas med hjälp av beläggning vars färg avviker från beläggningen på andra delar av körbanan. Cykelfältet avskiljs från den övriga körbanan med hjälp av en 20 centimeter bred körfältslinje eller spärrlinje. Körfältslinjens dellinjer och mellanrum är en meter långa. Om det finns en körfältslinje (streckad linje) vid cykelfältets gräns, får andra fordon använda cykelfältet för gruppering.

En förbudszon i anslutning till en buss- eller spårvagnshållplats markeras i stadsförhållanden ofta genom att gångbanans kantsten målas gul på vardera sidan om det märke som anger hållplatsen. Med samma typ av gul kantmarkering är det också möjligt att i oklara fall förtydliga allmänna förbud mot att stanna och parkera eller sådana förbud mot att stanna och parkera som anges med vägmärken.

Med en vit körfältspil är det möjligt att för gruppering ange i vilken riktning eller i vilka riktningar fordon som använder körfältet i fråga får lämna korsningen. Pilarna är förpliktande.

Med avvikelser från det grupperingsarrangemang som anges med en körfältspil får dock en cyklist eller mopedist som ämnar svänga till vänster åka genom korsningen i det högra körfält som är avsett för trafik rakt framåt.

På gångbanor och cykelbanor kan körfältspilar användas för att ange färdriktningen.

Tvårsgående vägmärkingar. En 30 centimeter bred vit s.k. stopplinje som löper tvärs över körbanan i en korsning används vid behov för att visa var fordonen ska stannas med anledning av ett vägmärke eller trafikljus eller av någon annan orsak.

Skyddsvägar kan markeras med vit s.k. zebrarandning i körbanans riktning. En skyddsväg ska vara försedd antingen med tillbörliga vägmärken eller med vägmärking. Skyddsvägens främre kant anges av märket för skyddsväg eller av vägmärkingen.

En cykelbanas fortsättning markeras med två vita streckade linjer. Högsta domstolen har i sitt avgörande HD:1991:87 konstaterat att en cyklists väjningsplikt och andra skyldigheter i förhållande till den övriga trafiken inte påverkas av att cyklisten åker på en skyddsväg.

En väjningslinje är en linje som består av små vita trianglar tvärs över vägen. Väjningslinjen kan användas för att framhäva den väjningsplikt som angetts med ett vägmärke.

Vit rutmarkering används för att göra det lättare att observera ett fartgupp eller en upphöjd skyddsväg.

Övriga vägmarkeringar. För att förtydliga eller främja iakttagandet av ett vägmärke kan också följande vita vägmarkeringar användas:

- a) markeringar som anger den del av en väg som är avsedd för gång- eller cykeltrafik,
- b) STOP-markering som förberedande upplysning om att det är obligatoriskt att stanna,
- c) markering som anger parkeringsplats för invalidfordon,
- d) BUS-markering som anger busskörfält, parkeringsplats för bussar eller busshållplats,
- e) markering som anger hastighetsbegränsning (t.ex. 60) och markering av nummer på en internationell huvudled (t.ex. E 75).

Försök i samband med reglering av trafiken

Enligt 50 § i vägtrafiklagen kan kommunikationsministeriet fastställa att trafikanordningar som avviker från en förordning av statsrådet eller kommunikationsministeriet ska användas i försökssyfte. Genom försöken strävar man efter att finna nya lösningar och metoder för reglering av trafiken. Bestämmelser om de lösningar som efter utvärderingarna blir godkända inkluderas senare i författningarna. Försökstillstånd beviljas väghållaren på ansökan, och angående försöket utarbetas alltid en konsekvensutredning.

Sådana trafikanordningar som är förpliktande för vägtrafikanterna tas i bruk genom författningsändringar. Med stöd av försökstillstånd är det emellertid möjligt att ta i bruk nya informativa vägmärken, som inte medför förpliktelser, förbud eller påbud för vägtrafikanterna.

Ett exempel på ett vägmärke som tillkommit till följd av ett försök är tilläggs skylten 863, som används tillsammans med märket 231 (väjningsplikt i korsning) för att uppmärksamma att en dubbelriktad cykelväg korsar vägen. Också många metoder för trafikljusreglering har tagits i bruk genom försök, t.ex. BEPOLITE-signaler för cyklar och OIVA-signaler för fordon. I samband med dessa betyder rött ljus detsamma som vid normal trafikljusreglering, medan vägtrafikanterna då ljuset blinkar gult eller ingen signal ges får handla enligt sitt eget omdöme, med iakttagande av den övriga regleringen av trafiken och trafikreglerna.

Hösten 2015 lanserades ett försök med bred mittlinjemarkering, vars syfte är att minska antalet frontalkrockar. I Helsingfors och Tammerfors pågår ett försök med korsningsrutnät, vars syfte är att göra trafiken smidigare genom att förhindra att korsningar stockas under rusningstid.

Dessutom pågår ett försök med nya informationsmärken för cykeltrafiken i Helsingfors- och Tammerforsregionen.

2.1.7. Användning av fordon

Användningen av fordon på vägar regleras i huvudsak i vägtrafiklagen och i den förordning om användning av fordon på väg (*användningsförordningen*) som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen. Det är fråga om en omfattande regleringshelhet. Regleringen omfattar bestämmelser om skydds- och säkerhetsanordningar, däck och slirskydd, tillåtna hastigheter, lastning, koppling och bogsering av fordon samt lyktor och reflektorer.

Den reglering som berör användningen av fordon omfattar i huvudsak sådana förpliktelser som förare ska iaktta vid användningen av fordon på vägar. För skydds- och säkerhetsutrust-

ningens del berör förpliktelserna också fordonens passagerare. Regleringen är detaljerad och den grundar sig i stor utsträckning på de internationella konventionerna och EU-lagstiftningen.

Säkerhets- och skyddsanordningar

Enligt 88 § i vägtrafiklagen ska föraren och passagerarna under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning i personbilar, bussar, paketbilar, lastbilar samt trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning. Därutöver ska bilbälte användas i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning.

Det finns dock ett stort antal undantag från skyldigheten att använda bilbälte. Dessa undantag anges i 6 § i användningsföreskriften. Enligt den nämnda paragrafen gäller den lagstadgade skyldigheten att använda bilbälte inte

a) en polisman, en gränsbevakningsman eller den som är anställd vid fängvårdsväsendet, när han eller hon är ute i ett sådant tjänsteuppdrag att användningen av bilbälte kan orsaka fara eller avsevärd olägenhet,

b) en besiktningsförrättare som utför besiktning av en bil,

c) den som delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser och den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser, då den oavbrutna körsträckan är högst hundra meter och användningen av bilbälte orsakar avsevärd olägenhet, eller

d) förare av en personbil i tillståndspliktig persontrafik (taxitrafik), med undantag för transporter av skolbarn och körning utan passagerare.

I 89 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om skyldigheten att använda skyddshjälm. Enligt denna paragraf ska föraren och passagerare använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl, under körning med motorcyklar, trehjulingar samt tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller störbåge. Skyddshjälm ska dessutom användas under körning med mopeder och snöskotrar samt sådana terrängfordon och traktorer som har styrstång och sadelformad sits och som inte är försedda med karosseri eller störbåge.

Föraren ska se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.

I 90 § i vägtrafiklagen bestäms det dessutom att cyklister och cykelpassagerare under körning *i allmänhet* ska använda vederbörlig skyddshjälm.

Det finns dock undantag också från skyldigheten att använda skyddshjälm. Enligt 6 § i användningsföreskriften gäller den i vägtrafiklagen föreskrivna skyldigheten att använda skyddshjälm inte

a) förare eller passagerare på en trehjulig moped, om fordonet är försett med täckt förarhytt,

b) förare eller passagerare på en tvåhjulig motorcykel eller tvåhjulig moped som är försedd med säkerhetsbälte samt skyddsåge eller skyddstak, om dessa sitter under skyddsågen eller skyddstaket,

- c) förare av en invalidmotorcykel eller invalidmoped,
- d) den som utför trafikövervakning eller något annat tjänsteuppdrag eller förare eller passagerare på fordon som används i försvarsmaktens verksamhet, om någon annan hjälm än en hjälm som är godkänd för vägtrafik används eller om hjälmen är till förfång vid utförandet av uppdraget,
- e) en besiktningsförrättare som utför kontroll av en motorcykel eller moped,
- f) förare eller passagerare på en snöskoter eller ett terrängfordon eller en traktor med styrstång och sadelformad sits vid ren- eller skogsskötsel, i energiöverföringsarbeten eller telenätverksarbeten eller vid nätgranskning,
- g) passagerare i en täckt släpvagn till en snöskoter,
- h) förare eller passagerare på en museimotorcykel, museimoped eller museisnöskoter under ett arrangerat körevenemang, eller
- i) den som framför en cykel med elmotor som är utrustad med pedaler och som klassificeras som moped, om föraren använder en hjälm avsedd för cyklister och cykelns massa i körklart skick är högst 35 kilogram och motorns nominella effekt är högst 1 kilowatt.

Däck och slirskydd

Användningen av däck och dubbar regleras i 3 kap. i användningsförfordningen.

Däck. Enligt 15 § i användningsförfordningen ska ett fordon utrustas med sådana däck och fälgar som dess registrerade totalmassa och den massa som belastar axlarna förutsätter. Däck på vilka kordväven är synlig eller vilka uppenbarligen riskerar att explodera får inte användas.

I förfordningens 16 § finns bestämmelser om däck på bilar, släpvagnar och släpanordningar. Djupet av slitbanans huvudspår ska på däck för en bil, en bils släpvagn och en sådan släpanordning vars största tillåtna hastighet är större än 40 kilometer per timme vara minst 1,6 mm. För en axel med parhjul tillämpas detta krav dock inte på dess båda hjul. Med huvudspår avses breda spår på slitbanans mitt på en bredd av ca tre fjärdedelar av slitbanan.

Användningen av vinterdäck regleras särskilt. På personbilar med en totalmassa som är högst 3,5 ton, paketbilar, specialbilar med en totalmassa som är högst 3,5 ton och släpvagnar med en totalmassa som är större än 0,75 ton men högst 3,5 ton ska man enligt 16 § 2 mom. i användningsförfordningen under december, januari och februari använda vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 mm. Vinterdäck behöver dock inte användas på båda hjulen av parhjul, vid en tillfällig högst 20 kilometer lång förflyttning i anslutning till tillverkning, import, reparation eller besiktning av eller handel med bilar eller släpvagnar, på museifordon eller på en sådan bil eller släpvagn till vilken vinterdäck inte finns att få.

Genom en ändring av 16 § 6 mom. i användningsförfordningen har bestämmelserna om vinterdäck utsträckt också till den tunga trafiken. Ändringen trädde i kraft den 2 januari 2017. På lastbilar och bussar och på personbilar med en totalmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer per timme ska man enligt denna bestämmelse under december, januari och februari på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar, använda vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 5,0 mm. På andra axlar samt på samtliga axlar på en släpvagn eller en släpanordning som dras med ett ovan-

nämnt fordon ska man under den nämnda tiden använda däck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 mm.

På person- och paketbilar och släpvagnar med en totalmassa på högst 3,5 ton samt specialbilar ska däck som monteras på samma axel vara likadana i fråga om dimension, konstruktion och egenskaper. Om andra än radialdäck används på denna typ av bil eller släpvagn, ska sådana monteras på alla hjul. Det är inte heller tillåtet att på andra bilar, släpvagnar eller släpanordningar på samma axel använda till den grad olika däck att detta kan medföra olägenhet eller fara.

Slirskydd. Bestämmelser om slirskydd finns i 17 § i användningsförordningen. Däck för bilar och deras släpfordon får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Dubbdäck får användas från den 1 november till den 31 mars eller till den måndag som infaller närmast efter annandag påsk, beroende på vilket datum som infaller senare. Dubbdäck får även under annan tid användas på utryckningsfordon, på bilar och släpvagnar som är avsedda för terrängbruk och används av försvarsmakten, på bilar och släpvagnar som används vid väg-hållning samt på bogserbilar. Dubbdäck får under annan tid användas också vid tillfälliga förflyttningar som ansluter sig till handel med eller reparation eller besiktning av bilar eller släpfordon, samt på alla bilar och släpfordon när vädret eller föret förutsätter detta.

Trafiksäkerhetsverket kan för ett enskilt fordon del bevilja undantag från bestämmelsen i 1 mom. om den tillåtna tiden för användning av dubbdäck.

På släpvagnar med en totalmassa som är större än 0,75 ton men högst 3,5 ton ska dubbdäck användas, om dragbilen är försedd med sådana.

När dubbdäck används på en person- eller paketbil eller på en släpvagn med en totalmassa som är högst 3,5 ton eller på en specialbil, ska dubbdäck monteras på fordonets alla hjul, med undantag för det andra hjulet på parhjul. Antalet dubbar på de enskilda däcken får inte avvika mer än 25 procent från antalet dubbar på det däck som har mest dubbar.

Bestämmelserna om användning av slirskydd tillämpas inte på användningen av ett reservdäck.

Lastning av fordon

Allmänna bestämmelser. Enligt 37 § i användningsförordningen får gods, djur och personer inte placeras i ett fordon så att de hindrar förarens sikt eller stör manövreringen av fordonet eller så att en för fordonet föreskriven lykta, reflektor eller skylt täcks. Dessutom ska man enligt 47 § i användningsförordningen se till att lasten inte förskjuter sig i lastutrymmet så att detta kan störa en säker användning av fordonet i trafik. Lasten ska säkras genom att den stöds eller genom surrning, låsning eller övertäckning. Om det finns risk för att lasten dammar eller faller ut över vägen på grund av luftdraget, ska lasten täckas över med en presenning.

När ett fordon eller en fordonskombination framförs på en väg får enligt den huvudregel som anges för fordonets massa som anges i 19 a § i användningsförordningen varken den massa som belastar en axel eller boggi eller fordonets totala massa överstiga de värden som har antecknats i fordonstrafikregistret.

I 87 § i vägtrafiklagen har samma sak i viss mån uttryckts på ett annorlunda sätt: I en bil är det inte utan särskilt tillstånd tillåtet att transportera flera personer eller större last än det antal per-

RP 180/2017 rd

soner som registrerats för bilen eller vad dess lastkapacitet medger. Om ett fordon är lastat i strid med bestämmelserna, kan en polisman bestämma att överlast ska lossas eller felaktig lastning rättas till, eller vid behov förhindra fortsatt körning. Enligt 96 § 2 mom. i vägtrafiklagen kan en polisman förhindra fortsatt körning med ett fordon, om det i fordonet finns ett större antal personer än det tillåtna.

Enligt 87 § i vägtrafiklagen får ett fordon som är lastat i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna köras till en plats som trafikövervakaren finner lämplig för lossning av överlast eller för korrigerande av felaktig lastning.

Specialtransporter. En specialtransport är en transport med ett fordon eller en fordonskombination utan last eller med en odelad last där minst en dimension eller en massa som enligt användningsförfordningen allmänt tillåts på väg överskrider. Också lastens art kan kräva att ett fordon eller en fordonskombination klassificeras som en specialtransport och får lastas i avvikelser från bestämmelserna i 45 § i användningsförfordningen.

Det behövs inte tillstånd för en specialtransport om dess dimensioner håller sig inom de gränser som anges i kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon (786/2012), nedan *specialtransportförfordningen*, och förordningens bestämmelser tillämpas på transporten.

I specialtransportförfordningen finns bl.a. anvisningar om lastning och märkning av en specialtransport, användning av en varningsbil och om de särskilda krav som ställs på fordonet. Till dessa hör t.ex. följande:

Den högsta tillåtna hastigheten för en specialtransport är 60 kilometer per timme om

- a) transportens bredd är större än 3,5 meter,
- b) massan på en axel med fyra däck överskrider 13 ton,
- c) massan på en axel med åtta däck överskrider 20 ton, eller
- d) massan på en axellinje med minst fyra däck och minst två pendelaxlar överskrider 14 ton.

2. Den högsta tillåtna hastigheten för en specialtransport är 40 kilometer per timme om

- a) massan på en fordonsaxel med fyra däck överskrider 15 ton,
- c) massan på en axel med åtta däck överskrider 23 ton, eller
- d) massan på en axellinje med minst fyra däck och minst två pendelaxlar överskrider 16 ton.

Utöver de ovan nämnda hastighetsbegränsningarna får inte den högsta tillåtna körhastighet som fordonets eller fordonsdelens tillverkare har godkänt överskridas. Den högsta tillåtna massa och hastighet som är tillåten för däcken får inte heller överskridas.

Enligt 31 § i specialtransportförfordningen ska en specialtransport vid behov ge mötande fordonstrafik förkörsrätt vid smala vägvägnitt, om inte något annat anvisas av den som dirigerar trafiken eller genom trafikordningar.

Då ett fordon, en fordonskombination eller en last som är bredare än vad som allmänt tillåts framförs på en väg, ska det framtill eller omedelbart bakom förarhytten på fordonet, den bil

som utför transporten eller dragbilen monteras signalstänger som anger lastens bredd och som lätt böjs eller förskjuts om de träffar ett hinder. På stängerna ska erforderliga lyktor och reflektorer fästas. Om transporten är bredare än 3,5 meter får lyktorna och reflektorerna fästas på själva lasten.

Om avståndet mellan bilens egna främre positionslyktor och de ovannämnda lyktorna och reflektorerna är större än en meter, ska det enligt 22 § i förordningen med högst en meters mellanrum monteras ytterligare lyktor som behövs på fordonet eller lasten.

Fordonets största tillåtna dimension och massa med last. Bestämmelserna om de största tillåtna dimensionerna och massorna för fordon och fordonskombinationer med last utgör ett regelverk med uttalat teknisk prägel. Reglerna har blivit all mer invecklade i och med att fordonstekniken har utvecklats. Begränsningar av dimensionerna och massorna behövs i syfte att möjliggöra trygga transporter och ha kontroll över vägbelastningen. Ansvaret för fordonets lastning åligger i princip fordonets förare.

De största tillåtna dimensionerna och massorna för lastade fordon regleras i EU-lagstiftningen i rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. I Finland tillåts större dimensioner och massor för fordon och fordonskombinationer än vad som anges i direktivet. Andra EU-medlemsstater får dock inom sina territorier förbjuda användning av sådana fordon och fordonskombinationer som inte i fråga om sin dimension och massa uppfyller de krav som framgår av direktivet.

Utöver de ovan nämnda dimensioner och massor som gäller fordon från EES-stater, anges i vägtrafiklagstiftningen dimensionerna och massorna för fordon som registrerats någon annanstans än i en EES-stat. För dessa fordon gäller i regel mindre dimensioner och massor.

I 4 kap. i användningsförordningen tillåts följande mått och massor för fordon och fordonskombinationer som registrerats i en EES-stat:

Axelmassa: Axelmassan får vara högst 10,0 ton. På den drivande axeln tillåts dock en axelmassa på 11,5 ton.

Boggimassa: Boggimassan får beroende på boggikonstruktionen och axelavståndet vara 11,5–27 ton. Närmare bestämmelser om saken finns i 20 § i användningsförordningen. För släpvagnars del är motsvarande glidning 11–24 ton.

Totalmassa:

1. Den största tillåtna totalmassan för en tvåaxlad bil är 18 ton. En treaxlad bil får ha en totalmassa på 26 ton, om dess drivande axel är försedd med parhjul och massan inte överstiger 9,5 ton på någon axel.

2. För en treaxlad bil är den största tillåtna totalmassan 25 ton (26 ton ifall den är försedd med luftfjädring), för en treaxlad led buss dock 28 ton. Om den drivande axeln på en treaxlad bil är försedd med parhjul och luftfjädring eller motsvarande fjädring, tillåts en totalmassa på 26 ton.

3. För en fyraxlad bil är den största tillåtna totalmassan under vissa villkor 32 ton. Den största tillåtna totalmassan för fyr- och femaxlade bilar beror dock även på avståndet mellan bilens yttersta axlar.

RP 180/2017 rd

Totalmassa för en fordonskombination:

Den största tillåtna totalmassan för en kombination av en bil och påhängsvagn är 48 ton. Den största tillåtna totalmassan för en kombination av en bil och medelaxelsläpvagn är 44 ton. Den största tillåtna totalmassan för en kombination av en bil och egentlig släpvagn, kombination av en bil, dolly och påhängsvagn, kombination av en bil, påhängsvagn och på den kopplad annan påhängsvagn eller kombination av en bil, påhängsvagn och medelaxelsläpvagn är beroende på antalet axlar 36–76 ton. Exempelvis är den största tillåtna totalmassan för en fordonskombination med sex axlar 53 ton, och för en kombination med sju axlar 60 ton.

Den största axel- eller boggimassa som tillåts vid registrering och användning ska antecknas i registreringsintyget.

Höjd med last: Den största tillåtna höjden är 4,40 meter.

Längd med last:

1. Den största tillåtna längden för en bil är 12,00 meter och buss 13,50 meter, för en buss med minst tre axlar dock 15,00 meter och med ledkonstruktion med en led högst 18,75 meter och med ledkonstruktion med fler än en led högst 25,25 meter.

2. Den största tillåtna längden för en fordonskombination är 16,50 meter, dock med följande undantag:

a) En kombination av en personbil eller buss och släpvagn samt kombination av en paketbil och släpvagn får vara högst 18,75 meter.

b) En kombination av en lastbil och medelaxelsläpvagn får vara högst 18,75 meter, varav summan av lastutrymmenas yttre mått får vara 15,65 meter och avståndet från främre delen av dragbilens lastutrymme till bakre ändan av släpvagnens lastutrymme 16,40 meter.

c) En kombination av en lastbil (kategori N₂ eller N₃) och två- eller fleraxlad släpvagn samt kombination av en lastbil, dolly och påhängsvagn eller kombination av en lastbil, påhängsvagn och därtill kopplad medelaxelsläpvagn eller påhängsvagn får vara högst 25,25 meter, dock så att summan av de yttre måtten för lastutrymmena får vara högst 21,42 meter.

Enligt 24 § i användningsförfordningen får längden av en påhängsvagn och egentlig släpvagn mätt från kopplingstappens vertikalaxel eller framaxelns vridningscentrum till ändan av släpvagnen vara högst 12 meter. Andra typer av släpvagnar får, exklusive dragstång, vara högst 12,50 meter långa.

Bredd: Den största tillåtna höjden är 2,60 meter. Den största tillåtna bredden på en personbil, buss och en över 22 meter lång fordonskombination är 2,55 meter.

När ett fordonets bredd fastställs enligt 25 § i användningsförfordningen beaktas inte backspeglar, sidljus eller körriktningsljus. Vid fastställandet av bredden på ett fordon som används vid väghållning beaktas inte heller anordningar som tillfälligt monterats på fordonet.

Från de ovan nämnda gränserna för fordonets massa, axelmassa, längd, höjd och bredd tillåts följande undantag:

a) Trafiksäkerhetsverket kan för viss tid på allmänna vägar bevilja tillstånd för användning av ett fordon eller en fordonskombination som överskrider de ovan nämnda huvudmått eller

RP 180/2017 rd

den tillåtna massan, eller för transport av sådan last som i sidled skjuter ut över fordonets kasseri eller lastutrymme eller som överskrider den största tillåtna höjden.

b) Polisen kan likaså bevilja ett sådant tillstånd som avses i a-punkten.

c) Bredd- och höjdbestämmelserna gäller inte arbetsmaskiner, arbetsredskap eller släpanordningar som används i lantbruk eller vid väghållning. Arbetsmaskinen eller anordningen får dock inte uppenbart äventyra den övriga trafikens säkerhet, och alla skäligen åtgärder för eliminering av överbredd ska vidtas (se d-punkten beträffande fordon som är bredare än fyra meter). Då den anordning som kopplats till ett fordon överskrider dragfordonets bredd ska, utöver föreskrivna signalljus, på fordonet framtill och baktill eller, om anordningen dras, på dragfordonet framtill och arbetsredskapet baktill fästas en med växelvis röda och gula eller röda och vita tvärränder eller diagonala ränder försedd skylt som till sin längd och placering motsvarar fordonets och anordningens största bredd och i vars ändor det på den främre skylten finns vita reflektorer och på den bakre skylten röda. Motsvarande markeringar kan finnas på fordonet eller anordningen.

d) En traktor eller ett motorredskap som flyttas från en arbetsplats till en annan eller som flyttas i servicesyfte får vara högst 3,00 meter bred. Vid uppmätning av en traktors största bredd beaktas inte ett tillkopplat arbetsredskap och inte heller utbredningshjul. När en traktor vars bredd mätt från utbredningshjulen överstiger 2,60 meter framförs på en väg ska traktorn vara försedd med både framåt- och bakåtriktade ljus och reflektorer som utvisar fordonets största bredd. Ljus som utvisar bredden krävs dock endast då traktorn framförs på en väg i mörker eller skymning eller när sikten annars är nedsatt på grund av väderleksförhållandena. En traktor med ett tillkopplat arbetsredskap får framföras över 4,00 meter bred endast om väganordningar inte begränsar färdens.

e) Till en traktor är det tillåtet att koppla ett släpfordon vars bredd är högst 2,60 meter, oavsett om dess bredd överstiger traktorns bredd.

f) Till en traktor vars bredd är större än 2,60 meter är det tillåtet att koppla en släpanordning med högst samma bredd som traktorn, förutsatt att släpanordningen inte framförs på en väg annat än vid flyttning från en arbetsplats till en annan eller i servicesyfte.

g) Till en traktor är det tillåtet att koppla en högst 3,30 meter bred tanksläpvagn avsedd för transport och spridning av flytgödsel, under förutsättning att traktorn, när en släpvagn vars bredd är över 2,60 meter framförs på en väg, är försedd med ljus och reflektorer som utvisar transportens största bredd i enlighet med d-punkten.

h) En kombination som består av en lastbil och egentlig släpvagn som är godkänd för specialtransport får utan tillstånd för specialtransport vara högst 27,00 meter lång. Höjden på en specialtransport får vara högst 4,40 meter, och vid andra än containertransporter får bredden vara högst 4,00 meter.

i) Då ett segelflygplan, en segelbåt med mast eller någon annan båt transporteras med en släpvagn som är kopplad till en person- eller paketbil, eller en båt transporteras med en traktorsläpvagn, får transporten vara högst 20 meter lång.

j) Då en lantbruksmaskin transporteras med en traktorsläpvagn får transportens höjd vara 4,40 meter och bredd 4,00 meter samt dess sammanlagda längd 20 meter. Då stolpar transporteras med en traktorsläpvagn får transporten likaså vara sammanlagt 20 meter lång. Vid transport av en båt är transportens bredd begränsad till 2,60 meter.

Överskridningar i längdriktning. Lasten får i längdriktning framtill skjuta ut högst en meter och baktill högst två meter över fordonets yttersta del. Detta får emellertid ske endast inom ramen för de allmänt tillåtna maximilängderna. Då t.ex. en lastbils största tillåtna längd med last är 12,00 meter, får lasten på en 11,00 meter lång lastbil baktill skjuta ut högst en meter över lastbilen, och på en 10 meter lång lastbil högst två meter över lastbilen.

Enligt 87 § 1 mom. i vägtrafiklagen får lasten dock inte medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra jämförbara men eller åstadkomma onödigt buller.

Om lasten på tillåtet sätt skjuter ut över fordonets främre eller bakre del, ska lastens yttersta del markeras tydligt. För markeringen används i dagsljus en röd eller rödgul markeringsflagga vars storlek är minst 300 mm x 300 mm.

Under mörker, vid skymning och då väderleksförhållandena kräver det ska man enligt 49 § i användningsförordningen för markering av lastens överskjutande del framtill använda en lykta som visar vitt ljus framåt och en vit reflektor, samt baktill en lykta som visar rött ljus bakåt och en röd reflektor.

Om en konstruktion eller anordning på ett specialtransportfordon som är avsevärt smalare än fordonet i övrigt och som skjuter ut utanför bilens främre del eller över en meter utanför bilens bakre del kan äventyra trafiken, ska den märkas ut på det sätt som ovan angetts för märkning av överskjutande last i längdriktningen. Anordningen ska dessutom märkas ut med en minst 1 200 kvadratcentimeter stor skylt med växelvis röda och gula diagonala ränder, som ska vara synlig åt vardera sidan. Skylten ska dessutom vara försedd med godkända, minst 30 kvadratcentimeter stora orange-gula reflektorer och motsvarande lyktor.

Lastens bredd. Enligt 45 § i användningsförordningen får ett fordon inte lastas så att lasten i sidled skjuter ut över fordonets karosseri eller lastutrymme. Lasten eller lastkorgen får inte heller överskrida fordonets bredd med mer än 0,35 meter, mätt vid fordonets framaxel. Dessa begränsningar tillämpas dock inte vid transport av båtar.

Lastens höjd. Då lasten överskrider fordonets höjd ska man se till att lasten inte t.ex. på grund av sin storlek eller vikt stör framförandet av fordonet.

Vid lastningen av ett fordon ska man sträva efter att lastens tyngdpunkt ligger så lågt som möjligt. Enligt 45 § 3 mom. i användningsförordningen får massan av gods som transporteras på en personbils tak uppgå till högst 10 procent av bilens egenmassa.

Placering och säkring av lasten. Fordonets last ska bilda en så låg och enhetlig helhet som möjligt. Vid lastning av ett fordon ska enligt 46–48 § i användningsförordningen dessutom följande iakttas:

- Lasten ska fördelas så jämnt som möjligt på lastutrymmets botten och utgöra en så enhetlig helhet som möjligt.
- Lastens tyngdpunkt ska ligga så lågt som möjligt och så nära fordonets längsgående mittlinje som möjligt.
- Lasten ska om möjligt stödas mot lastutrymmets framvägg.
- Lasten får inte förskjuta sig i lastutrymmet så att detta kan störa en säker användning av fordonet i trafik. Lasten får över lag inte röra sig väsentligt i förhållande till lastutrymmet.

RP 180/2017 rd

- Lasten ska säkras genom att den stöds eller genom surring, låsning eller övertäckning. Om det finns risk för att lasten dammar eller faller ut över vägen på grund av luftdraget, ska lasten täckas över med en presenning.

- Vid transport av trävaror eller annat motsvarande långt gods ska godset surras vid fordonets chassi eller karosseri med minst en bindning. Om godset har en nominell längd på mer än tre meter ska minst två bindningar användas.

Om ett föremål eller en gods bunt stöds mot sidostöttor, ska det eller den stödas mot minst två stöttor på samma sida.

Enligt 31 § 3 mom. i användningsförrordningen får lasten i en släpvagn som kopplats till en påhängsvagn inte vara så stor att den föranleder ett lastningsförhållande där släpvagnens kopplingsmassa är större än massan hos den dragande påhängsvagnskombinationen. På motsvarande sätt får lasten i en annan kombination, med undantag för påhängsvagnskombinationer, inte föranleda att släpvagnens massa är mer än dubbelt så stor som dragbilens massa. Dessa begränsningar gäller dock inte korta transferkörningar som hänför sig till lossning eller lastning.

Koppling av en släpvagn. En släpvagn får i regel kopplas till dragbilen med hjälp av standardiserade kopplingsanordningar. Ansvar för kopplingens säkerhet, liksom för förhållandet mellan drag- och släpfordonets massa och dimensioner, åligger i regel fordonets förare.

En bil som är avsedd för att dra en släpvagn ska ha en backspegel på vardera sidan av karosseriet.

Beträffande bredden på ett släpfordon som kopplas till en bil gäller följande regler:

- a) Bredden på en egentlig släpvagn med en största tillåten massa på högst 3 500 kilogram (kategori O₁ och O₂) får överskrida dragbilens bredd. Släpvagnen får dock vara högst 2,60 meter bred.
- b) Bredden på andra medelaxelsläpvnagnar och egentliga släpvnagnar än sådana som avses i a-punkten får överskrida dragbilens bredd med högst 0,15 meter.
- c) Bredden på en påhängsvagn får överskrida dragbilens bredd med högst 0,35 meter, mätt vid framaxeln.
- d) En specialtransportsläpvagn och en släpanordning som kopplas till en bil får vara bredare än dragbilen.
- e) Den största tillåtna bredden på ett fordon som används i en över 22,00 meter lång fordonskombination, mätt från fast struktur, är 2,55 meter (2,60 meter för ett temperaturkontrollerat fordon).

En medelaxelsläpvagn i kategorin O₁ eller O₂ får kopplas till en personbil, paketbil eller specialbil. Om den saknar bromsar får dess massa motsvara högst halva dragbilens massa, dock högst 750 kilogram. Ifall det är fråga om en släpanordning, får dess totala massa motsvara högst hälften av den verkliga massan av en dragbil i kategori N₂ eller N₃.

I dessa situationer gäller enligt 32 a § i användningsförrordningen det lägsta av de nämnda värdena. Enligt samma paragraf får ett släpfordon som är försett med broms och som kopplas till en bil vars massa inte överstiger 3 500 kilogram ha högst en lika stor massa som dragbilen.

RP 180/2017 rd

Till en terrängpaketbil (kategori N₁G) är det tillåtet att koppla en släpvagn försedd med färd-
broms, vars kopplingsmassa motsvarar 1,5 gånger dragbilens största tillåtna totala massa, dock
högst 3 500 kilogram. I dessa fall får släpvagnens totala massa inte överskrida 3 500 kilogram.

Då en släpvagn kopplas till en person- eller paketbil ska föraren säkerställa att bilens bakre del
och släpvagnens konstruktioner inte vidrör varandra vid normal körning och att släpvagnens
bromsar och lyktor fungerar i enlighet med föreskrifterna, att dragbilens yttre backspeglar är
på plats och ändamålsenligt riktade samt att bilen vid behov har tilläggspeglar med hjälp av
vilka föraren kan överblicka bilens och släpvagnens sidor och följa trafiken bakifrån. En enax-
lad släpvagn ska lastas så jämnt som möjligt, så att dragstången inte lyfter eller tynger ner bi-
lens bakre del alltför mycket.

Det kan vara besvärligt och till och med farligt att använda en baktung medelaxelsläpvagn, ef-
tersom dragbilens manövrerbarhet påverkas av att dess bakre del lättas upp.

Till ett motordrivet fordon är det i regel tillåtet att koppla bara ett släpfordon i taget. Två eller
flera släpvagnar får dock kopplas till en bil eller traktor vid släpvagnstransporter t.ex. i anslut-
ning till olika attraktioner och publikevenemang.

Till en lastbil är det tillåtet att koppla en påhängsvagn, medelaxelsläpvagn, egentlig släpvagn
eller släpanordning, om kombinationens längd är högst 22,00 meter. Om kombinationens
längd överstiger 22,00 meter, är det tillåtet att till en lastbil koppla en egentlig släpvagn, en
påhängsvagn kopplad till en dolly eller en påhängsvagn och till den kopplad medelaxelsläp-
vagn.

Då en släpvagn kopplas till en motorcykel ska motorcykelns registreringsskylt flyttas till släp-
vagnen.

En fordonskombination vars största tillåtna längd överskrider 15,50 meter ska ha två bakåtrik-
tade identifieringsskyltar som anger att det är fråga om ett långt fordon. Skylten har formen av
en gul rektangel med röda reflekterande kanter. Alternativt godkänns en skylt försedd med
röda reflekterande kanter eller kanter i röd fluorescerande färg samt en figur som föreställer
fordonskombinationen i svart på gul reflekterande botten. Under bilden kan fordonskombinat-
ionens längd anges. Sådana skyltar krävs dock inte för traktorsläpvagnar.

En släpvagn vars bogseringshastighet särskilt har begränsats till en hastighet som är lägre än
80 kilometer per timme ska baktill vara försedd med en rund skylt, som har en diameter på
240 mm samt svarta kanter på gul botten där den högsta tillåtna hastigheten anges med svarta
siffror.

Vid transport av stora och odelbara föremål är det möjligt att använda specialtransportsläp-
vagnar. Då en släpvagn som godkänts för specialtransporter kopplas till dragbilen krävs alltid
en kopplingsbesiktning.

Total- och kopplingsmassorna för tunga fordonskombinationer regleras i 30 a och 30 e § i an-
vändningsförordningen.

Släpvagnar som kopplas till traktorer, mottorredskap, fordon i kategorin L eller terrängfordon
behöver inte besiktigas eller registreras.

Enligt 29 § i användningsförordningen får ett högst 2,60 meter brett släpfordon som kopplas
till en traktor överstiga traktorns bredd. I 34 § i användningsförordningen bestäms det att den
största tillåtna bredden på en släpvagn som kopplas till en motorcykel är 1,50 meter. Till en

RP 180/2017 rd

traktor vars bredd är större än 2,60 meter är det tillåtet att koppla en släpanordning med högst samma bredd som traktorn, förutsatt att släpanordningen inte framförs på en väg annat än vid flyttning från en arbetsplats till en annan eller i servicesyfte.

Släpvagnen till en traktor får i regel ha en totalmassa som är högst två gånger så stor som traktorns egenmassa. Om en vertikal kraft som motsvarar minst 15 procent av släpfordonets kopplingsmassa överförs till dragkroken, får dock släpfordonets kopplingsmassa vara högst 2,60 gånger så stor som traktorns egenmassa. Detsamma gäller i det fall där traktorn är försedd med ett bromssystem som uppfyller de krav som föreskrivs i 35 § 3 mom. i användningsförelörden. Om släpvagnen är försedd med bromsar som regleras med traktorns bromspedal, får släpfordonets kopplingsmassa vara högst tre gånger så stor som traktorns egenmassa.

Till en släpvagn som kopplats till en traktor får en släpvagn med mindre kopplingsmassa eller ett släpfordon som används i lantbruk kopplas. Släpvagnarnas eller släpvagnens och släpfordonets sammanlagda kopplingsmassa får dock inte överskrida den totalmassa som bestäms enligt den främsta släpvagnens konstruktion, vilken angetts ovan.

Kopplingsmassan för ett släpfordon som kopplas till en annan traktor än en trafiktraktor får vara högst 10 ton. Enligt 35 § i användningsförelörden tillämpas denna begränsning av släpvagnens totalmassa dock inte på sådana transporter inom lantbruket som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen.

Enligt 34 § 1 mom. i användningsförelörden är det tillåtet att till en motorcykel, moped, trehjulning, fyrhjulning eller lätt fyrhjulning koppla en enaxlad släpvagn vars totalmassa inte överskrider den av tillverkaren tillåtna massan. Kopplingsmassan får dock inte överskrida hälften av dragfordonets olastade massa. Släpvagnen får vara högst 1,50 meter bred eller, om dragfordonet är bredare än detta, lika bred som dragfordonet.

Ansaret för lastning vid kommersiella transporter. I 87 a § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om ansvaret för lastning av fordon vid kommersiella transporter. De förpliktelser som anges i denna paragraf tillämpas dock inte på transport av farliga ämnen.

Enligt paragrafen ska föraren före färden försäkra sig om att fordonet är lastat i enlighet med bestämmelserna, om inte detta på grund av att lastutrymmet är förseglat eller lossning av lasten eller av någon annan motsvarande orsak skulle föranleda oskäligen olägenhet och försening för transportuppdraget. Dessutom ska föraren under färden se till att lasten hålls placerad och fastgjord i enlighet med kraven i 87 § i vägtrafiklagen.

Den som placerat och fastgjort lasten i ett fordon, en container eller något annat lastutrymme och den som på grund av sin ställning gett anvisningar om placering och fastgörandet ansvarar för att lasten är korrekt placerad och fastgjord och även i övrigt uppfyller kraven i 87 § i vägtrafiklagen. Denna person är dock inte ansvarig för fel som beror på sådana fel eller brister i uppgifter som personen i fråga inte rimligen har kunnat upptäcka. Ansvar uppkommer inte heller om personen i fråga har deltagit i lastningen endast som medhjälpare. Den som gjort ändringar i lasten ansvarar för att lasten hålls placerad och fastgjord i enlighet med kraven i 87 § i vägtrafiklagen.

Transportören ansvarar för att den som lastar godset har korrekta och tillräckliga uppgifter om fordonet. Godsavsändaren och transportens uppdragsgivare ansvarar för att den som lastar godset förfogar över tillräckliga och korrekta uppgifter om det gods som ska transporteras.

Transportören ansvarar för att det fordon som används för transporten är försett med sedvanlig utrustning för surring av lasten och även annars med tanke på säkerheten lämpar sig för

transporten. För en redan lastad släpvagns eller något annat lastutrymmes lämplighet ansvarar dock den som före lastningen har tagit släpvagnen eller lastutrymmet i bruk eller avtalat om ibruktageandet.

Lastaren och transportören ska se till att anställda som deltar i lastningen och transporten tillräckligt väl känner till de bestämmelser och föreskrifter om lastning som berör deras arbetsuppgifter.

Handlingar som ska medföras vid körning

En förare av ett motordrivet fordon som är registrerat eller vars framförande kräver körkort ska enligt 94 § i vägtrafiklagen ha med sig ett registreringsintyg eller någon annan handling som föraren är skyldig att ha med sig. Den som kör med stöd av ett intyg över förarexamen ska ha med sig ett identitetsbevis. För körning av moped krävs körkort av personer födda efter den 1 januari 1985. Handlingarna ska på begäran visas upp för trafikövervakaren.

Enligt 66 a § i fordonslagen utfärdar Trafiksäkerhetsverket numera bara på begäran ett registreringsintyg när ett fordon registreras första gången, när en ändringsregistrering görs eller när ett fordon avställs eller påställs. Denna ändring av körkortslagen trädde i kraft år 2015. När ett fordon används i internationell trafik ska dock del I av det senast mottagna registreringsintyget medföras i fordonet under körning.

Om föraren inte har med sig en ovan nämnd handling får polisen tillåta att körningen fortsätter, förutsatt att förarens identitet kan fastställas. Föraren kan då åläggas att inom en viss tid visa upp handlingen för polisen.

Bogsering av motorfordon

Bogsering av motorfordon regleras i flera författningar. Vid bogsering av ett motordrivet fordon är det klart att också föraren av det fordon som blir bogserat ska ha körkort. I 14 § i användningsförfordningen bestäms det dessutom att bara ett fordon i taget får bogseras och att dragfordonet inte utan tvingande skäl får vara lättare än det fordon som bogseras. Bogseringslinan eller bogseringsstången ska anpassas så att avståndet mellan fordonen är minst tre och högst sex meter. En klart synlig flagga ska fästas mitt på linan eller stången. Fordon vars bromsar är ur funktion får bogseras endast med hjälp av en stång, bom eller dolly.

Enligt 3 § i användningsförfordningen är den största tillåtna hastigheten vid bogsering 60 kilometer per timme, om inte ännu lägre hastighet har bestämts för dragfordonet eller det fordon som blir bogserat.

Enligt 4 § 2 mom. i vägtrafikförfordningen är det förbjudet att bogsera fordon på motorvägar eller motortrafikleder med användning av rep, vajer eller något annat motsvarande redskap. En bil som gått sönder på en motorväg eller motortrafikled får dock bogseras till följande tillåtna avfartsställe med ett sådant redskap.

Användning av radio och telefon

Enligt 24 a § i vägtrafiklagen får en radio- eller televisionsmottagare eller annan ljudåtergivningsapparat (t.ex. en bandspelare med hörlurar) eller en kommunikationsapparat (t.ex. en telefon) inte under körning användas på ett sådant sätt att detta kan inverka menligt på användningen av fordonets manöveranordningar eller på något annat sätt störa förarens koncentration på trafiken. Regeln gäller också cyklister.

Föraren av ett motordrivet fordon får inte under körning använda mobiltelefon så att han eller hon håller den i handen. Mobiltelefon får användas under körning med utnyttjande av en s.k. handsfree-anordning. Det kan vara fråga om en fast eller fristående anordning. Även öronsnäckor eller öronmusslor med kabel godkänns. Med uttrycket ”under körning” avses att fordonet är i rörelse eller har stannats t.ex. på grund av trafikljus, den övriga trafiken eller trafikhinder, varvid föraren ska vara redo att starta när som helst.

Begränsningen av rätten att använda mobiltelefon gäller däremot inte sådana situationer där fordonet har stannats på en plats där det är tillåtet att stanna, på ett sådant sätt att det inte hindrar eller stör den övriga trafiken. Om föraren vill använda telefon, ska han eller hon välja en lämplig plats för det – i regel utanför körbanan. Det är tillåtet att tala i mobiltelefon – även så att den hålls i handen – också i sådana fall där trafiken har stannat helt t.ex. till följd av en trafikolycka.

Enligt 8 § 2 mom. i användningsförfordningen är användning av radio- och televisionsmottagare samt andra ljudåtergivningsapparater i taxibilar och i bussar som används för linjetrafik förbjuden, om användningen av apparaten stör någon av passagerarna. Det är däremot i princip inte förbjudet att använda navigator.

Begränsningar i fråga om användningen av motordrivna fordon

Enligt 86 § i vägtrafiklagen ska ett motordrivet fordon användas så, att dess motor och övriga anordningar inte åstadkommer oskäligt buller, oskäliga luftföroreningar eller oskälig olägenhet för fordonets passagerare eller omgivningen.

Enligt 4 § i användningsförfordningen är onödig och störande körning i tätorter förbjuden. I tätorter ska fordonets rutt och körsätt anpassas så att andra inte onödigt störs.

Enligt 5 § i användningsförfordningen får föraren av ett motordrivet fordon som har stannats av någon annan orsak än tvingande trafikhinder inte ha motorn i gång längre än två minuter. När temperaturen är under -15°C får motorn dock vara i gång högst fyra minuter innan körningen påbörjas.

Förbudet mot tomgång gäller inte utryckningsfordon som utför brådsakande uppdrag, andra fordon som används i polisens tjänsteuppdrag eller fordon vars huvudsakliga användning förutsätter en tilläggsanordning, exempelvis en avfallspress, en kompressor, en pump eller ett lyftbord, som kräver att motorn är i gång. Motorn i en traktor, ett motorredskap eller ett på bilunderrede byggt motorredskap får på motsvarande sätt vara i gång så länge det behövs för att förbereda fordonet före påbörjandet av det arbete som utförs med fordonet eller redskapet.

2.1.8. Trafikolyckor och säkerhetsåtgärder

Vägtrafiken kan karaktäriseras som allmänfarlig. Därför har samtliga vägtrafikanter i 4 kap. i vägtrafiklagen ålagts allmänna förpliktelse med tanke på trafikolyckor och farliga situationer.

Enligt 58 § i vägtrafiklagen ska en vägtrafikanter som med eller utan skuld varit inblandad i trafikolycka omedelbart stanna och i mån av förmåga bistå de skadade eller dem som råkat i hjälplöst tillstånd, samt även i övrigt medverka i de åtgärder som olyckan ger anledning till.

Enligt 57 § i vägtrafiklagen är varje förare, också den som anlant till platsen senare, skyldig att transportera en person som skadat sig vid en trafikolycka till vård. Om fordonet inte lämpar sig för säker transport, och ändamålsenligare transport står att få, ska föraren vara behjälplig vid ordnandet av transporten.

RP 180/2017 rd

Enligt 59 § i den gällande vägtrafiklagen ska en vägtrafikant som varit inblandad i en trafikolycka på anfordran av en annan som varit inblandad i eller lidit skada vid olyckan uppge namn och adress samt lämna upplysningar om det inträffade.

Högsta domstolen har dock konstaterat att det inte är möjligt att uppställa en dylik anmälningsskyldighet. Avgörandet HD:2014:67 gällde ett fall där A varit delaktig i en trafikolycka då denne i samband med parkerandet av sin personbil hade stött till en annan personbil, som till följd av sammanstötningen fått åtminstone skråmor. A hade avlägsnat sig från olycksplatsen utan att underrätta vare sig den skadelidande eller polisen om saken. I det aktuella fallet var det fråga om huruvida A genom att försumma den skyldighet att föreskrivits i vägtrafiklagen hade gjort sig skyldig till en trafikförseelse.

Skyldigheten att anmäla olyckor som inträffat i vägtrafiken regleras i lagens 59 §. Enligt paragrafens 3 mom. ska den som är inblandad i en olycka utan dröjsmål göra en anmälan om det inträffade till den skadelidande eller polisen. Att bryta mot anmälningsskyldigheten är enligt lagens 103 § straffbart såsom trafikförseelse.

Högsta domstolen konstaterade emellertid i sitt avgörande att A genom att handla på det sätt som föreskrivits i 59 § 3 mom. i vägtrafiklagen skulle ha utsatt sig för en risk för åtal. Det var inte möjligt att utesluta risken för att de uppgifter som A skulle ha gett i anmälan kunde ha använts mot A vid en eventuell brottmålsrättegång, eftersom lagen inte innehåller någon bestämmelse som hindrar detta. Det faktum att det i allmänhet döms ut mycket lindriga straff för den aktuella typen av trafikförseelse utgjorde enligt domstolen inte en grund för åsidosättande av självkriminaliseringsskyddet.

I det aktuella fallet förelåg det inte några sådana faktorer eller omständigheter med anledning av vilka man med fog kunde ha ansett att självkriminaliseringsskyddet måste inskränkas eller åsidosättas för tryggande av en rättighet som måste betraktas som viktigare än detta skydd. A förklarades därmed fri från straffrättsligt ansvar på grundval av att A hade rätt att inte ange sig själv.

Enligt högsta domstolen utsträcker sig självkriminaliseringsskyddet dock inte till allvarliga trafikolyckor. Högsta domstolens avgörande HD:1996:101 gällde förhållandet mellan självkriminaliseringsskyddet och 58 § i vägtrafiklagen. Enligt den nämnda paragrafen ska en vägtrafikant som med eller utan skuld varit inblandad i trafikolycka omedelbart stanna och i mån av förmåga bistå de skadade och dem som råkat i hjälplöst tillstånd samt även i övrigt medverka i de åtgärder som olyckan ger anledning till. Av iakttagandet av denna paragraf följer enligt högsta domstolen dock inte att den som varit inblandad i en trafikolycka och misstänks för ett brott inte skulle åtnjuta de rättigheter som garanteras misstänkta i den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och i Europeiska människorättskonventionen.

Det centrala syftet med 58 § i vägtrafiklagen är att trygga rätten till snabb hjälp för dem som råkat ut för personskador. Syftet med 59 § 3 mom. i vägtrafiklagen är däremot att trygga utredandet av orsakerna till en trafikolycka och ansvarsfrågorna i anslutning till olyckan. Högsta domstolen konstaterade i fallet HD:2014:67 att de nämnda bestämmelserna (58 och 59 §) gäller olika situationer. Domstolens ställningstaganden i fallet HD:1996:101 lämpade sig därmed inte för fallet HD:2014:67.

Enligt 59 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska den som är inblandad i en olycka med det snaraste göra en anmälan till polisen om att någon omkommit eller skadats svårt vid olyckan. Vid bedömningen av hur allvarliga skador som ska anmälas kan anmälningströskeln betraktas som tämligen låg.

I 60 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om flyttande av olycksfordon och bevarande av spår efter en olycka. Då ett fordon efter en trafikolycka blivit kvar på en plats där stannande eller parkering är förbjuden, ska den som är inblandad i olyckan se till att fordonet så snart som möjligt flyttas till en lämplig plats. Då det är fråga om en allvarlig trafikolycka är det dock inte utan tillstånd av polisen tillåtet att flytta ett fordon eller annars ändra sådana förhållanden som kan vara av betydelse för utredandet av olyckan. Denna regel är dock inte ovillkorlig. Det är tillåtet att flytta ett fordon bl.a. för trygghet av trafiken eller för skyddande av en person eller värdefull egendom.

Det är också viktigt att andra vägtrafikanter varnas om en olycksplats. Allmänna bestämmelser om varnande av andra vägtrafikanter finns i 61 § i vägtrafiklagen, där det föreskrivs att andra alltid ska varnas då ett fordon utanför en tätort stannat på körbanan på en sådan plats där det på grund av otillräcklig sikt eller av någon annan orsak kan vara till fara för trafiken.

I dessa fall ska föraren, om fordonet inte omedelbart kan flyttas till en lämplig plats, sätta ut en varningstriangel på vägen, om en sådan ingår i fordonets obligatoriska utrustning. I personbilar hör varningstriangeln till bilens obligatoriska utrustning. Vid behov ska även andra behövliga åtgärder vidtas i syfte att varna andra vägtrafikanter. Om ett fordon har blivit stående på järnvägs- eller spårvägsskenor, ska föraren vidta erforderliga åtgärder för att varna tåg- eller spårvagnsförare.

Varningstriangeln ska placeras på tillräckligt avstånd från det stannade fordonet, så att andra förare i god tid kan uppfatta varningen. Det är förbjudet att olovligt avlägsna eller flytta en varningstriangel som satts ut på vägen.

Bestämmelserna i 62 § i vägtrafiklagen utgör ett komplement till den allmänna skyldigheten att varna andra vägtrafikanter. Då det på en väg finns någon typ av hinder som kan medföra allvarlig fara för trafiken, ska den som observerat hindret varna andra vägtrafikanter för hindret eller avlägsna det. Om hindret inte kan avlägsnas utan oskäligen olägenhet, ska saken anmälas till polisen.

2.1.9. Trafikövervakning

Trafikövervakningen regleras i 7 kap. i vägtrafiklagen. Bestämmelserna i detta kapitel berör i huvudsak de befogenheter som tillkommer myndigheter eller aktörer som bemyndigats av dem.

I 93 § i vägtrafiklagen regleras stoppande och granskning av fordon. Föraren är skyldig att iaktta de påbud som en polisman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet. Lagens 94 § innehåller å sin sida bestämmelser om skyldigheten att visa upp körhandlingar. En förare av ett motordrivet fordon ska på begäran för en polisman visa upp ett intyg över att fordonet är registrerat eller någon annan sådan handling som föraren är skyldig att ha med sig. I paragrafens 2 mom. finns en undantagsbestämmelse om att polismannen får tillåta att körningen fortsätter trots att föraren inte har med sig handlingen, om förarens identitet kan fastställas. Föraren kan emellertid då åläggas att inom en viss tid visa upp handlingen för polisen.

I 96 § i vägtrafiklagen finns en hänvisning till fordonslagen, där det föreskrivs om förhindrande av fordons användning och om föreläggande om besiktning av fordon. Paragrafen innehåller också ett bemyndigande med stöd av vilket en polisman får bestämma att överlast ska lossas eller felaktig lastning rättas till, eller förhindra fortsatt körning. En polisman får också förhindra fortsatt körning med ett fordon i vilket det finns ett större antal personer än det tillåtna. Om innehavaren av ett tillstånd för specialtransport inte iakttar bestämmelserna och fö-

RP 180/2017 rd

reskrifterna om specialtransport eller de villkor som tillståndet för specialtransport förenats med, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman avbryta transporten på närmaste ändamålsenliga plats, för avhjälpande av bristerna i transporten.

I 96 a och 96 b § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om befogenheterna i anslutning till tillsynen över användningen av skyddshjälm och över användningen av terrängfordon. Enligt dessa paragrafer har en gränsbevakningsman och en tullman i sin tjänsteutövning som hänför sig till trafikövervakning samma rätt som polisen att övervaka att bestämmelserna om användning av skyddshjälm iakttas och att övervaka användningen av terrängfordon.

I 97 § i vägtrafiklagen finns bestämmelser om andra trafikövervakare än dem som nämnts ovan. Kommunikationsministeriet har bemyndigats förordna en tjänsteman att övervaka trafiken med samma befogenheter som en polisman har enligt lagens 93–96 §. En tjänsteman som Trafikverket förordnat att kontrollera fordons mått, massa och belastning har i dessa tjänsteåligganden samma befogenheter som en polisman har enligt 93, 94 och 96 § i vägtrafiklagen. Samma befogenheter har även en tullman och en gränsbevakningsman i tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

Trafikövervakningen är ett centralt uppgiftsområde som anknyter till den allmänna ordningen och säkerheten. Tullen och gränsbevakningsväsendet utför trafikövervakning inom sina egna verksamhetsområden. Arbetarskyddsmyndigheterna övervakar å sin sida bl.a. att företag iakttar bestämmelserna om kör- och vilotider.

Trafikövervakningen innefattar också tillsyn över efterlevnaden av andra bestämmelser som berör vägtrafiken. Sådana bestämmelser finns bl.a. i fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), strafflagen (39/1889), bilskattelagen (1482/1994), lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998) och lagen om transportservice (320/2017).

Polisens trafikövervakning är styrd och planmässig. Vid övervakningen tas hänsyn också till andra uppgifter som hänför sig till polisens arbetsfält, såsom brottsbekämpning. Exempelvis uppmärksammas i samband med övervakningen av tung trafik sådan kriminalitet som hänför sig till transportsektorn samt aspekter som berör bekämpning av svart ekonomi. Övervakningen inriktas på grundval av en analys av verksamhetsomgivningen på ett sådant sätt att den blir så effektiv som möjligt. Interventionströskeln och påföljdspraxisen förenhetligas genom polisens interna anvisningar.

Trafikövervakning utförs dels av polismän och dels med automatiska anordningar. De olika övervakningsmetoderna kompletterar varandra. Den andel av trafikövervakningen som polisen svarar för motsvarar ungefär sju procent av polisens totala arbetstid. Polisen använder årligen i genomsnitt ungefär en miljon arbetstimmar för trafikövervakning, vilket i genomsnitt motsvarar ca 610 årsverken.

Av de arbetstimmar som polisen använder för trafikövervakning används ca 25 procent för hastighetsövervakning och ca 9 procent för automatisk hastighetsövervakning. Ca 22 procent av arbetstimmarerna används för övervakning av rattfylleri, ca 19 procent för övervakning av förarnas körsätt, ca 8 procent för övervakning av tung trafik och ca 3 procent för övervakning av säkerhetsanordningar. Polisen utför årligen i genomsnitt ca 1,6 miljoner utandningsprov och tusentals snabbtester för narkotika bland förare av motordrivna fordon.

Polisen får kännedom om personer som misstänks för trafikförseelser och trafikbrott också i samband med annat arbete än sådant som klassificeras som trafikövervakning. Exempelvis får

polisen kännedom om en stor del av de misstänkta rattfyllerifallen i samband med trafikolyckor, genom anmälningar från medborgare och genom polisens övriga patrullering.

Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet fick år 2016 kännedom om ca 465 000 trafikförseelser och trafikbrott. Av dessa var ca 335 000 trafikförseelser⁷, medan 121 000 var trafikbrott⁸. Därutöver gav polisen i samband med den automatiska trafikövervakningen ca 313 000 skriftliga anmärkningar för små överhastigheter. Av de ordningsböter och böter som polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet delgav i samband med trafiken hänförde sig ca 71 procent till överhastighetsfall.

Under året fick polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet dessutom kännedom om ca 8 000 andra brott och förseelser⁹ med anknytning till vägtrafiken.

2.1.10 Trafikbrott

Allmänt

I strafflagens 23 kap. och i vägtrafiklagen finns bestämmelser om sådana gärningar som är straffbara i vägtrafiken.

I Finland och i de övriga nordiska länderna regleras trafikbrotten inom straffrätten. T.ex. i Frankrike, Holland och Spanien behandlas ringa förseelser i trafiken däremot inom ramen för det administrativa påföljdssystemet. Skiljelinjen berör det förfarande som iakttas vid fastställandet av påföljder, dvs. antingen straffrättsligt eller förvaltningsrättsligt förfarande. Gärningar som är förenade med administrativa påföljder anses i allmänhet vara mindre klandervärda än gärningar som är förenade med straffrättsliga påföljder.

Trafikbrott är s.k. farebrott, där påförandet av straffrättsligt ansvar inte kräver att det uppkommit någon skada. Till rekvisitet för ett farebrott hör, utöver att det är fråga om en frivillig handling, i praktiken bara att iakttagandet av omsorgsplikten har försumrats. I samband med trafikbrott är det fråga om att sådana regler som reglerar trafikbeteendet har överträtts av vårdslöshet eller oaktsamhet.

Enligt vissa rekvisit kan en överträdelse av reglerna i sig utgöra en tillräcklig grund för straffbarhet. Ett exempel på ett dylikt gärningsbrott är rattfylleri, där det straffrättsliga ansvaret baserar sig enbart på att gärningsmannens blod eller utandningsluft innehåller en viss alkoholkhalt. Också trafikförseelser är gärningsbrott.

I 23 kap. 1 § i strafflagen har rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten definierats så att förfarandet är straffbart om det är ägnat att äventyra någon annans säkerhet. Det rekvisit som

⁷ Till dessa förseelser hörde körkortsförseelser, fordonsförseelse och trafikförseelser samt brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter.

⁸ Till trafikbrotten hörde äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri, grovt rattfylleri, fylleri i lufttrafik, fylleri i tågtrafik, fylleri i sjötrafik, trafikfylleri med motorlöst fordon, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet samt smitning i vägtrafik.

⁹ Till dessa hörde fordonsskatteförseelse, olovligt bedrivande av godstrafik, brott mot bestämmelserna i lagen om kommersiell godstransport på väg, brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, detektorförseelse, olovligt bedrivande av taxitrafik, bedrivande av olovlig busstrafik, trafiktillståndsförseelse samt brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare.

anges för grovt äventyrande av trafiksäkerheten i 23 kap. 2 § i strafflagen uppfylls endast ifall förarens förfarande är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

I rättspraxis har t.ex. överhastighet på mer än 50 kilometer per timme ansetts vara ägnat att förorsaka allvarlig fara, om trafikförhållandena varit sådana att körningen kunde ha föranlett en trafikolycka. Högsta domstolens avgörande HD 1981-II-67 gällde ett fall där den åtalade på en tio kilometer lång sträcka av en riksväg hade framfört en personbil med en hastighet av 155 kilometer per timme, trots att den tillåtna hastigheten var 80 kilometer per timme. På sträckan fanns kurvor, backkrön och korsningar. Körningen hade skett dagtid på en söndag och föraren hade under körningen bl.a. kört om två cyklande barn. Föraren dömdes för grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

I vägtrafiklagen definieras det vad äventyrande av trafiksäkerheten innebär. Vanligtvis är det fråga om brott mot väjningsplikten, överhastighet, försummelse av att ge riktningstecken, oförsiktig körning på skyddsväg, vårdslös omkörning, oförsiktigt backande eller oförsiktig parkering, påkörning av ett framförförande fordon eller lastning av ett fordon i strid med reglerna.

Att äventyra någon annans säkerhet är straffbart såsom äventyrande av trafiksäkerheten. Att äventyra sin egen säkerhet är däremot straffbart såsom trafikförseelse. Exempelvis underlåtelse av att använda skyddshjälm eller säkerhetsbälte utgör således inte äventyrande av trafiksäkerheten.

Vägtrafiklagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den gäller i princip alla vägtrafikanter, dvs. var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon eller en spårvagn som framförs på en väg. Exempelvis kan en gående göra sig skyldig till en trafikförseelse eller till äventyrande av trafiksäkerheten. Största delen av trafikreglerna gäller bara bestämda vägtrafikantgrupper, t.ex. fordonsförare, men det finns även gemensamma regler som gäller alla vägtrafikanter.

Straffskalan för äventyrande av trafiksäkerheten sträcker sig från böter till fängelse i högst sex månader, men i praktiken utdöms bötesstraff. För grovt äventyrande av trafiksäkerheten utdöms böter eller fängelse i högst två år.

Trafikförseelse

Förseelser inom vägtrafiken regleras i vägtrafiklagens 103 § (trafikförseelse) och 105 a § (brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter).

Vägtrafiklagens 103 § innehåller en s.k. blancostraffbestämmelse, som innebär att vilken gärning eller försummelse som helst som står i strid med vägtrafiklagen eller med någon av de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den är straffbar. Detta leder till att det är svårt att gestalta vilka typer av förfaranden som är klandervärda.

Den straffrättsliga legalitetsprincipen, som ingår i 8 § i Finlands grundlag och i 3 kap. 1 § i strafflagen, kräver att den gällande vägtrafiklagens blancoreglering ändras. Lagen ska innehålla noggranna och tydligt avgränsade bestämmelser om vilken typ av gärningar och försummelse som är straffbara i vägtrafiken.

I lagen om ordningsbotsförseelser (756/2010) finns bestämmelser om trafikförseelser och om påföljderna för dem. Lagen tillämpas bl.a. på trafikförseelser, om inte strängare straff för gär-

ningen i fråga föreskrivs någon annanstans i lag. I lagen har olika vägtrafikantergrupperns förseelser skiljts åt från varandra. Påföljden för en förseelse kan utgöras av en ordningsbot som fastställts till ett bestämt belopp.

2.1.11. Påföljder

Böter

Bestämmelser om böter finns i strafflagen och bestämmelser om föreläggande av böter finns i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010, nedan förfarandelagen).

Enligt förfarandelagen får en polisman, tullman eller gränsbevakningsman utfärda ett bötesföreläggande i sådana fall där straffet är högst 20 dagsböter, då det är fråga bl.a. om förseelser som hänför sig till trafiken. Då det är fråga om andra typer av förseelser eller förseelser som medför strängare straff än 20 dagsböter utfärdas ett strafföreläggande av allmänna åklagaren, på yrkande av en övervakande tjänsteman. Ett ärende som annars skulle avgöras genom ett bötesföreläggande förs till allmänna åklagaren för avgörande ifall den misstänkte begär att grunden för bestämmande av dagsbotens belopp ska prövas.

För att ärendet ska kunna behandlas och avgöras enligt detta förfarande krävs det dock att målsäganden och den misstänkte samtycker till det. En misstänkt som inte ger sitt samtycke delges ett bötesyrkande. Ett samtycke kan i detta fall ges ännu genom att böterna eller ordningsboten betalas inom 30 dagar. Om samtycke emellertid inte ges, fortgår ärendets behandling enligt det normala brottmålsförfarandet.

Bötes- och strafförelägganden får överklagas genom ordinära och extraordinära rättsmedel.

Ordningsböter

För vissa ringa vägtrafikförseelser som är lätta att konstatera och definiera är påföljden i regel en ordningsbot som fastställts till ett bestämt belopp. Bestämmelser om ordningsböter finns i lagen om ordningsbotsförseelser (756/2010). Ordningsböter föreläggs i enlighet med förfarandelagen.

Ett ordningsbotsföreläggande kan utfärdas förutom av en övervakande tjänsteman i vissa fall även av allmänna åklagaren. Domstolen kan likaså döma ut ordningsböter för förseelser som behandlas enligt det normala brottmålsförfarandet. Ordningsböter kan förenas med en förverkandepåföljd på högst 1 000 euro.

Ordningsböter kan dock inte föreläggas i sådana fall där gärningsmannen visat likgiltighet för de bestämmelser och föreskrifter som berör vägtrafiken, även om det skulle vara fråga om en ringa förseelse. En oindriven ordningsbot kan inte omvandlas till fängelse.

För ordningsböter gäller samma krav på samtycke som för böter. Samtycke krävs dock inte för sådana ordningsböter som förelagts för trafikförseelser uppdagade inom den automatiska trafikövervakningen och som det är möjligt att motsätta sig.

Ordningsbotens belopp varierar beroende på gärningstypen mellan 20 och 200 euro. Stora ordningsböter föreläggs vanligtvis förare av motordrivna fordon. Exempelvis kan en ordningsbot på 200 euro föreläggas då en hastighetsbegränsning på högst 60 kilometer per timme överskridits med 15–20 kilometer per timme.

Cyklister och förare av andra motorlösa fordon kan föreläggas en ordningsbot på 40 euro. För gångtrafikförseelser är det möjligt att förelägga en ordningsbot på 20 euro.

En stor del av de allmänt förekommande förseelserna har dock lämnats utanför ordningsbottsystemet. Exempelvis faller överskridningar av hastighetsbegränsningarna utanför ordningsbottsystemet i sådana fall där en hastighetsbegränsning har överskridits med mer än 20 kilometer per timme.

Ordningsböter som förelagts för överhastighet registreras i fordonstrafikregistret och kan leda till återkallelse av körkortet.

Villkorliga ordningsböter

För sådana överhastighetsförseelser och sådan körning i strid med vägmärken i ett busskörfält eller spårvagnsfält som observerats vid automatisk trafikövervakning är det möjligt att utan att utreda förarens identitet förelägga den person som registrerats som fordonets ägare eller innehavare en s.k. villkorlig ordningsbot. I 3 kap. i förfarandelagen finns bestämmelser om villkorliga ordningsböter.

En villkorlig ordningsbot kan föreläggas bara en fysisk person. Ordningsbotsföreläggandet kan sändas i ett vanligt brev på fordonets ägares, innehavares eller tillfälliga användares adress.

Om ägaren eller innehavaren förnekar sin skuld till den förseelse som avses i ordningsbotsföreläggandet, ska denne inom 30 dagar från att ha fått del av föreläggandet meddela detta till kansliet vid den polisinrättning i häradet där ordningsboten har förelagts. Ordningsbotsföreläggandet ska fogas till meddelandet. Därefter ska en förundersökning utföras i ärendet i syfte att utreda förarens identitet och förelägga denne ordningsboten. Om den berörda personen däremot inte motsätter sig ordningsbotsföreläggandet inom den föreskrivna tidsfristen, ska ordningsboten betalas. Ordningsbotsföreläggandet kan då verkställas såsom en laga kraft vunnit dom.

En ägare eller innehavare som inte kunnat motsätta sig ordningsbotsföreläggandet inom den föreskrivna tidsfristen kan inom nio månader från dagen för förseelsen ansöka om återställande av försutten fatalietid hos tingsrätten.

Ordningsböter som grundar sig på ett villkorligt ordningsbotsföreläggande är förknippade med samma körkortspåföljder som vanliga ordningsböter och böter.

Anmärkningsförfarande

Om en förseelse med hänsyn till omständigheterna som helhet bör betraktas som ringa, kan polisen avstå från att delge ett straffyrkande eller förelägga en ordningsbot, och nöja sig med att ge den berörda personen en anmärkning.

En anmärkning ges i regel skriftligen, men den kan vid behov också ges muntligen. Anmärkningar införs inte i körkortsregistret.

Övriga påföljder som påförs med stöd av vägtrafiklagen

Felparkeringsavgift. Enligt lagen om parkeringsövervakning (727/2011) påförs i allmänhet felparkeringsavgift i stället för böter för överträdelse av vägtrafiklagens förbud och begräns-

ningar rörande stannande och parkering av fordon. Avgiftens belopp fastställs i inrikesministeriets förordning om felparkeringsavgift (225/2016).

Privat parkeringsövervakning. På gatuområden i de största städerna förekommer privat parkeringsövervakning. Näringsidkare och bostadsaktiebolag har ingått avtal med privata parkeringsövervakningsföretag om övervakning av sådana parkeringsområden som de äger eller förfogar över. På ett dylikt parkeringsområde anges det att parkeringen är avgiftsbelagd och att det tas ut en övervakningsavgift för en försummelse av betalningen.

Personer som påförts övervakningsavgifter har emellertid bestridit dem. Högsta domstolen har dock i sitt avgörande HD:2010:23 konstaterat att det faktum att en bil parkeras på ett område leder till att det mellan parkeringsövervakningsföretaget och fordonets förare uppkommer ett avtal som för förarens del innefattar en skyldighet att betala övervakningsavgiften i det fall att bilen parkeras i strid med de villkor som varit synliga för föraren då denne kört in på området.

Överlastavgift. För transport av överlast med ett motordrivet fordon som är avsett för godsbeholdran på väg eller med ett sådant fordons släpvagn kan fordonets ägare eller innehavare, om innehavaren antecknats i registret, påföras en särskild överlastavgift. Överlastavgiften fastställs på grundval av den massa varmed fordonets eller fordonskombinationens tillåtna totalmassa överskrider med mer än fem procent eller varmed den tillåtna massan på en axel eller boggi överskrider med mer än tio procent. Då det är fråga om en transport som grundar sig på ett särskilt tillstånd, med större massa än vad som allmänt är tillåten, fastställs överlastavgiften för den del med vilken massan överskrider vad som anges i tillståndet.

Överlastavgiften är 30 euro för varje fullt hundratal kilogram av den överskridning som beräknas på det ovan angivna sättet. För varje hundratal kilogram med vilket överlasten överskrider 2 000 kilogram är avgiften dock 90 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilogram 120 euro.

Körförbud som meddelas av domstolen. Om föraren av ett motordrivet fordon döms till straff för grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri, grovt rattfylleri eller brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, meddelar domstolen enligt 64 § i körkortslagen samtidigt föraren ett körförbud.

Enligt 6 § i körkortslagen innebär ett körförbud att körkortet fråntas föraren och att denne under den tid körförbudet varar inte får framföra något sådant fordon vars körning kräver körkort. Körförbuden registreras.

Tingsrätten får enligt 67 § i körkortslagen förklara körförbudet villkorligt, om körrätt är nödvändig på grund av personens yrke eller av andra särskilt vägande skäl och gärningen inte har riskerat någon annans säkerhet. Om den berörda personen under den prövotid som hänför sig till körförbudet, det temporära körförbudet eller det villkorliga körförbudet gör sig skyldig till ett sådant brott som avses ovan, kan ett villkorligt körförbud dock inte längre meddelas. I detta fall ska även ett tidigare körförbud som förklarats villkorligt verkställas.

Körförbud som meddelas av polisen. Också polisen kan enligt 70 § i körkortslagen befatta sig med körrätten i anslutning till trafikbrott och trafikförseelser. Detta kan ske genom att polisen meddelar körrättsinnehavaren ett körförbud eller temporärt körförbud eller tilldelar denne en varning.

Enligt 65 § 1 mom. i körkortslagen ska polisen meddela körrättsinnehavaren ett körförbud om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med ett motordrivet fordon:

RP 180/2017 rd

- 1) trafikförseelse enligt 103 § i vägtrafiklagen, med undantag för andra gärningar som bestraffas med ordningsbot än
 - a) förbjuden användning av mobiltelefon vid körning enligt 24 a § 2 mom. i vägtrafiklagen,
 - b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna med ett motordrivet fordon enligt 25 § 1 och 2 mom. i vägtrafiklagen,
- 2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt 105 a § i vägtrafiklagen,
- 3) äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen eller smitning i vägtrafik enligt 23 kap. 11 § i strafflagen,
- 4) fordonsförseelse enligt 96 § 1 mom. i fordonslagen,
- 5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt 24 § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare,
- 6) detektorförseelse enligt 3 § 1 punkten i lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998), eller
- 7) förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 19 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen.

En innehavare av körkort för bil ska dock trots det som anges i 1 mom. meddelas körförbud, om han eller hon tre gånger inom två år eller två gånger inom ett år från det att han eller hon fick den första körkortet för bil gör sig skyldig till en gärning som avses i 1 mom. Detsamma gäller också sådana innehavare av körkort för motorcykel som inte har körkort för bil, i två år efter det att körkortet för motorcykel började.

Trafiksäkerhetsverket skickar på grundval av fordonstrafikregistrets uppgifter körkortsinnehavaren en påminnelse om grunderna för körförbudet. Påminnelsen skickas när en gärning på nytt leder till att polisen överväger att meddela körförbud.

Enligt 65 § i körkortslagen kan vilken upprepad förseelse som helst utgöra grund för meddelande av ett körförbud, t.ex. en överträdelse av en hastighetsbegränsning med en kilometer per timme. Polisen har dock i sina egna anvisningar fastställt att tröskeln för föreläggande av ordningsböter utgörs av att hastighetsbegränsningen överskrids med sju kilometer per timme. I praktiken förelägger polisen föraren en ordningsbot då hastighetsbegränsningen överskrids med 10 kilometer per timme, eftersom polisen vid hastighetsmätningen dessutom av tekniska skäl drar av tre kilometer per timme. För mindre förseelser ges en skriftlig anmärkning.

Körkortspåföljderna har en preventiv inverkan på förarnas beteende. Det gällande systemet är allmänt känt.

Alkolåsövervakad körkort. I körkortslagen finns bestämmelser om alkolåsövervakad körkort, om meddelande av sådan körkort och om dess längd, om förutsättningarna för att lämna ut körkort, om det fordon som ska användas, om alkolåset samt om återkallelse av alkolåsövervakad körkort.

Alkolåsövervakad körkort kan begäras av en i Finland varaktigt bosatt person som är misstänkt för rattfylleri enligt 23 kap. 3 § 1 mom. eller 4 § 1 eller 2 punkten i strafflagen (39/1889) och som inte har meddelats körförbud av någon annan orsak. Den som är misstänkt för rattfylleri

får under den tid förundersökningen pågår anhålla hos polisen om alkoholövervakad kör rätt innan tingsrätten fattar beslut om saken. Om polisen på grundval av förundersökningen meddelat föraren alkoholövervakad kör rätt, meddelar tingsrätten inte ett villkorligt körförbud utan att förena det med alkoholövervakad kör rätt.

2.1.12. Viss social lagstiftning om vägtransporter och färdskrivare vid vägtransporter

Genom en lagändring utökades vägtrafiklagen år 2005 med ett nytt 6 a kap., som innefattar de bestämmelser rörande viss social lagstiftning om vägtransporter och användningen av färdskrivare vid vägtransporter som tidigare varit spridda på olika håll i vägtrafiklagen. I kapitlet inkluderades också bestämmelser som behövdes för ibruktagandet av digitala färdskrivare i lastbilar och bussar. Färdskrivarna registrerar uppgifter om förarnas namn och deras kör- och vilotider. De uppgifter som registreras är till sin karaktär personuppgifter, vars behandling omfattas av tillämpningsområdet för lagstiftningen om skydd för personuppgifter. Därför innehåller vägtrafiklagen också bestämmelser om skydd för personuppgifter.

I EU-lagstiftningen ingår bestämmelser om färdskrivare i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter (färdskrivarförordningen). Med hjälp av färdskrivare övervakas kör- och vilotiderna för förare av lastbilar och bussar, vilka har reglerats i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (kör- och vilotidsförordningen). Beträffande transporter utanför EU gäller den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR-överenskommelsen), som i fråga om sitt innehåll är i det närmaste identisk med de nämnda förordningarna.

Bestämmelser om sådana undantag från skyldigheten att använda färdskrivare som EU-lagstiftningen möjliggör har inkluderats i 7 § i användningsförordningen.

I 6 a kap. i vägtrafiklagen finns bestämmelser bl.a. om utfärdande och återkallande av färdskrivarkort, skyldigheten att använda färdskrivare, arbetsgivarens, företagets och förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare, behandlingen av färdskrivarens uppgifter i företaget och vid verkstaden, tillsynsmyndighetens rätt att få uppgifter, tvångsmedel för iakttagande av den sociala lagstiftningen samt utbyte av information med andra stater. Straff för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter föreskrivs i 105 a § i vägtrafiklagen.

I samband med det aktuella lagstiftningsprojektet har man tagit ställning till huruvida bestämmelserna om viss social lagstiftning om vägtransporter bör ingå i vägtrafiklagen, som berör beteendet i vägtrafiken. Det har konstaterats ändamålsenligt att bestämmelserna om den sociala lagstiftningen inkluderas i den lag om transportservice som är under beredning vid kommunikationsministeriet och som kommer att innefatta bestämmelser om transportmarknaderna i anslutning till vägtrafiken.

2.1.13 Bestämmelser om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård

Med stöd av 108 § i vägtrafiklagen har kommunikationsministeriet utfärdat en förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (553/2006, nedan *belastnings- och säkerhetsförordningen*).

Enligt 1 § i belastnings- och säkerhetsförordningen, som gäller förordningens tillämpningsområde, tillämpas förordningen på transport av barn i dagvård och av elever som deltar i förskoleundervisning, grundläggande utbildning och påbyggnadsundervisning samt utbildning på

andra stadiet, då transporten ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen. Förordningen innehåller bestämmelser bl.a. om personbelastningen i personbilar och bussar, passagerarförteckningen, märkning av fordon, körrutter och hållplatser, låsning av dörrar samt om transportbilens hastighet.

Belastnings- och säkerhetsförordningen har en lång historia i Finland. Den nationella reglering som berör transport av skolelever och barn i dagvård har minskat den ekonomiska bördan för kommunerna, och utrustandet av de fordon som används för transporter har gett upphov till nationell affärsverksamhet.

Enligt 2 § i belastnings- och säkerhetsförordningen får det i registret antecknade antalet sittplatser i en personbil, i praktiken en taxi, överskridas med högst fem skolelever eller barn i dagvård. En förutsättning för detta är att bilen är utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter. På sittplatser som är belägna bredvid varandra får det dock inte sitta flera än tre passagerare.

I en personbil som är registrerad för en förare och åtta passagerare får det enligt 2 § 3 mom. i förordningen på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet passagerare får vara 13, om alla passagerare är under 13 år vid läsårets början, i övriga fall högst 12.

Om även andra passagerare än sådana som hör till förordningens tillämpningsområde deltar i transporten, räknas enligt 2 § 4 mom. i förordningen den maximala belastningen för de sittplatser som används för skol- och dagvårdstransporter enligt det antal sittplatser som förblir ledigt då de andra passagerarna tagit plats.

De krav på körkort och yrkeskompetens som är anknutna till belastningen för en personbil har dock inte beaktats i belastnings- och säkerhetsförordningen eller i den övriga lagstiftningen. Enligt 4 § i körkortslagen (386/2011) är det tillåtet att med körkort i kategorin D1 eller D köra fordon som är konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren. I Finland utförs dock sådana transporter av barn som avses i belastnings- och säkerhetsförordningen ofta med körkort i kategori B. Sådana kommersiella transporter som kräver körkort i kategori D förutsätter särskild yrkeskompetens.

Enligt den anvisning som Trafiksäkerhetsverket den 29 juni 2009 utfärdat om godkännande av fordon ska belastningen för en personbil som används för skoltransporter registreras som ett särskilt villkor bland fordonets registeruppgifter. En personbil kan då godkännas för användning som personbil trots att dess transportkapacitet motsvarar kapaciteten för en buss.

Den personbelastning som föreskrivs i belastnings- och säkerhetsförordningen har inte haft några konsekvenser för säkerheten. De sittplatser i personbilen som är avsedda för barn ska vara utrustade med tillbörliga och testade säkerhetsbälten.

I Finland används för närvarande över 2 000 specialutrustade fordon av denna typ, vilka fått nationellt typgodkännande.

Enligt regeringens uppfattning är förordningen dock i fråga om sitt innehåll föråldrad i flera avseenden. I och med att fordonens säkerhet har förbättrats behövs t.ex. inte längre hastighetsbegränsningen på 80 kilometer per timme. Vidare kan den som beställer transporten och trafikidkaren i transportavtalet komma överens om förande av passagerarförteckning och om körrutterna.

Det anses fortsättningsvis vara motiverat att fordon som används för skol- och dagvårdstransporter märks med skyltar som kan identifieras av utomstående.

2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

2.2.1. Bakgrund

Vägtrafiklagstiftningen härstammar från den internationella konvention om motorfordon som antogs i Paris 1909. Utvecklingen inom motorfordonstrafiken utmynnade i den slutsats i Paris år 1926 enligt vilken man kom överens om två nya avtal med syftet att ändra och förbättra konventionen av 1909. På så sätt kom internationella konventionen om vägtrafik och internationella konventionen om motorfordonstrafik till.

Överenskommelserna behandlade inte vägmärken och vägsignaler i omfattande grad. Därför ingicks det i Genève år 1931 en separat överenskommelse om enhetliga vägmärken.

Ekonomiska och sociala rådet inom FN (nedan ECOSOC) påpekade år 1948 att överenskommelserna av 1926 och 1931 var föråldrade och sammankallade därför till en FN-konferens. Som en följd av konferensen ingick man 1949 en överenskommelse om vägtrafik och ett protokoll om vägmärken och signaler, den s.k. Genèveöverenskommelsen.

År 1964 hade man för avsikt att ändra både överenskommelsen och protokollet med två tredjedels majoritet, men ändringen lyckades endast vad gäller protokollet. Samma år anmärkte ECOSOC att de nationella bestämmelser som gäller vägtrafik och motorfordon borde vara enhetligare och att det ändrade protokollet borde ändras i större omfattning än vad man hade gjort ursprungligen.

ECOSOC beslutade år 1965 att sammankalla till konferens på nytt i syfte att ersätta överenskommelsen av 1949 med en ny överenskommelse om vägtrafik. Man ville dessutom ingå en ny överenskommelse eller ett nytt valfritt protokoll om vägmärken och signaler. Konferensen hölls i Wien 1966 och resultatet av den var konventionen om vägtrafik och konventionen om vägmärken och signaler. Konventionerna ersatte konventionen om vägtrafik av 1949 samt protokollet om vägmärken.

2.2.2. Internationella konventionen om vägtrafik

Konventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler (FördrS 31/1986) ingicks i Wien den 8 november 1968.

Konventionen om vägtrafik kompletteras av den i Genève ingångna europeiska överenskommelsen (FördrS 32/1986) som kompletterar Wienkonventionen om vägtrafik samt av den europeiska överenskommelse (FördrS 33/1986) som kompletterar Wienkonventionen om vägmärken och signaler. Den sist nämnda innefattar ett tilläggsprotokoll om vägmarkering (FördrS 34/1986) som ingår i den europeiska överenskommelse som kompletterar Wienkonventionen om vägmärken och signaler.

Samtliga överenskommelser och protokollet trädde i Finland i kraft den 1 april 1986. I samband med ratifikationen gjorde Finland förbehåll i fråga om både konventionen om vägtrafik och konventionen om vägmärken och signaler.

Arbetsgruppen för vägsäkerhet inom FN:s ekonomiska kommission för Europa arbetar med att uppdatera dessa konventioner. Arbetsgruppen håller möten i Genève två gånger om året för att gå igenom aktuella behov av ändringar. Arbetsgruppens syfte är bland annat att beakta ut-

vecklingen inom teknologin och de ökade kraven i samhället i förhållande till vägsäkerheten och skyddet av miljön. Arbetsgruppen har lagt fram flera förslag till uppdatering som har medfört ändringar av konventionerna.

De internationella konventionerna gällande vägtrafiken är viktiga rättsliga instrument som främjar handel och transport genom de harmoniserade reglerna och som utvecklar förfaranden inom vägsäkerheten med syftet att minska antalet olyckor och olycksoffer inom vägtrafiken. Ju flera länder det är som iakttar överenskommelserna inom den internationella trafiken, desto säkrare är vägarna globalt.

Syftet med konventionen om vägtrafik är att underlätta den internationella trafiken och öka säkerheten genom godkännande av enhetliga trafikregler. En av de största fördelar som konventionen medför för bilisterna är att konventionsstaterna är skyldiga att erkänna lagligheten hos fordon som kommer från andra konventionsstater. Konventionen har undertecknats av 36 länder och ratificerats i 73 länder. Bland de som inte har undertecknat konventionen finns Förenta staterna och Kina.

I konventionen om vägtrafik finns sex kapitel som gäller de allmänna bestämmelserna (kapitel I), trafikreglerna (kapitel II), villkoren för godkännande av motorfordon och släpvagnar för internationell trafik (kapitel III), förarna av motordrivna fordon (kapitel IV), villkoren för godkännande av cyklar och mopeder för internationell trafik (kapitel V) och slutbestämmelserna (kapitel VI).

Det första kapitlet innehåller definitioner som är relevanta för konventionen (artikel 1), bilagor till konventionen (artikel 2), skyldigheter (artikel 3) och vägmärken (artikel 4). Enligt artikel 3 i konventionen är konventionsparterna skyldiga att vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att innehållet i de trafikregler som gäller inom deras territorium motsvarar bestämmelserna i kapitel II i konventionen och att de tekniska krav på motordrivna fordon samt släpvagnar som gäller inom deras territorium överensstämmer med kraven i bilaga 5 till konventionen. Dessutom krävs det i artikel 3 att de motordrivna fordon samt släpvagnar som uppfyller villkoren i kapitel III i konventionen och vars förare uppfyller villkoren i kapitel IV ska godkännas för internationell trafik av konventionsparterna inom deras territorium. Detta villkor gäller också cyklar och mopeder som uppfyller de tekniska krav på dem som anges i kapitel V i konventionen och vars förare som är permanent bosatta i någon annan konventionsstats territorium.

Det andra kapitlet i konventionen innehåller trafikregler och en undantagsbestämmelse. Det tredje kapitlet innehåller bestämmelser om registrering, identifieringsmärken och tekniska krav samt temporära bestämmelser. Det fjärde kapitlet innehåller reglerna om behöriga körkort samt temporära bestämmelser. Det femte kapitlet innehåller villkoren för cyklar i internationell trafik, och det sjätte kapitlet slutbestämmelserna.

2.2.3. Konventionen om vägmärken och signaler

Syftet med konventionen har varit att underlätta vägtrafiken och öka trafiksäkerheten genom att förenhetliga de internationella vägmärkena, vägmärkessymbolerna, trafiksignalerna och vägmarkeringarna. Konventionen har undertecknats av 35 stater och ratificerats i 63 stater.

Konventionen avspeglar konsensus i fråga om de trafikvägmärken som i huvudsak utvecklades i Europa under mitten av 1900-talet. I syfte att möjligast många länder ska godkänna konventionen, innehåller den några möjligheter att göra undantag i fråga om vägmärkena. Vägmärkena kan till exempel vara antingen vita eller gula.

Även konventionen om vägmärken och signaler innehåller sex kapitel som gäller allmänna bestämmelser (kapitel I), vägmärken (kapitel II), trafikljussignaler (kapitel III), vägmarkeringar (kapitel IV), särskilda bestämmelser (kapitel V) och slutbestämmelser (kapitel VI).

Det första kapitlet innehåller de definitioner som är relevanta för konventionen (artikel 1), bilagorna till konventionen (artikel 2) och konventionsparternas skyldigheter (artikel 3 och 4). Enligt artikel 3 i konventionen är konventionsparternas huvudsakliga skyldighet att godkänna konventionens system för vägmärken, trafiksignaler, symboler och vägmarkering och förbinda sig att ta det i bruk så fort som möjligt. Konventionen ska dock inte tolkas så att konventionsparterna är skyldiga att ta i bruk alla de typer av märken och markeringar som anges i konventionen. Konventionsparterna ska däremot se till att antalet typer av märken och markeringar inte blir större än nödvändigt.

2.2.4. Europeiska unionens lagstiftning

EU-lagstiftningen innehåller många bestämmelser som inverkar på beteendet i vägtrafiken. Detta gäller särskilt den lagstiftning som hänför sig till användningen av fordon och till sociallagstiftningen om vägtransporter.

Bestämmelser om fordons dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik finns i rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, som antogs den 25 juli 1996. Direktivet har i Finland satts i kraft främst genom förordningen om användning av fordon på väg.

Bestämmelser om övervakningsanordningar inom vägtrafiken, dvs. färdskrivare, i EU-lagstiftningen finns i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, som antogs den 20 december 1985. Genom färdskrivare övervakar man lastbils- och bussförarens kör- och vilotider, som det föreskrivs om i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, som antogs den 20 december 1985. På transporter utanför EU tillämpas den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR-överenskommelsen, FördrS 66/1999), vars innehåll delvis motsvarar de ovan nämnda förordningarnas.

Utöver den ovan nämnda lagstiftningen påverkas vägtrafiklagen bland annat av följande EU-lagstiftning:

- 1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (den 5 september 2007) om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Detta är ett s.k. ramdirektiv.
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 (den 15 januari 2013) om godkännande av och C1 marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga. I den förordningen föreskrivs det bland annat om belastningen i fråga om fordon i kategori L.
- 3) Europaparlamentets och rådets (EU) nr 167/2013 (den 5 februari 2013) om godkännande och marktillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon. I förordningen föreskrivs det bland annat om belastningen i fråga om traktorer.
- 4) Rådets direktiv 91/671/EEG (den 16 december 1991) om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon.

5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG (den 29 april 2004) om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Direktivet innehåller bestämmelser om trafikregler för tunnlar.

2.2.5 Trafikregler i vissa stater i Europa

Lagstiftningen i de olika staterna i Europa skiljer sig i viss grad när det gäller hur bestämmelserna i de internationella överenskommelserna om vägtrafik har satts i kraft.

Det finns små skillnader mellan bestämmelserna, eftersom de stater som överenskommelsen omfattar har förbundit sig att se till att de nationella trafikreglerna motsvarar innehållet i bestämmelserna i överenskommelsen. På nationell nivå kan man naturligtvis utfärda också sådana regler som det inte föreskrivs om i överenskommelsen. Om det i konventionen föreskrivs att en trafikanordning ska användas för ett visst ändamål, förbinder sig konventionsparterna på motsvarande sätt att inte använda någon annan anordning för detta ändamål. Konventionsstaterna kan dock välja märke, symbol eller markering fritt, förutsatt att det inte har någon annan betydelse enligt konventionen.

Flera av de stater som omfattas av konventionen har gjort förbehåll i fråga om att få avvika från enskilda bestämmelser i konventionen.

Gångtrafik

Användning av reflexer. I de internationella överenskommelserna och i de flesta av de europeiska staterna innehåller lagstiftningen inga omnämningar av användningen av reflexer. I Finland gäller en rekommendation om att använda reflexer i mörker. I Estland är användningen av reflexer en absolut skyldighet vid dålig sikt eller på natten.

Cykeltrafik

Väjning vid korsning av cykelbana och körbana. Överenskommelserna om vägtrafik innehåller inga särskilda bestämmelser om korsningar av cykelbanor och körbanor. I Finland ska cyklister och mopedister komma in på en körbana från en cykelbana väja för den övriga trafiken, om inte det andra fordonet på grund av ett vägmärke, trafikljus eller regeln för svängande fordon är förpliktat att väja för cyklisten eller mopedisten. Sverige, Danmark och Estland har en motsvarande regel. I Norge ska den som kommer in på en körbana från en cykelbana väja även för det fordon som svänger i korsningen. På korsningar av cykelbanor och körbanor i Tyskland och Holland tillämpas det sådana väjningsregler som motsvarar reglerna för korsningar av två körbanor. I Norge, Danmark, Holland och Tyskland används vägmärkning motsvarande vägmärkningen för fortsättning på cykelbana endast då ett vägmärke eller ett trafikljus förpliktat det andra fordonet att väja för cyklister.

Användningen av cykelbanan. Skyldigheten att använda en med vägmärke angiven cykelbana grundar sig i Finland på den internationella överenskommelsen om vägmärken. En cykelbana anges med ett runt märke med blå botten även i Sverige, Estland, Danmark, Tyskland och Holland.

Skyldigheten att använda cykelbanor som finns till vänster om vägen har dock lindrats i många stater. I Hollands används utöver det förpliktande märket för cykelbana ett vägmärke med text som anger frivillig cykelbana. I Norge används endast det fyrkantiga vägmärket som anger frivillig cykelbana.

Skyddshjälm. Användningen av skyddshjälm nämns inte alls i de internationella överenskommelserna. Reglerna för användningen varierar i de europeiska staterna, och de flesta stater i Europa har ingen regel som gäller användningen av hjälm.

I Finland gäller en rekommendation om användningen av hjälm. I Slovenien har man en rekommendation som gäller för vuxnas användning, men för under 14- åringar gäller en skyldighet att använda hjälm. I Sverige och på Island är under 15-åringar skyldiga att använda hjälm, och i Österrike gäller skyldigheten under 12-åringar. I Slovakien är alla cyklister skyldiga att använda hjälm utanför tätort, medan skyldigheten i tätortsområden gäller under 15-åringar. I Spanien gäller användningsskyldigheten utanför tätorter alla cyklister. Regeln gäller dock inte cykling under hett väder eller vid uppforsbacke, eller dem med cykling som yrke. I tätorterna gäller skyldigheten under 16-åringar.

Motordriven fordonstrafik

Stannande och parkering. I Finland får fordon parkera endast på den högra sidan av en dubbelriktad körbana. Sverige och Tyskland har motsvarande regel. I Estland och Norge får man under vissa villkor parkera även på den vänstra sidan av körbanan.

I Finland får ett fordon med iakttagande av särskild försiktighet och kortvarigt stannas på gångbanan och cykelbanan för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning. I Sverige, Norge och Danmark får gångbanan och cykelbanan inte användas för stannande, om detta inte anges med vägmärke.

Väjningsplikt. Enligt den internationella konventionen om vägtrafik är det den som kommer från en väg från en fastighet, stig eller ägoväg som är skyldig att väja. Begreppen ”stig” och ”ägoväg” får definieras på nationell nivå.

I de flesta stater gäller väjningsplikten även för den som kommer från en gård eller gågata eller ett parkeringsområde och andra motsvarande områden. I Finland, Sverige, Norge, Danmark och Estland gäller väjningsplikten även den som kommer in på körbanan från en cykelbana, med de undantag som gäller trafikreglerna för cyklister. I Sverige, Danmark och Tyskland har den som korsar en gångbana eller cykelbana väjningsplikt när den kommer in på körbanan.

Undantagsbestämmelser. Enligt den internationella överenskommelsen ska utryckningsfordon som avger särskilda ljud- och ljussignaler lämnas fri passage. Denna regel gäller i Finland, Sverige och Tyskland. I Estland och Norge ska fri passage lämnas även åt utryckningsfordon som endast avger ljussignaler.

Reglering av trafiken

Prioritetsordningen inom trafikregleringen. Enligt den internationella konventionen om vägtrafik har trafikljussignalerna prioritet framom de vägmärken som anger väjningsplikten. I Finland har ljussignalerna företräde framför alla andra anordningar som reglerar trafiken, men i praktiken tillämpas regeln endast när det gäller vägmärken som anger väjningsplikten.

Vägmärken. Enligt den internationella överenskommelsen får bottenfärgen vara antingen vit eller gul på varningsmärken, märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt samt märken som anger förbud och begränsningar. Bottenfärgen på märkena är vit i nästan alla stater i Europa. I Finland och Sverige och på Island är bottenfärgen gul. I vissa stater har de temporära varnings-, förbuds- och begränsningsmärkena gul botten.

Vägmarkeringar. Enligt den internationella överenskommelsen om vägmärken ska långsgående körfältslinjer, varningslinjer och spärrlinjer vara vita. Finland har gjort ett förbehåll i fråga om användning av gula spärrlinjer och varningslinjer för särskiljande av motsatta trafikriktningar.

Användning av fordon

Fordons däck. Enligt grundprincipen i den internationella överenskommelsen om vägtrafik ska ett fordon som härstammar från någon av konventionsstaterna och som uppfyller denna stats nationella krav och de vissa minimikrav som anges i överenskommelsen få framföras i de andra konventionsstaterna tillfälligt utan att dessa stater ställer ytterligare tekniska krav på fordonet. När det gäller däcken föreskrivs det att motorfordons och släpvagnars hjul ska vara försedda med luftdäck som till skicket är sådana att de garanterar säkerheten och väggreppet också då vägen är våt.

I bilaga I till överenskommelsen och i den europeiska överenskommelse som kompletterar den förtecknas de undantag som får göras vid godkännandet av fordon för internationell trafik. Ett av undantagen gäller att man under vinterförhållanden får kräva snökedjor på motorfordon med en totalmassa som är över 3,5 ton.

Trots bestämmelserna i konventionen gäller många europeiska staters krav för användningen av person- och paketbilers däck under vintertid även utländska fordon. Dessutom har flera stater krav på de däck som lastbilar och bussar och deras släpvagnar använder under vintertid eller vid vinterförhållanden, vilka oftast gäller däckens spårdjup, vinteregenskaper eller båda dessa.

2.2.6. Trafikpåföljder och trafikpåföljdssystem i vissa stater i Europa

Europas påföljdssystem inom vägtrafiken skiljer sig från varandra när det gäller påföljdssystemens natur, själva påföljderna och förfarandena för bestämmandet av dessa. Nedan följer en allmän beskrivning av systemen i Sverige, Tyskland, Estland, Storbritannien och Wales samt Holland.

Sverige

Sveriges centrala bestämmelser om trafik finns i trafikförordningen. Straffen för de vanligaste trafikförseelserna påförs med stöd av trafikförordningen. Om de allvarligaste trafikbrotten föreskrivs det i lagen om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), och utöver den kan brottsbalkens bestämmelser om t.ex. orsakande av skada eller dödsfall komma i fråga. Ansvaret enligt trafikförordningen åsidosätts om gärningen kan bestraffas med stöd av brottsbalken eller trafikbrottslagen.

I Sverige är systemet för påföljder för trafikförseelser straffrättsligt.

Straff för trafikförseelser påförs i regel utanför domstolarna antingen genom föreläggandet av ordningsbot eller strafföreläggandet, vilka det föreskrivs om i rättegångsbalken. Den vanligaste påföljden för trafikförseelser är en till beloppet fast ordningsbot. Beloppet av ordningsboten fastställs enligt en ordningsbotskatalog som fastställs genom riksåklagarens förordnande.

Straffrättsligt förfarande. Beslut om föreläggande av ordningsbot (48 kap. i rättegångsbalken) kan fattas av en polis, åklagare, tullman eller tjänsteman vid gränsbevakningsväsendet, eftersom förfarandet i huvudsak motsvarar ett strafföreläggande. Föreläggandet av ordningsbot kan dock också komma i fråga i samband med övervakningsuppdrag, varvid förfarandet

RP 180/2017 rd

kan godkännas av den misstänkte omedelbart. Föreläggandet av ordningsbot kan tillämpas vid sådana lindriga brott för vilka man endast kan påföra normerade bötesstraff och som finns med i den lista som fastställs av riksåklagaren.

Ordningsbot kan inte föreläggas om den misstänkte förnekar gärningen. Ett föreläggande av ordningsbot som godkänns av den misstänkte motsvarar till dess konsekvenser en lagakraftvunnen dom. Föreläggandet av ordningsbot tillämpas främst vid trafikförseelser.

Genom straffföreläggandet (kap. 48 i rättegångsbalken) kan man förelägga böter och villkorliga domar samt ålägga andra särskilda rättsliga påföljder såsom påföljder som gäller förlust, samfundsböter till juridiska personer eller penningersättningar till målsägande. Normerade böter kan inte föreläggas genom straffföreläggandet.

Ett yrkande om straff framställs av åklagaren på basis av ett förundersökningsprotokoll eller någon annan handling. Yrkandet om straff framställs först efter den normala åtalsprövningen. Efter det ska den misstänkte underrättas om yrkandet om straff. Den misstänkte ska godkänna yrkandet om straff genom att lämna åklagaren en utredning där denne erkänner gärningen och godkänner den påföljd eller de påföljder som yrkas. I vissa fall kan yrkande om straff även godkännas genom att betala en bot. Ett godkänt straffföreläggande har samma rättsverkningar som en lagakraftvunnen dom. Om föreläggandet inte godkänns leder det i regel till väckande av åtal.

Vid straffföreläggande kan överklagandet hos underrätten endast ske genom de extraordinära rättsmedlena klagan över domvilla och resning (felaktigt förfarande eller avgörande som inte grundar sig på lag) eller då erkännandet inte har varit giltigt. Polisen deltar inte i förfarandet för straffföreläggande.

I Sverige är det alltid föraren av fordonet som är ansvarig för trafikförseelsen.

De uppgifter om förseelsen som tas upp av den automatiska trafikövervakningsanordningen och den bild av fordonets registreringsskylt och av föraren som systemet sparar överlämnas till polisens automatiska trafikövervakningscentral. Med hjälp av vägtrafikregistret utreder polisen vem som är fordonets ägare och jämför ägarens pass- eller körkortsbild med den bild som tagits av trafikövervakningsanordningen. Polisen kan också jämföra anordningens bild med pass- eller körkortsbilder av ägarens nära släktingar, om det inte är ägaren som finns på bilden.

Om polisen identifierar föraren, ska föraren upplysas om att denne är misstänkt. Utöver uppgifterna om förseelsen ska föraren även upplysas om att det är den person som kör fordonet som är ansvarig för förseelsen. Upplysningarna ska innefatta övervakningsanordningens bild. Dessutom ingår en begäran om erkännande eller förnekande av förseelsen. Om föraren erkänner förseelsen, ska den misstänkte sändas föreläggandet av ordningsbot eller straffföreläggandet per post. Om fallet förnekas, begärs den misstänkte meddela orsaken till detta. Detta är dock ingen juridisk skyldighet. Om förseelsen förnekas eller om svar på polisens brev uteblir, kan polisen fortsätta undersöka saken och lämna ärendet vidare till åklagare för åtalsprövning.

I Sverige har man vid flera tillfällen diskuterat möjligheten att föreskriva i lag om ägaransvaret vid trafikbrott. betänkande av Utredningen om ägaransvar vid trafikbrott. HFD 2005:86. Tillsvidare finns inga bestämmelser om ägaransvaret.

Exempel på påföljder för trafikförseelser i Sverige:

RP 180/2017 rd

Förseelse	Normerad ordningsbot	Andra straff	Återkallelse av körkort*
Hastighetsöverskridning max. På område med begränsningen 50 km/h			
1-10 km/h	2 000 kr		
21-25 km/h	3 200 kr		2 mån.
31-40 km/h	4 000 kr		2-3 mån.
Till åklagare vid över 41 km/h		bötesstraff	4 mån. -
Hastighetsöverskridning på område med en begränsning över 50 km/h			
1-10 km/h	1 500 kr		
21-25 km/h	2 800 kr		
31-35 km/h	3 600 kr		2 mån.
36–50 km/h	4 000 kr		2-3 mån.
Till åklagare vid över 51 km/h		bötesstraff	4 mån. -
Körning mot rött ljus	3 000 kr (lätt trafik 1500 kr)		1-2 mån.
Väjar inte för gående på övergångsställe	3 000 kr (lätt trafik 1 500 kr)		
Överträdelse av omkörningsförbudet	3 000 kr		
Användning av mobiltelefon under körning		bötesstraff 1 500 kr**	
Vårdslöshet i trafik (jfr äventyrande av trafiksäkerheten)		dagsbot	2-10 mån.
Grov vårdslöshet i trafik (jfr grovt äventyrande av trafiksäkerheten)		fängelse max. 2 år	1 år - 2 år 6 mån.
Rattfylleri (över 0,2–0,99 ‰)		bötesstraff eller fängelse max. 6 mån.	varning - 1år***
Grovt rattfylleri (1,00–1,50 ‰)		fängelse max. 2 år	2 år

*Riktgivande uppgifter enligt rättspraxis, beslut om återkallelse av körkort fattas dock alltid från fall till fall. Källa:

http://trafikjuristen.se/korkortingripande/aterkallelsepraxis/aterkallelsepraxis_start.htm
. 30.1.2015.

**regeln har gällt från och med 1.12.2013, i de första fallen har förelagts 1 500 kr i bot

***2 år vid återfall eller om föraren har ett diagnostiserat alkoholproblem

Tyskland

I Tyskland heter den centrala författningen om vägtrafik Straßenverkehrsgesetz (vägtrafiklagen), i vilken det även föreskrivs om påföljderna för trafikförseelser.

Trafikreglerna finns i den vägtrafikförordning (Straßenverkehrs-Ordnung) som utfärdats med stöd av 6 § i vägtrafiklagen.

År 1952 övergick Tyskland till ett system där ringa vägtrafikförseelser behandlas som s.k. ordningsförseelser (Ordnungswidrigkeit). De vanligaste, lindriga trafikförseelserna avkriminaliserades och överfördes till förvaltningsmyndigheternas behörighet. Endast de allvarigare gärningarna omfattas fortfarande av det straffrättsliga systemet. Målet var ett effektivare system för behandlingen av de vanliga trafikförseelserna.

I stället för ett straffrättsligt straff är påföljden vid en ordningsförseelse en administrativ bot (Bußgeld). Bestämmelser om ordningsförseelser och de botförfaranden som gäller dem finns i lagen om ordningsförseelser (Ordnungswidrigkeitengesetz). Om en särskild bestämmelse inte finns i lagen om ordningsförseelser, är det dock lagen om straffprocess som ska tillämpas (Strafprozeßordnung). Grova trafikförseelser, särskilt de som medfört fara eller skada för andra vägtrafikanter, behandlas däremot som brott. Inom ramen för det administrativa ordningsbotsförfarandet kan man även bestämma körförbudspåföljder. Storleken på den administrativa boten, körförbudets längd och eventuella felpoäng som inverkar på körrätten bestäms enligt den förteckning över straff i form av administrativa böter som finns i en bilaga i förordningen (Bußgeldkatalog).

Inledandet och avslutandet av förfarandet är beroende av den behöriga myndighetens prövning. Förundersökningen sköts av polismyndigheterna, som vid utförandet av undersökningen ska iaktta nästan alla samma rättigheter och skyldigheter som vid behandlingen av ett normalt brott. Under undersökningens gång kan svarande skriftligen uttrycka sin åsikt om händelserna. Besvär över myndigheternas förfarande vid förundersökningen får anföras hos domstolen.

Förvaltningsmyndigheten kan förelägga en administrativ bot (Bußgeldbescheid) för en ordningsförseelse i trafiken till ett belopp av högst 2 000 euro. Innan den behöriga myndigheten beslutar om föreläggande av bot, ska den misstänkte ges tillfälle att bli hörd angående det åtal som väckts mot denne. Botföreläggandet förutsätter inte den misstänktes samtycke, men den misstänkte kan motsätta sig boten inom två veckor, varvid förvaltningsmyndigheten antingen själv återkallar boten eller överför ärendet till åklagaren som lämnar ärendet vidare till den behöriga underrätten. Om underrätten anser att ärendet kan tas till behandling, kan den hålla en muntlig huvudförhandling och döma ut en dom som kan vara en allvarligare påföljd än de ursprungliga ordningsböterna.

Underrätten kan också avgöra saken genom ett beslut (Beschluss), om den anser att en muntlig behandling inte behövs och om åklagaren eller den misstänkte inte motsätter sig det. I dessa fall kan underrätten bland annat befria den misstänkte, fastställa böterna eller avsluta behandlingen av åtalet, men inte höja bötesbeloppet.

När det gäller lindriga ordningsförseelser kan förvaltningsmyndigheten ge varningar (Verwarnung) och förelägga mindre böter i förmaningssyfte (Verwarnungsgeld), om personen i fråga samtycker till detta genast eller senast inom en vecka. Samtycket uttrycks genom att betala boten. En bot som föreläggs i förmaningssyfte kan uppgå till högst 55 euro. Om betalningen görs, avslutas behandlingen, men om betalningen inte görs och förvaltningsmyndigheten anser att svaranden har gjort sig skyldig till en förseelse, kan förvaltningsmyndigheten även i detta fall utfärda bötesföreläggandet.

När en trafikförseelse konstateras genom den automatiska trafikövervakningen, måste myndigheten utreda vem som är fordonsföraren för att kunna bestämma en påföljd. I Tysklands system finns inga undantag från skuldprincipen, och påföljder för en förseelse kan aldrig utfärdas till andra än den faktiska gärningsmannen.

I samband med de gärningar som upptäcks genom den automatiska trafikövervakningen utreds först innehavaren av fordonet med hjälp av den bild som övervakningsanordningen tagit och det registernummer som syns på den. Efter detta fortsätter polisen utreda vem som körde bilen vid tidpunkten för gärningen. Till innehavaren sänds i allmänhet en blankett för hörande (Anhöringsbogen). Genom att returnera den kan innehavaren yttra sin åsikt om förseelsen, erkänna ordningsförseelsen eller lämna uppgifter om fordonets förare, om det var någon annan än innehavaren som körde fordonet vid tidpunkten för förseelsen. Den misstänkte har dock även tystnadsrätt vid förfarandet för ordningsförseelser, och är således inte skyldig att returnera blanketten för hörande.

Genom blanketten för hörande iakttar man den misstänktes rätt att bli hörd, men underrättar även den misstänkte om att förfarandet för ordningsförseelsen har inletts. När till exempel den person som syns på bilden som togs av övervakningsanordningen är av ett annat kön än fordonsinnehavaren eller när ägaren av fordonet är en juridisk person, sänds i stället för blanketten för hörande ett frågeformulär till vittnet (Zeugenfragebogen) i vilket den misstänkte kan erkänna ordningsförseelsen, ange den person som körde fordonet vid tidpunkten för förseelsen och yttra sin åsikt om förseelsen.

Om man inte lyckas utreda vem som är föraren med hjälp av blanketten för hörande, kan fordonsinnehavaren kallas personligen till hörandet eller myndigheten besöka innehavaren för att höra honom eller henne om saken. Förvaltningsmyndigheten har också rätt att kontrollera den passbild som har sparats i befolkningsregistret och att i sista hand höra andra vittnen.

Fordonsinnehavaren kan dock förpliktas att föra körjournal för ett eller flera av de motorfordon som denne innehar. Körjournal krävs vanligtvis inte vid de allra lindrigaste ordningsförseelserna eller när detta anses vara orimligt. Huruvida innehavaren förpliktas att föra körjournal, kan även bero på innehavarens förfarande och medverkande under undersökningens gång.

I körjournalen ska föraren före varje körning anteckna förarens namn och adress, fordonets registreringsnummer samt datum och klockslag då körningen börjar. Då körningen är slut ska datum och klockslag antecknas samt körjournalen undertecknas.

Vid parkeringsfel kan fordonsinnehavaren förpliktas att enligt 25 a § i lagen om ordningsförseelser bära ansvaret för kostnaderna för förfarandet för ordningsförseelsen, om man inte före preskriptionen av åtalet lyckas utreda den förare som gjort sig skyldig till förseelsen eller om utredningen medför orimligt höga kostnader. Innehavaren ska ges tillfälle att bli hörd i fråga om föraren av fordonet innan beslutet om kostnaderna fattas.

Innehavaren ska ansvara för egna kostnader, en fast myndighetsavgift på 20 euro, kostnader för delgivningen och för eventuella övriga parters kostnader. Bestämmelsen lämpar sig endast för sådana gärningar som strider mot bestämmelserna om parkering och stannande, och kan således inte tillämpas på förseelser i den rörliga trafiken.

Brott eller ordningsförseelse? Enligt definitionen i 1 § i lagen om ordningsförseelser innebär en gärning en ordningsförseelse, om det för denna påförts endast en administrativ bot. Således har lagstiftaren i princip fria händer att besluta om påföljden ska bli straffrättslig eller administrativ.

RP 180/2017 rd

Utöver den formella definitionen i lagen har man också försökt utreda gränsdragningarna mellan brott och ordningsförelser inom rättsvetenskapen i Tyskland. Enligt kvalitativa teorier finns det skillnader mellan de grundläggande aspekterna som karakteriserar en ordningsförelse och ett brott. Ordningsförelserna förklaras som förelser endast mot sådana abstrakta ordningsnormer som har skapats av samhället, emedan brotten även är gärningar som strider mot redan befintliga rättsobjekt och som har ett särskilt särdrag av att vara socialt och etiskt klandervärda. Enligt de kvantitativa resultaten är den enda skillnaden att man vid ordningsförelser gör fel i mindre omfattning.

Exempel på påföljder för trafikförelser i Tyskland:

Förelse	Administrativ bot	Felöäng	Körförbud/ Återkallelse av körkort	Böter eller frihetsberövande som döms ut i domstol
Överskridning av hastighet i tätort				
1-20 km/h	15 €			
21-25 km/h	80 €			
26-30 km/h	100 €	1		
31-40 km/h	160 €	2	Körförbud 1 mån.	
41-50 km/h	200 €	2	Körförbud 1 mån.	
51-60 km/h	280 €	2	Körförbud 2 mån.	
över 70 km/h	600 €	2	Körförbud 3 mån.	
Överskridning av hastighet utanför tätort				
1-20 km/h	10 €			
21-25 km/h	70 €			
26-30 km/h	80 €			
31-40 km/h	120 €	1		
41-50 km/h	160 €	2	Körförbud 1 mån.	
51-60 km/h	240 €	2	Körförbud 1 mån.	
61-70 km/h	440 €	2	Körförbud 2 mån.	
över 70 km/h	600 €	2	Körförbud 3 mån.	

RP 180/2017 rd

För kort avstånd till bilen framför vid 80 km/h – 100 km/h	75–320 €	1		
Rattfylleri 0,5-1,1 ‰ första gången	500 €	2	Körförbud 1 mån.	
Överträdelse av regel om övergångsställen	80 €	1		
Användning av mobiltelefon under körning	60 €	1		
Rattfylleri över 1,1 ‰ (brott)		3	Återkallelse av körkort	Frihetsstraff max. 1 år eller bot
Äventyrande av trafiksäkerheten (brott)		3	Återkallelse av körkort	Frihetsstraff max. 5 år eller bot
Smitning i vägtrafik (brott)		3	Återkallelse av körkort	Frihetsstraff max. 3 år eller bot

Estland

I Estland är förseelserna uppdelade i förseelserna enligt strafflagen (Karistusseadustik) och de administrativa förseelserna som det föreskrivs om genom speciallagar och i trafiklagen (Liiklusseadus) vad gäller trafikförseelserna. Om behandlingen av de administrativa brotten föreskrivs det i en förfarandelag (Väärteomenetluse seadustik). Det är endast domstolarna som får behandla brott, men de administrativa förseelserna får behandlas av både domstolarna och förvaltningsmyndigheterna (bl.a. polisen, tulltjänstemän, lokala myndigheter). Trafikförseelserna är typiska administrativa förseelser.

För administrativa förseelser kan dömas ut administrativa böter eller korta straff som medför frihetsberövande. Förvaltningsmyndigheterna är behöriga endast när det gäller föreläggandet av administrativa böter, och det är alltid en domstol som beslutar om frihetsberövande. Förvaltningsmyndigheten väljer dock om det ska föreläggas en administrativ bot eller om ärendet ska föras till domstol för påförande av straff som medför frihetsberövande.

Vid administrativa förseelser är den kortaste möjliga tiden för frihetsberövande 1 dag, och den längsta 30 dagar.

Om personen gör sig skyldig till ett brott samtidigt med den administrativa förseelsen, påförs straff endast för brottet. Om det dock inte påförs något straff för brottet, kan personen bestraffas för den administrativa förseelsen.

Trafikförseelserna behandlas genom det administrativa förfarandet, med undantag av de allra allvarligaste gärningarna. Det är mycket få gärningar som bestraffas såsom trafikbrott. Såsom brott behandlas främst sådana grova fall av rattfylleri och försummelse av trafikregler som har orsakat allvarliga personskador. Även olovlig användning av symbolerna för utryckningsfordon är ett brott enligt strafflagen. Bestämmelserna om trafikbrott finns i 23 kap. i Estlands strafflag.

RP 180/2017 rd

Exempel på påföljder för trafikförseelser i Estland:

Förseelse	Egentliga straff (maximala straff)	kompletterande körförbud
Överskridning 1-20 km/h	120 €	
Överskridning 21-40 km/h	400 €/ körförbud 6 mån.	1-3 mån.
Överskridning 41-60 km/h	800 €/ körförbud 12 mån./frihetsberövande*	3-6 mån.
Överskridning över 60 km/h	1 200 €/ körförbud 24 mån./frihetsberövande*	6-12 mån.
Rattfylleri 0.20–0.49 ‰	400 €/ körförbud 6 mån.	Förstagångsförbrytare: 3-9 mån. Återfallsförbrytare: 3-12 mån.
Rattfylleri över 0.50–1.49 ‰	1 200 €/ körförbud 12 mån./frihetsberövande*	Förstagångsförbrytare: 3-9 mån. Återfallsförbrytare: 3-12 mån.
Smitning från olycksplats eller underlåtenhet att bistå skadade (Smitning i vägtrafik eller försummande av räddningsåtgärd)	1 200 €/ körförbud 24 mån./frihetsberövande*	6-12 mån.
Användning av mobiltelefon under körning	200 €	
Överträdelse av regel om övergångsställen	200 €	
Överträdelse av regel om övergångsställen och därmed framkallande av fara	400 €	1-3 mån.
Vållande av skada eller döds vållande i trafiken - ett offer (brott)	Penningstraff eller max. 3 år fängelse	Max. 3 år
Vållande av skada eller döds vållande i trafiken - två eller flera offer (brott)	1-5 år fängelse	Max. 3 år
Körning av motordrivna fordon i berusat tillstånd (brott)	Penningstraff eller max. 3 år fängelse	Max. 3 år

*Frihetsberövande med anledning av administrativa förseelser: 1-30 dagar

England och Wales

I England och Wales är det påföljdssystem som används för trafikförseelser i regel straffrättsligt. I nuläget kan man dock välja att kontrollera parkeringsfel och olovlig körning på körfält för busstrafik genom administrativa straffavgifter som påförs av de lokala råden (Local councils) och av Transport of London i London, eller genom de straffavgifter som påförs av de privata övervakningsföretagen. De centrala bestämmelserna finns i vägtrafiklagen 1988

RP 180/2017 rd

(Road Traffic Act 1988) och i strafflagen om vägtrafiken 1988 (Road Traffic Offenders Act 1988).

Oftast är påföljden vid trafikförseelser en bot till fast belopp (fixed penalty), varvid det är fråga om att polisen erbjuder en möjlighet att betala en fast bot och att godkänna eventuella felpoäng för att undvika en domstolsbehandling. De allvarligaste förseelserna behandlas i domstol. Att ge erbjudandet om en fast bot är ett alternativ som polisen själv beslutar om, och alla förseelser kan i princip föras till en domstol för behandling. I praktiken förs förseelserna direkt till domstol för behandling endast då det är fråga om de allvarligaste förseelserna eller då det finns behov att meddela körförbud. Polisen har inga befogenheter att meddela en person körförbud. Vid de lindrigaste trafikförseelserna kan den polis som utför övervakningen nöja sig med att ge en muntlig varning.

Vid fortkörning kan polisen även välja att erbjuda en möjlighet att delta i en kurs om körhastighet (speed awareness course). Genom att genomföra kursen med godkänt vitsord undviker man att betala böter och att få felpoängen registrerade. Kursen måste man dock betala själv, och kursavgiften är ofta minst lika stor som den fasta boten för fortkörningen skulle vara. Man får delta i utbildningen endast en gång inom tre år.

Böter till fast belopp. Polisen kan vad gäller de flesta av trafikförseelserna erbjuda en möjlighet att betala en bot till ett fast belopp (fixed penalty) och få felpoängen (penalty points) antecknade i körkortet. Bestämmelser om de böter till fast belopp som döms ut för trafikförseelser finns i del 3 i strafflagen för vägtrafiken 1988. De förseelser för vilka det är möjligt att påföra fasta straffavgifter anges i bilaga 3 i lagen.

Den som misstänks för förseelsen ges först ett meddelande om den fasta boten (fixed penalty notice). Om polisen tror att föraren av ett motordrivet fordon har gjort sig skyldig till en förseelse, kan polisen stanna fordonet och ge föraren meddelandet om den fasta straffavgiften på platsen. I normala fall kan meddelandet om den fasta straffavgiften ges på platsen endast om föraren visar sitt körkort och polisen är övertygad om att föraren som en följd av förseelsen inte skulle kunna meddelas körförbud enligt poängsystemet. En annan förutsättning är att föraren överlåter sitt körkort så att felpoängen kan antecknas i det.

Om förseelsen upptäcks genom den automatiska trafikövervakningen, ska den person som registrerats som ägaren av fordonet lämnas ett meddelande om åtalsavsikten (Notice of Intended Prosecution). Meddelandet om åtalsavsikten ska lämnas inom 14 dagar från förseelsen. Sådana förseelser på vilka detta förfarande ofta tillämpas är fortkörning och körning mot rött ljus. Syftet med meddelandet om åtalsavsikten är att i första hand utreda förarens identitet. De egentliga påföljderna meddelas efter att polisen har identifierat föraren. Polisen kan lämna ett meddelande om en fast bot eller en stämning till rättegång. Polisen har sex månader på sig att vidta dessa åtgärder.

Den fasta boten ska betalas inom 28 dagar. Om den fasta boten betalas inom tidsfristen, kan man efter detta inte längre inleda en annan process mot föraren i fråga om denna förseelse. Den fordonsförare som har förelagts en bot till fast belopp kan inom 28 dagar även välja att kräva att ärendet ska behandlas i domstol. I dessa fall förfaller det erbjudande som ingick i meddelandet om den fasta boten, och behandlingen av saken överförs till domstol. Om det däremot inte krävs ett domstolshörande och avgiften inte har betalats inom tidsfristen, blir den bot som verkställs 50 % större. Polisen kan samtidigt förelägga högst tre böter, varav endast en kan vara sådan där påföljden med felpoängen ingår.

Enligt 172 § i vägtrafiklagen är ägaren skyldig att på en till meddelandet bifogad särskild blankett ge uppgifter om den person som körde fordonet vid tidpunkten för förseelsen. Ägaren

RP 180/2017 rd

ska sända blanketten med de uppgifter som krävs tillbaka till polisen inom 28 dagar; i annat fall gör sig ägaren skyldig till en separat förseelse för vilken påföljden kan vara 1000 pund och 6 felpoäng i körkortet.

Avvikelse från detta kan göras, om ägaren kan motivera varför det var omöjligt att sända svaret. Europeiska människorättsdomstolen har godkänt förfarandet och bekräftat att skyldigheten att meddela vem som har kört fordonet inte strider mot skyddet mot självinkriminering (*O'Halloran and Francis*, 2007).

Exempel på påföljder för trafikförseelser i Storbritannien:

Förseelse	Fast bot	Bot som döms ut av domstol max.	Fängelsestraff max.	Körförbud	Felpoäng
Farlig körning		Obegränsad	2 år	Minst 1 år obligatorisk*	3-11**
Dödsvållande genom farlig körning		Obegränsad	14 år	Minst 2 år obligatorisk*	
Underlåtelse att stanna efter olycka		£ 5 000	6 mån.	Beroende av prövning	5-10
Rattfylleri eller försök till rattfylleri		£ 5 000	6 mån.	Minst 1 år obligatorisk*	3-11**
Vårdslös körning	£ 100	£ 5 000		Beroende av prövning	3-9**
Fortkörning	£ 100	£ 1 000, på motorväg £ 2 500		Beroende av prövning	3-6**
Underlåtelse att följa trafikljussignalerna	£ 100	£ 1 000		Beroende av prövning	3
Överträdelse av regel om övergångsställen	£ 100	£ 1 000			3
Underlåtelse att använda säkerhetsbälte	£ 100	£ 500			
Användning av mobiltelefon utan handsfree	£ 100	£ 1 000			3

*körprovet ska utföras på nytt efter att körförbudet upphört

**Felpoäng påförs endast om körförbud inte har meddelats

***3 felpoäng i samband med fast bot

Nederländerna

I Nederländerna finns de grundläggande vägtrafikbestämmelserna i vägtrafiklagen av 1994 (*Wegenverkeerswet 1994*) och i förordningen av 1990 om trafikregler och vägmärken (*Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990*). Enligt huvudregeln är behandlingen av förse-

elser mot vägtrafikregeln i princip en straffprocess, men i praktiken är det förfarandena utanför domstolarna som är huvudregeln. Nederländerna har tre gällande förfaranden utanför domstolarna, och dessa överlappar delvis varandra. De ringa vägtrafikföreseelserna överfördes 1989 från det straffrättsliga förfarandet till det administrativa förfarandet genom lagen om det administrativa genomförandet av trafikreglerna (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, Mulder-laki). De flesta trafikföreseelserna behandlas således genom det administrativa förfarandet. Utöver det administrativa förfarandet utgörs påföljdsalternativen av det straffrättsliga transaktionsförfarandet och förfarandet för strafföreläggande.

En gärning som i övrigt behandlas som en administrativ förseelse är enligt artikel 2 i Mulder-lagen ett brott om den har orsakat person- eller föremålsskador. Bestämmelserna om brott inom vägtrafiken finns i vägtrafiklagen, och de allvarligaste gärningarna behandlas fortfarande alltid som brottmål. Både straffprocesslagen (Wetboek van Strafvordering) och den allmänna lagen om förvaltningen och rätten (Algemene wet bestuursrecht), som sedan 2009 även innehåller de allmänna bestämmelserna om administrativa böter, gäller den s.k. *una via*-principen, dvs. *ne bis in idem*-principen mellan straff- och förvaltningsrätten (s.k. förbudet mot dubbel straffbarhet). Förseelsen kan således behandlas och bestraffas endast genom någotdera av de två möjliga systemen.

Administrativa böter enligt Mulder-lagen. Mulder-lagen ger polisen befogenheter att vid trafikföreseelser förelägga administrativa böter som uppgår till högst 390 euro. De förseelser som kan behandlas genom det administrativa förfarandet enligt Mulder-lagen förtecknas i lagens bilaga. I Mulder-lagens bilaga anges också beloppen för de fasta böterna för förseelser. Om förseelsen har orsakat person- eller föremålsskador, behandlas förseelsen dock inte genom det administrativa förfarandet.

Polisen utfärdar föreläggandet av boten, och efter det sänder det centrala ämbetsverk som ansvarar för indrivningen av böterna föreläggandet av den administrativa boten till den misstänkte. Även vissa andra myndigheter, t.ex. parkeringsövervakare och konduktörer, kan förelägga administrativa böter för förseelser som omfattas av Mulder-lagen. Ett botföreläggande som sänds till hemmet ska innehålla uppgifter om förseelsen, tidpunkten och platsen för denna samt förseelsekoden enligt bilagan i Mulder-lagen.

En administrativ Mulder-bot vinner laga kraft om den inte överklagas hos åklagaren inom sex veckor. Som en följd av att besvär anförts ska åklagaren höra den misstänkte och undersöka polisens föreläggande på nytt. Åklagaren kan besluta att upphäva böterna, förelägga rimligare böter, ändra brottsbeskrivningen på den gärning som ligger till grund för böterna eller att avslå besvären som grundlösa. Åklagarens beslut får överklagas hos underrätten (kantonrechter) inom sex veckor. När besvären anförts hos underrätten måste man såsom garanti betala en penningssumma som motsvarar böterna. Om besvären godkänns, återbetalas summan, men annars betraktas den som en betalning för böterna. Om böterna överstiger 70 euro, kan underrättens beslut ytterligare överklagas hos besvärdomstolen i Leeuwrden (gerechtshof). Efter besvärdomstolens beslut vinner de böter som redan i underrättsskedet betalades som garanti-summa laga kraft.

Enligt artikel 5 i Mulder-lagen kan boten föreläggas den registrerade ägaren eller innehavaren av fordonet, om fordonsföraren inte har kunnat identifieras på platsen för brottet eller förseelsen. Ägaren ansvarar för fordonet och för betalningen av boten, oberoende av om det är hen själv eller någon annan som körde bilen. Ägaren kan enligt artikel 8 befrias från ansvaret endast på tre grunder. Den första grunden är att bilen har varit kommersiellt uthyrd för en period som varit kortare än tre månader. Den andra grunden är att ägaren inte är ansvarig på grund av att fordonet före tidpunkten för förseelsen har sålts till en annan person som skriftligen har förbundit sig att ta över ansvaret. Dessutom befrias ägaren från ansvaret även genom att be-

visa att någon annan har kört fordonet mot ägarens vilja och utan att ägaren har kunnat förhindra det. I alla andra fall är ägaren ansvarig för betalningen av boten.

I Europeiska människorättsdomstolens avgörande *Falk* (19.10.2004) godkände man att ägaren i enlighet med Mulder-lagen var ansvarig för förseelserna. Enligt människorättsdomstolen stred förfarandet inte mot den oskuldspresumtion som definieras i artikel 6.2 i europeiska människorättskonventionen, även om den ansåg att de ringa trafikförseelser som bestraffades genom administrativa avgifter egentligen ingår i begreppet brott i artikel 6.

Transaktion. Innan man föreskrev om det administrativa Mulder-förfarandet avgjordes ringa trafikförseelser genom det transaktionsförfarande som möjliggörs genom strafflagen (Wetboek van Strafrecht, artikel 74) Detta gäller fortfarande såsom ett påföljdsalternativ vid trafikförseelserna i Nederländerna.

Transaktionsförfarandet är ett slags förlikningsförfarande utanför domstol där den misstänkte undviker att bli åtalad genom att frivilligt betala en avgift som föreslås av åklagaren (transactie) och genom att godkänna övriga eventuella villkor. De övriga villkoren för förlikningen kan bestå av förverkandepåföljder, skadeersättningar eller samhällstjänst.

Transaktionsförfarandet kan användas vid brott för vilka det döms ut straff som omfattar mindre än sex års fängelse. Det är dock beroende av åklagarens prövning om förfarandet erbjuds till den som gjort sig skyldig till förseelsen. Om den misstänkte inte godkänner förslaget om förlikning eller inte betalar avgiften inom tidsfristen, fortsätter behandlingen av ärendet i domstol. Påförandet av avgiften kan inte överklagas, utan om den misstänkte anser att påföljderna enligt förlikningsförslaget inte är sakliga, övergår ärendet till den normala straffprocessen. Samtycke till transaktionsförfarandet betyder inte detsamma som erkännande av skuld, och det antecknas inte i straffregistret.

Strafföreläggande. Avsikten är att transaktionsförfarandet ska ersättas stegvis med den straffprocess (strafbeschikking) som det föreskrivs om i straffprocesslagen av 2008 (artiklarna 257a-257h). Utan domstolens deltagande kan åklagaren utfärda ett strafföreläggande vid sådana straffrättsliga brott och förseelser för vilka det döms ut högst sex års fängelse. I enkla fall är också poliser, och enligt vad som föreskrivs särskilt även övriga tjänstemän, behöriga att utfärda strafföreläggande, som får omfatta en bot på högst 350 euro. En påföljd som har bestämts genom ett strafföreläggande som utfärdas av åklagaren kan utöver boten bestå av samhällstjänst eller obligatorisk utbildning, förlust av brottshjälpmedlet, brottsofferavgift eller körförbud på högst sex månader. Dessutom kan den misstänkte ges andra särskilda anvisningar.

Fängelsestraff kan inte påföras genom ett strafföreläggande. Innan strafföreläggandet utfärdas ska åklagaren höra den misstänkte antingen personligen eller per telefon. Strafföreläggandet kan överklagas hos brottmålsdomstolen inom 14 dagar, och då överförs ärendet till den normala straffprocessen. Strafföreläggandet motsvarar ett beslut av domstol, och godkännandet av den tolkas som att man erkänner sin skuld.

Även i vägtrafiklagens straffrättsliga system är det möjligt att ålägga ansvaret på den registrerade ägaren eller innehavaren vid de allra lindrigaste förseelserna (overtreding) där föraren inte har identifierats på platsen (artikel 181). Ägaren befrias dock från ansvaret genom att denne meddelar förarens namn och adress till myndigheterna. Ägarens eller innehavarens ansvar gäller inte allvarigare brott (misdrif).

Exempel på administrativa böter för fortkörning i Nederländerna:

RP 180/2017 rd

Överskridning	Tätorter	Landsvägar	Motorvägar
5 km/h	32 €	29 €	28 €
8 km/h	52 €	48 €	47 €
10 km/h	67 €	63 €	59 €
15 km/h	127 €	122 €	112 €
20 km/h	180 €	172 €	162 €
25 km/h	244 €	231 €	216 €
30 km/h	316 €	301 €	271 €
35 km/h	*	*	337 €
39 km/h	*	*	400 €
40 km/h	*	*	*

*=straffet döms ut i domstol

Förseelse	Administrativ bot
Rattfylleri 0,22-0,53 ‰ *	360 €
Rattfylleri 0,54-0,80 ‰	360 €
Rattfylleri 0,81-1,00 ‰	500 €**
Rattfylleri 1,01-1,15 ‰	600 €**
Rattfylleri 1,16-1,30 ‰	750 €**
Överträdelse av regel om övergångsställen	370 €
Körning mot rött ljus	230 €
Användning av mobiltelefon utan handsfree	230 €

*Gäller endast nya förare i fem år från och med beviljandet av det första körkortet

**För nya förare döms straffet ut i domstol

Brott	Maximalt straff	Körförbud
Rattfylleri över 1,31 ‰ (utan vållande av fara etc.)	3 mån. fängelse eller bot 8 100 €	Max. 5 år
Smitning från olycksplatsen	3 mån. fängelse eller bot 8 100 €	Max. 5 år
Äventyrande av trafiken	2 mån. fängelse eller bot 4 050 €	Max. 2 år
Orsakande av olycka då någon annan har förorsakats skada	1 år fängelse eller bot 20 250 €* ¹	Max. 5 år
Orsakande av olycka då en annan person har avlidit	3 år fängelse eller bot 20 250 €* ¹	Max. 5 år

*Grov vårdslöshet: 3 år fängelse eller bot 20 250 €

***Grov vårdslöshet: 6 år fängelse eller bot 81 000 €

¹ Om olyckan har förorsakats under påverkan av alkohol eller annat rusmedel ökas straffet med hälften.

2.3. Bedömning av nuläget

Enligt regeringen finns det behov och vägande skäl till att förnya och utveckla lagstiftningen om vägtrafiken. Innehållsmässigt är bestämmelserna i regel à jour, men de är uppsplittrade och ostrukturerade. Helheten är inte till alla delar konsekvent uppbyggd. De bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen är förknippade med strukturella problem och problem på normnivå. Att bedöma lagstiftningshelheten i förhållande till grundlagen är nödvändigt.

De ovannämnda problemen beror bland annat på att vägtrafiklagen har betraktats som en grundläggande författning som innehåller många sådana bestämmelser som bara vagt anknyter till dess tillämpningsområde. En sådan regleringsmall är inte ändamålsenlig.

När vägtrafikanterna och sakinnehållen grupperas i egna helheter är det lättare att behärska och tillägna sig trafikreglerna. Att kunna behärska och tillägna sig reglerna är viktigt med tanke på trafiksäkerheten.

Lagstiftningen om vägtrafik påverkas av den snabba utvecklingen inom fordonstekniken. Detta är viktigt att beakta på alla nivåer då regleringen utformas.

Allmänna trafikregler. Då trafiksystemet utvecklas ska man naturligt nog ta in nya definitioner i lagstiftningen, stryka onödiga definitioner och utveckla befintliga begrepp och definitioner. Till exempel begreppen korsning och cirkulationsplats, som är viktiga i vägtrafiken, finns inte med i den gällande lagen. Korsningen definieras i den internationella konventionen om vägtrafik.

Vägtrafiklagen innehåller inte heller någon definition av föraren av fordonet. Ur lagens bestämmelser framgår indirekt att föraren är en människa. Trots de ändringar som har gjorts i den internationella konventionen om vägtrafik finns det ett tryck på att utvidga begreppet *förare*. De system som är avsedda att assistera föraren bygger på sådan fordonsteknik som redan finns, och utvecklingen av de autonoma robotfordonen genom olika försök pågår. Detta bör beaktas i reformerna av lagstiftningen.

Lagstiftningen om vägtrafik innehåller många allmänna normer om vägtrafik som styr tolkningen av lagen och som utgör principer för vägtrafiken. Dessa är således inga egentliga trafikregler, utan normer som på en mer allmän nivå styr beteendet i trafiken. Om dessa principer kan samordnas, blir det lättare att tolka lagen och greppa lagstiftningen.

Enligt vägtrafiklagen ska gående *i allmänhet* använda reflexer, och cyklister och cykelpassagerare *i allmänhet* använda skyddshjälm. Att använda ordalydelsen *i allmänhet* i lagstiftning kan vara problematiskt. Skyldigheten i fråga om både användningen av reflexer och användningen av skyddshjälm behöver utvärderas i samband med reformen av lagstiftningen.

Fordonstrafiken. Cyklingen är en viktig trafikform. Cykeltrafiken ökar särskilt i de större städerna. Därför är det viktigt att reglerna inom cykeltrafiken är tydliga, lättförståeliga och enkla att tillämpa i praktiken. Enligt utredningar upplever man att trafikreglerna för cykeltrafiken är svåra att tillämpa i praktiken. Även trafikarrangemangen för cykeltrafiken har kritise-

rats. Cykeltrafiken hör till fordonstrafiken, inte till gångtrafiken; erfarenheten har visat att det är viktigt att betona denna aspekt.

I offentligheten diskuterar man ofta fordons stannande och parkering. Diskussionerna har t.ex. gällt distributionsparkeringen och parkeringsskivan samt parkeringstillståndet för personer med funktionsnedsättning. I lagstiftningen har reglerna om stannande och parkering delvis splittrats upp. Att samordna och uppdatera dem med beaktande av de olika vägtrafikanternas behov är ett viktigt mål.

Spårvägstrafiken. Även de regler inom vägtrafiken som reglerar spårvägstrafiken är uppsplittrade i lagstiftningen. Dessa behöver samordnas. Utvecklandet av reglerna på lagnivå är nu viktigare än någonsin, eftersom Tammerfors har beslutat att bygga ett spårvägssystem.

Regleringen av trafiken utgör en viktig del av vägtrafiklagen. Även det regleringssystem som gäller regleringen av trafiken och som finns i vägtrafiklagen och förordningen om vägtrafik är uppsplittrat. Det behövs ett enkelt och kostnadseffektivt system för beslutsfattandet i fråga om anordningarna för reglering av trafiken och för uppsättandet av dem. Beslut som gäller trafik-anordningar innebär utövning av offentlig makt. Bestämmelserna om detta bör utvecklas.

Den automatiserade trafiken utnyttjar data från fordon och infrastruktur samt de nätverk som omfattar dessa. Med tanke på fordonets framförande är det viktigt att ha kunskap om anordningarna för regleringen av trafiken och om deras influensområden.

Trafikanordningarnas data ingår för närvarande i Trafikverkets informationssystem enligt lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003). Genom lagstiftningen om vägtrafik kan man påverka så att anordningarnas data kan användas för systemet i mera omfattande grad.

Användningen av fordon. De bestämmelser som reglerar användningen av fordonen utgör en omfattande helhet. De gäller säkerhets- och skyddsanordningar, däck, slirskydd, fordons körhastigheter, lastning av fordon, ihopkopplande och bogsering av fordon samt lyktor och reflektorer. Vissa bestämmelser är inte längre aktuella eller ändamålsenliga. Regleringsnivån är låg.

Användningen av säkerhets- och skyddsanordningar ligger på en rätt bra nivå i Finland, även om den kan förbättras ytterligare. Särskilt skyddshjälm används vid framförande av motor-drivna fordon, och också passagerarna använder dem. Taxiförare är inte skyldiga att använda bilbälte. Användningsskyldigheten ska bedömas på nytt i samband med reformen av lagstiftningen.

För vissa fordonskategorier, t.ex. paketbilar och husbilar, gäller särskilda fordonsspecifika hastighetsbegränsningar. Att ändra hastighetsbegränsningarna är möjligt i och med utvecklingen av fordonens säkerhetsteknik. Genom att höja hastighetsbegränsningarna kan trafiken bli smidigare och tryggare, eftersom omkörningsbehovet minskar.

Det är viktigt att bestämmelserna om däck och slirskydd bedöms som en helhet när lagstiftningsprojektet genomförs. Man bör överväga att definiera de däck som är avsedda för vintern och att utvidga deras användningstid. Det s.k. vinterdäcktvånget gäller i fastlandsfinland från december till utgången av februari. På Åland beror användningstvånget på om det är vinterväglag, precis som i Sverige. Ofta är det dock vinterväglag i mellersta och norra Finland från oktober-november till mars-april. I de södraste delarna av Finland är vinterförhållandena inte längre någon självklarhet. Därför finns det skäl att bedöma skyldigheten att använda vinterbil-

däck även när det gäller fastlands Finland. Det finns också ett klart behov av en mera exakt definition av vinterbildäcken.

Genom ändringen av fordonslagen 2015 blev det möjligt att i vägtrafiken använda traktorer i kategorin med en konstruktiv hastighet på över 60 kilometer i timmen. Bestämmelser om användningen av dessa s.k. snabba traktorer behöver tas in i lagen i samband med reformen.

Trafikförseelserna och systemet för dem. I den trafikförseelse som avses i 103 § i vägtrafiklagen är det fråga om en s.k. blankostraffbestämmelse. Detta betyder att vilken gärning eller försummelse som helst som bryter mot vad som bestäms eller föreskrivs i vägtrafiklagen eller med stöd av den är straffbar enligt bestämmelsen. Denna regleringsmall innebär att det är omöjligt att greppa det straffbara beteendet endast genom att läsa lagen. Det är problematiskt med tanke på den straffrättsliga legalitetsprincipen.

År 1983 blev ordningsboten i praktiken en påföljd för ringa trafikförseelser i och med att lagen om ordningsbotsförfarandet (66/1983) trädde i kraft. Skillnaden i förhållande till de egentliga böterna blev tydligare, eftersom syftet med de egentliga böterna var att de ska fungera som en förmögenhetspåföljd som är kännbar.

Man trodde att ibruktagandet av ordningsboten skulle minska användningen av dagsböterna. Detta har dock inte skett, utan det totala antalet straff har ökat. Detta är en följd av att trafikmängden och trafikövervakningen har blivit effektivare.

Efter det att ordningsbotssystemet togs i bruk har dess ändamålsenlighet utvärderats. Redan 1988 konstaterade en fortkörningsarbetsgrupp i sitt betänkande att de fortkörningar som bestraffas med ordningsböter har mist karaktären av brott. Enligt arbetsgruppen har behandlingen av ringa förseelser i domstol, på grund av det invecklade förfarandet, möjligtvis bidragit till att den straffrättsliga förebyggande effekten har minskat såpass mycket.

Under reformprogrammet för rättsvården 2013–2025 (justitieministeriets publikationer 16/2013), som är ett av statsminister Sipiläs regerings grundläggande projekt, konstaterade man att Finlands påföljdssystem i stor utsträckning bygger på användningen av straffrättsliga påföljder. I programmet ifrågasätts huruvida det är ändamålsenligt att använda dem i så omfattande grad.

I programmet konstateras det att regeringen ska utreda förutsättningarna för en utvidgning av tillämpningsområdet för de administrativa påföljderna. En administrativ påföljd riktar sig oftast till en sådan förseelse eller verksamhet som upplevs som klandervärd. Den är inte straffrättslig och den utfärdas av en förvaltningsmyndighet. Vid bestämmandet av administrativa påföljder följer man inte den straffprocessuella ordningen. Trots detta är det fråga om sådana gärningar som är straffbara och som därför kan påföras sådana avgifter som graderas enligt olika grunder.

Av de nuvarande kriminaliserade gärningarna skulle de administrativa påföljderna t.ex. kunna omfatta sådana gärningar som inte har någon målsägande. Då man överväger vilka gärningar det administrativa förfarandet kan lämpa sig för, bör man beakta hurdan det rättsgoda är som man vill skydda med påföljden. Ju mer det handlar om en gärning som endast kränker det allmänna intresset, desto bättre lämpar sig det administrativa avgörandet för gärningen.

I reformprogrammet för rättsvården konstateras det också att överföringen av lindrigare gärningar till det administrativa systemet kan medföra kostnadsbesparingar utan att det äventyrar det straffrättsliga systemets trovärdighet. Detta ger bättre möjligheter än tidigare att avgöra

ärendena i den första fasen hos den administrativa myndigheten. Åklagaren har således ingen roll i saken och domstolens uppgift blir att behandla ärenden som gäller ändringssökande.

I allmänhet avser ett straff en negativ händelse och något som döms ut eller påförs någon för en gärning som enligt lagen är ett brott. Syftet med ett straff är att uttrycka klander och ogillande och att förorsaka skäligt lidande eller en skälig olägenhet. Bestämmelserna om de olika straffrättsliga straffmetoderna finns i strafflagen. Utöver dessa straff innehåller speciallagstiftningen många olika administrativa påföljder.

Dessa administrativa påföljder har också karaktären av straff. Vid administrativa påföljder är det fråga om en sådan påföljdskategori där tillämpningen baserar sig på ett myndighetsbeslut eller på bestämmelser i lag. Överföringen av förseelser från det straffrättsliga systemet till det administrativa påföljdssystemet har särskilt gällt förseelser av massnatur, t.ex. parkeringsfel. Även den penningssumma som används inom vissa specialbranscher påförs inom det administrativa förfarandet, t.ex. konkurrensbrottsavgiften där påföljdens storlek är kopplad till sakens ekonomiska intresse. De administrativa påföljder som används i vägtrafiken består av felparkeringsavgiften och överlastavgiften.

De straffrättsliga straffen har beskrivits vara mera socialt stämplande bland annat på grund av att de registreras. För att säkerställa påföljdssystemets allmänna förebyggande verkan har man ansett att påföljdssystemet ska vara ett separat system och att påföljderna ska graderas enligt hur allvarliga gärningarna är. De allra lindrigaste förseelserna och de gärningar som endast förorsakar ringa olägenheter för samhället ska inte belasta det straffrättsliga systemet.

I den gällande vägtrafiklagen kriminaliseras alla slags gärningar och försummelser som strider mot lagens bestämmelser. Utöver rattfyllerifallen har trafikbrotten under de senaste åren stått för cirka hälften av alla de brott som polisen fått kännedom om. Största delen av trafikbrotten statistikförs såsom trafikförseelser.

Det finns behov att reformera påföljdssystemet för de lindriga förseelserna inom vägtrafiken. Reformen får omfattande kriminalpolitiska konsekvenser, eftersom hundratusentals förseelser kategoriseras utanför det straffrättsliga systemet.

3. Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1. Målsättning

I den föreslagna lagen sammanförs lagstiftningen gällande beteendet i vägtrafiken. Syftet med den är att eliminera oklarheter och bristfälligheter gällande tillämpningen av lagstiftningen och att skapa en mer konsekvent helhet av lagstiftningen. På så sätt kan man upprätthålla och främja trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken och vägtrafikanterns likvärdighet, påverka läget i miljön på ett positivt sätt och möjliggöra automatisering inom vägtrafiken.

Ett allmänt avvecklande av regleringen har minskat byråkratin och ökat vägtrafikanternas eget ansvarstagande för trafiksäkerheten och miljön. Förutom att normerna gällande beteendet komprimeras, minskas också antalet enskilda bestämmelser. Ordalydelserna i bestämmelserna preciseras, förenklas och moderniseras. Lagstiftningen reformeras så att den motsvarar kraven i grundlagen.

Propositionen stöder regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare lagstiftning och avvecklande av normer, eftersom många förordningar och beslut upphävs. Ändringarna klargör bestämmelser och förfaranden och minskar i viss mån den administrativa bördan.

Den nya lagstiftningen har beretts med beaktande av den tekniska utvecklingen. Den bygger på en regleringsmall där olika grupper av vägtrafikanter, oberoende av ålder och kön, är likvärdiga och där man beaktar behoven hos grupper som är i behov av särskilt skydd. I detta hänseende härstammar propositionens randvillkor från de internationella överenskommelserna om vägtrafik och Europeiska unionens lagstiftning.

3.2 Alternativ för genomförandet

Lagstiftningen om vägtrafik består av bestämmelser om vägtrafikanTERS beteende. Den innehåller nästan uteslutande sådana rättigheter och skyldigheter som gäller vägtrafikanter eller väghållare. Med tanke på 80 § i grundlagen innebär detta att betydelsen av att föreskriva om detta i lag accentueras. Det är också viktigt att använda andra samhällseliga metoder för att styra regleringen av beteendet, t.ex. kommunikation och kampanjer.

Vid beredningen av propositionen har man till vissa delar bedömt också alternativa sätt för genomförandet och mallar för regleringen.

3.2.1 Fordonsförare

Den gällande vägtrafiklagen innehåller ingen definition av föraren av fordonet. Av bestämmelserna framgår dock indirekt att föraren av fordonet är en människa och att föraren ska ha kontroll över fordonet. För närvarande finns det olika tekniska system som bistår föraren av fordonet. En del av dem fungerar också utan förarens medverkan. På det internationella trafikområdet görs det olika försök och tester med autonoma fordon. Vid testerna förutsätts det att fordonet har en förare antingen inne i fordonet eller utanför. Med beaktande av bestämmandet av ansvaret är föraren den som beslutar om fordonets rörelser.

Enligt de internationella överenskommelserna om vägtrafik och Finlands lagstiftning får fordon ha typgodkända system som hjälper föraren utan dennes medverkan.

Vid beredningen av lagen övervägde man att ta in begreppet förare i lagen. Alternativet är att bestämmelserna inte alls anger huruvida det är en människa, en dator eller ett datasystem som styr fordonet. Ingenting av dessa regleringsmallar står i strid med den internationella överenskommelsen om vägtrafik, eftersom det är föraren som bär ansvaret för hur fordonet används i vägtrafiken.

Utvecklingen går snabbt särskilt när det gäller tekniken för styrningen av bilen. Den regleringsmall där föraren inte definieras exakt lämpar sig bättre för den tekniska utvecklingen av fordon.

3.2.2. Stannande och parkering av fordon

Parkering och stannande i distributionstrafiken. Enligt 27 § 1 mom. i vägtrafiklagen får fordon inte stannas eller parkeras på sådan plats eller så att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. Stannande och parkering av fordon bl.a. på gång- och cykelbanor är förbjudet enligt huvudregeln.

Stannande och parkering av fordon på gångbana och cykelbana är dock möjligt enligt 27 § 3 mom. i vägtrafiklagen, om särskild försiktighet iakttas. Stannande och parkering kortvarigt är möjligt för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning. En ytterligare förutsättning är att det inte i närheten finns någon annan för stannande lämpad plats och att tvingande skäl påkallar stannandet. Det stannade fordonet får inte medföra oskäligen olägenhet för användningen av

gångbanan eller cykelbanan. Föraren ska hålla sig i närheten av sitt fordon och vid behov flytta fordonet till en plats där det inte stör den övriga trafiken.

Ordalydelsen i undantagsbestämmelsen i 27 § 3 mom. i vägtrafiklagen kan tolkas på många sätt. Man har föreslagit att bestämmelsen ska kvarstå, men även att den ska upphävas på grund av att undantaget (den begränsade möjligheten att parkera eller stanna på gång- eller cykelbana) när det gäller vissa ställen håller på att bli en huvudregel vid parkering i samband med distribution. Upphävandet har motiverats med att parkering på gång- eller cykelbana kan störa trafiken och medföra fara för gående och cyklister. Att bevara denna bestämmelse motiveras med att den underlättar distributionen till butikerna.

Regeringen har beslutat att föreslå att det fortsättningsvis ska vara tillåtet att stanna och parkera för en kort tid på gång- och cykelbana när syftet är att säkra smidiga gods- och persontransporter.

Vid sidan av den föreslagna undantagsbestämmelsen är det också möjligt att utveckla parkeringen och stannandet för distributionen i städernas centrum genom att planera och bygga sådana lastningsplatser som lämpar sig för parkering och stannande i samband med distribution. Man har inte upplevt att det funnits ett tillräckligt behov av att utveckla parkeringen och stannandet vid distribution i gatuutrymmet, eftersom lagstiftningen innehåller en bestämmelse som möjliggör parkering på gång- och cykelbanor. På grund av att bestämmelsen kan tolkas på många sätt har det inte heller varit möjligt att övervaka detta effektivt. I Finland är parkering och stannande på gång- och cykelbana vid distribution vanligt i de stora städernas centrum där också gång- och cykeltrafiken är livlig.

Exempelvis i Stockholm, Oslo och Köpenhamn är det förbjudet att stanna och parkera på gång- och cykelbanor. I de andra nordiska länderna har man därför länge planerat och byggt utrymmen som lämpar sig för distribution.

I Helsingfors har man genomfört försök för utvecklande av distributionsparkeringen och infört arrangemang för särskilda lastningsplatser. Bra lösningar för distributionstrafiken minskar kostnaderna för alla parter i distributionskedjan och undanröjer störningar inom servicetrafiken. Datasystem som stöder styrningen av distributionen gör det möjligt att planera och sköta distributionen mera effektivt. Man kan utnyttja gatuutrymmet effektivt och beakta butikernas specialbehov såsom distributionstider och behov av materiel.

Genom att se till att det finns tillräckligt med lastningsplatser och genom att styra distributionstiderna och kvaliteten på materieleet ökar man säkerheten och smidigheten i distributionen och underlättar samtidigt distributions- och serviceverksamheten. Den största nyttan får man genom att separera distributionstrafiken från den övriga trafiken när det gäller tid och plats. Regleringen av leveranstiderna minskar i viss mån även trafikstockningarna och trafikens buller.

Stora fordon på gång- och cykelbanor begränsar sikten och minskar utrymmet för gång- och cykeltrafiken, vilket kan förorsaka trafikolyckor eller farliga situationer. Dessa fordon medför svårigheter för både synskadade och personer med nedsatt rörlighet. Statistik eller annan vetenskaplig information om olyckorna finns dock inte att tillgå.

När distributionsfordonet måste parkera eller stanna långt ifrån butiken tar distributionen dessutom en längre tid än när fordonet kan parkera eller stanna helt nära butiken. Därför borde det finnas tillräckligt många platser för parkering och stannande som är avsedda för distributionstrafiken. Distributionstrafikens platser för parkering och stannande skulle också kunna utnyttjas t.ex. av aktörer inom social- och hälsovården och mathållningen.

I samband med beredningen av lagstiftningen ordnade man genom tjänsten dinåsikt.fi en förfrågan om hur trafikreglerna borde utvecklas när det gäller detta. Man frågade medborgarna om distributionsparkeringen borde vara på körbanan, gångbanan eller cykelbanan. Av de som svarade (381) var det 71 % som understödde distributionsparkering på körbanan och 21 % som föredrog gång- eller cykelbanan.

I de öppna svaren var det många som framhöll att distributionsparkering på gång- eller cykelbanor förorsakar olägenhet och fara för de sårbaraste vägtrafikanterna, som t.ex. de med barnvagn och de som rör sig med rullstol eller rollator. De farliga situationerna uppstår när gående eller cyklister måste förflytta sig till körbanan för att väja för distributionsfordon. Gående kan överraska bilar eller cyklister genom att dyka upp bakom distributionsbilen, vilket kan orsaka farliga och kaotiska situationer. Flera personer nämnde också att distributionsparkeringen på körbanan fungerar bra i andra länder och undrade varför den inte gör det i Finland. Många betonade att det finns ett behov av sådana platser för parkering och stannande som är avsedda för lastning.

I svaren framfördes dock också att distributionsparkering på körbanan kan leda till att fordonstrafiken stockar sig totalt. En cyklist eller gående har mycket lättare att väja för en bil som har stannat i samband med distribution. Dessutom är det inte tryggt för föraren att arbeta på körbanan.

Parkering på vänster sida på dubbelriktade vägar. Enligt 26 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska fordon stanna och parkera på höger sida av vägen.

Som ett annat alternativ till högerparkeringen har man vid lagberedningen övervägt att även i Finland tillåta parkering på vänster sida på dubbelriktade vägar.

Att parkera på vänster sida på dubbelriktade vägar är tillåtet bland annat i Norge och Estland samt många stater i centrala Europa. Enligt den internationella överenskommelsen om vägtrafik är det möjligt att parkera på vänster sida.

Fördelarna med att parkera på vänster sida är att detta kan underlätta distributionstrafiken och vara ett tryggare alternativ för förarna inom distributionstrafiken. Det kan också minska biltrafiken i städernas centrum. På elbilarna kan laddningsuttaget finnas var som helst på fordonet, och därför kan parkeringen på vänster sidan underlätta tillgängligheten till laddningsstationen.

En nackdel med parkeringen på vänster sida kan vara att trafikolyckorna kan komma att öka innan förfarandet blir etablerat. Det finns dock ingen forskning om detta.

3.2.3. Cyklisters och cykelpassagerares skyddshjälm

Enligt 90 § i den gällande vägtrafiklagen ska cyklister och cykelpassagerare *i allmänhet* använda vederbörlig skyddshjälm under körning. Detta är en bestämmelse som har karaktären av en rekommendation och som inte medför något hot om straff.

Bestämmelsen bedömdes i omfattande grad i samband med beredningen av regeringspropositionen, eftersom hjälmen är viktig skyddsutrustning för cyklisten. Det föreslogs att användningen av hjälm ska bli en plikt, antingen utan eller med hot om straff. Det fjärde alternativet var att stryka rekommendationen om användningen från lagen helt och hållet.

Enligt utredningar är cyklingens nytta för hälsan större än riskerna, och en cyklande människas förväntade livslängd klart högre än hos en person som inte cyklar. Om rekommendationen om hjälmanvändningen stryks från lagen kan det stödja uppfattningen om cyklingen

som en lätt, normal och trygg trafikform som inte kräver särskild klädsel eller personlig skyddsutrustning. Detta kan göra cyklingen mer lockande.

Det finns många slag av cykling. Olycksrisken är annorlunda vid sportcykling med hög fart än vid lugn cykling i trafiken. Exempelvis i Danmark och Holland där cyklingen som färd sätt är vanligast i Europa, nämns inte cyklistens användning av skyddshjälm i lagen. Detsamma gäller Norge, som ligger i toppen vad gäller vägtrafiksäkerheten i Europa. I Sverige gäller skyldigheten att använda hjälm alla barn under 15 år.

Enligt vissa undersökningar kan ett tvång att använda hjälm minska cykeltrafiken. Detta överensstämmer i så fall inte med målet om att främja cykeltrafiken.

När det gäller samnyttjandet av cyklar, dvs. användningen av de s.k. stadscyklarna, skulle skyldigheten att använda hjälm, både med eller utan påföljder, vara besvärlig att genomföra i praktiken. Användningen av stadscyklarna bygger på att det är enkelt och spontant, och användarna bär inte med sig en hjälm för den händelse att de skulle behöva använda en stadscykel. De 500 stadscyklar som togs i bruk i Helsingfors i april 2016 användes före utgången av oktober för nästan 400 000 resor på sammanlagt över 740 000 kilometer.

Stadscyklarna synliggör cykeltrafiken som trafikform, vilket förbättrar säkerheten för alla cyklister. Planer om stadscyklar finns även t.ex. i Esbo och Tammerfors. Regeringen anser att främjandet av cykeltrafiken i städerna är ett viktigt trafikpolitiskt mål.

Ett tvång om att använda hjälm kan, både med och utan påföljder, påverka den skadeståndsrättsliga ställningen hos parterna i olyckor. Enligt det förfarande för skadestånd som bygger på trafikförsäkringslagen skulle en cyklist som lidit skada kunna anses ha medverkat till skadans uppkomst, om hen skulle ha rört sig på vägen utan hjälm.

Om bestämmelsen om hjälm slopas, kan användningen av hjälm minska, vilket sannolikt ökar risken för skallskador vid cykelolyckor. De nya planeringsprinciperna och andra ändringar av bestämmelser i fråga om cykeltrafiken syftar dock till att förtydliga arrangemangen för cykeltrafiken och på det sättet göra den säkrare.

Regeringen anser att rekommendationen om användning av skyddshjälm behöver finnas med även i den nya föreslagna vägtrafiklagen. Användningen av hjälm främjar cyklisternas personliga säkerhet, och därför bör användningen främjas också genom lagstiftningen.

Förutom genom lagstiftningen kan användningen av personlig skyddsutrustning främjas också genom positiv kommunikation som ökar förståelsen om vikten och konsekvenserna av användningen. Exempelvis i Finlands skidcenter har användningen av slalomhjälm ökat snabbt även om detta inte är en skyldighet. Trots att skyddsutrustningen förbättrar skyddet vid olyckor, varierar slutledningarna från utredningar och undersökningar i Finland och utomlands när det gäller de konsekvenser som ett tvång får för trafiksäkerheten och olycksrisken.

Genom bra trafikuppfostran, upplysning och information kan man inverka på de inställningar som skapar grunden för trafiksäkerheten. En viktig roll i detta spelar också föräldrarna, daghemmen, skolorna, idrottsföreningarna och övriga föreningar samt myndigheternas olika kampanjer och anvisningar. Exempelvis Trafikskyddet följer årligen upp den riksomfattande användningsgraden för reflexer och cykelhjälm och informerar om uppföljningen regelbundet. De producerar även praktiska anvisningar för lärare. Trafikskyddets material är öppet för alla och finns på dess webbsidor.

3.2.4. Gåendes reflexer

Enligt 42 § i den gällande vägtrafiklagen ska gående som rör sig under mörker på väg använda vederbörlig reflex *i allmänhet*. Rekommendationen att använda reflexer är till karaktären likadan som rekommendationen till cyklister om att använda skyddshjälm.

Liksom i fråga om skyddshjälmen, har man i samband med beredningen av lagen även övervägt huruvida rekommendationen om reflexer i dess nuvarande form ska bevaras.

Ett alternativ till rekommendationen om användningen vore att ålägga påföljder då reflexer inte används. Införandet av sådana påföljder kan i viss mån främja användningen av reflexer, men övervakningen av användningen skulle sannolikt bli bristfällig. När det gäller barns användning är det omöjligt att ingripa genom påföljder. Barns vinterkläder har ofta reflexer som har satts fast av tillverkaren. Om det krävs reflexer alltid när det är mörkt, kan användningsskyldigheten också begränsa rörligheten i orimlig grad. Ett fjärde alternativ vore att stryka denna rekommendation i lagen.

Regeringen föreslår att också rekommendationen om användning av reflexer ska ingå i den nya lag som föreslås. Användningen av reflexer är ytterst viktigt under skymning och mörker. Den föreslagna lagstiftningen är dock inte tillräckligt, utan användningen av reflexer bör främjas genom trafikuppfostran, upplysning, kampanjer och information. Användningen av reflexer bör även i fortsättningen följas upp t.ex. genom Trafikskyddets undersökningar.

3.2.5. Fordons vinterdäck

Skyldigheten för fordon att använda vinterdäck är i fastlands Finland bunden till kalendern. Enligt 16 § i den gällande användningsföreskriften ska vinterdäck användas från ingången av december till utgången av februari.

Som ett alternativ till detta har man föreslagit att föreskrifterna om vinterdäck ska ändras så att användningsskyldigheten gäller vinterväglag och således bättre motsvarar de växlande väderförhållandena i Finland. Denna mall motsvarar de bestämmelser som iaktas på Åland och i Sverige. Samtidigt ska tiden som omfattas av skyldigheten att använda vinterdäck utvidgas till november och mars.

Ett annat alternativ som bedömts är en bestämmelse i vilken den gällande bestämmelsen om användningen av vinterdäck (december, januari och februari) utökas med en period som baserar sig på vinterväglaget, t.ex. i november och mars.

Regeringen föreslår att skyldigheten att använda vinterdäck utvidgas till november och mars i hela Finland. Skyldigheten föreslås dock bli utvidgad till november och mars så att användningsskyldigheten endast gäller vinterväglag. Denna regleringsmall motsvarar Finlands växlande väderförhållanden bättre och uppfyller förslaget om att vägtrafikanterna själva ska bära ansvar för trafiksäkerheten.

Ändringen innebär strängare krav gällande vinterdäck för perioden mellan november och mars. Den innebär att vinterdäck ska användas även i november och mars, om det krävs på grund av vädret eller väglaget. Med väder eller väglag som kräver användning av vinterdäck avses vägförhållanden då man inom ett områdes vägnät, med beaktande även av mindre vägar, behöver använda vinterdäck på grund av att det är eller kan bli halt. Trafikövervakare ska i de enskilda fallen fastställa huruvida förhållandena är sådana att vinterdäck ska användas.

Syftet med de nya bestämmelserna är att rikta kravet om vinterdäck till de förhållanden under vilka användningen av vinterdäck är ändamålsenlig. Genom den nya regleringsmallen undviker man det att man t.ex. i södra Finland på basis av förhållandena skulle kunna använda

sommardäck i december, men inte kan göra det på grund av att den gällande bestämmelsen förbjuder det. Ändringen kan förbättra trafiksäkerheten i situationer där väglaget i mars eller november kräver användning av vinterdäck, men där användning av sommardäck är möjligt enligt de nuvarande bestämmelserna. Ett sommardäck som är i gott skick har de facto ett bättre grepp än ett vinterdäck på sådan våt asfalt som är typisk under hösten och förvintern.

Den föreslagna ändringen bedöms inte medföra betydande förändringar i de finländska bilisternas användning av vinterdäck. I Sverige har en sådan mildare reglering redan gällt länge, och trots det används vinterdäcken av 99,2 % av Sveriges bilister enligt Trafikskyddet.

3.2.6. Vägmarkeringarnas färger

I Finland är de spärrlinjer och varningslinjer som särskiljer körriktningarna gula. Den mittlinje som särskiljer körriktningarna och de övriga körfältslinjerna har vit färg. I nästan alla andra EU-stater används ett enfärgssystem där alla permanenta vägmarkeringar av körbanans mittlinje görs i vitt. I Norge och USA är alla långsgående markeringar för särskiljande av körriktningarna gula.

Det alternativ för genomförande som föreslås i vägtrafiklagen innebär att både spärrlinjens och varningslinjens färg byts från gul till vit.

På 1950–60-talet användes tvåfärgssystemet i många länder i Europa. I och med den internationella överenskommelsen om vägmärken rekommenderade man från och med 1970-talet vit färg för permanenta vägmarkeringar. Efter det ökade användningen av enfärgssystemet snabbt. Italien, Österrike och Island var de senaste som övergick till detta system på 2000-talet.

Finland har gjort ett förbehåll i fråga om tilläggsprotokollet om vägmarkering i den internationella överenskommelsen om vägmärken när det gäller användningen av den gula färgen.

Användningen av den gula färgen kan motiveras med att föraren har lättare att urskilja en gul spärrlinje bland de vita vägmarkeringarna. I dagsljus är en gul vägmarkering tydligare än en vit, och på vintern syns gult bättre under snön än vitt under vissa förhållanden. De två färgerna signalerar körriktningen på körfältet bredvid föraren: spärrlinjen är gul då den särskiljer motsatta körriktningar, och annars är den vit. Man kan anta att förarna respekterar en gul spärrlinje mer än en vit spärrlinje. Färgkoden är även en effektiv igenkänningsfaktor: förarna har lärt sig att en gul spärrlinje betyder omkörningsförbud.

Att använda den vita färgen i stället för den gula kan å andra sidan motiveras med att den vita färgen har bättre återreflekterande egenskaper särskilt då ytan är våt. Under mörker är dessutom den gula färgen svårare att känna igen som gul färg. Nästan alla stater i Europa har övergått till enfärgssystemet vid markeringar av vägens mittlinjer, vilket betyder att den gula färgen är reserverad för tillfälliga markeringar. Genom att använda en enda färg kan man minska kostnaderna för vägmarkeringen.

Regeringen föreslår att Finland i fortsättningen ska ha vita spärrlinjer och varningslinjer för särskiljandet av körriktningarna. Enligt expertbedömningar från 2003 är det svårt att göra en tillförlitlig bedömning av hur färgen på markeringarna av mittområdet påverkar trafiksäkerheten. Enligt bedömningarna är det dyrare att använda gult material för vägmarkering än vitt. När två färgmaterial används ökar kostnaderna på grund av att man måste fylla på material dubbelt så ofta eller komma till platsen två gånger.

3.2.7. Påföljder och system gällande trafikförseelser

Det rekvisit för trafikförseelse som finns i 103 § i den gällande vägtrafiklagen har konstaterats vara problematiskt med tanke på den straffrättsliga legalitetsprincipen, och därför bör det ändras.

Det finns tre aktuella alternativ för detta: förvaltningspåföljder, straffrättsliga påföljder eller slopande av påföljderna. Alternativen för påföljderna för trafikförseelser är att täcka ordningsbotens nuvarande tillämpningsområde genom administrativa påföljder eller att vidareutveckla det gällande, fasta betalningssystemet, dvs. systemet med ordningsbot.

Det tredje alternativet, nämligen att slopa de strafflika påföljderna helt och hållet, är i regel inte ett realistiskt alternativ.

Enligt den gällande vägtrafiklagen kan alla slags gärningar och försummelser som strider mot lagens bestämmelser anses vara straffbara brott. Trafikbrotten, med undantag av rattfyllerifallen, har under de senaste åren stått för cirka hälften av alla de cirka en miljon brott som polisen fått kännedom om. Största delen av trafikbrotten statistikförs såsom trafikförseelser. Därför skulle en ändring av regleringsmallen få betydande kriminalpolitiska konsekvenser: i Finland skulle man övergå till ett system som ligger utanför straffrätten, vilket skulle avkriminalisera hundratusentals brott.

Ordningsboten och systemet för denna togs in i lag år 1983. Den har varit ett effektivt verktyg för att kontrollera lindriga trafikförseelser. I samband med beredningen av systemet för ordningsboten i slutet av 1970-talet antog man att ibruktagandet av ordningsboten skulle minska användningen av dagsböter. I praktiken har dock det totala antalet straff ökat efter ibruktagandet av ordningsboten, vilket således varit en följd av den ökade trafikmängden och utvidgandet och effektiviserandet av trafikövervakningen, särskilt den automatiska övervakningen.

Utöver utvidgningen av användningen av ordningsboten har man vid lagberedningen övervägt att genomföra de administrativa påföljderna *avgift för trafikförseelse* och *fordonsspecifik avgift*. Dessa skulle dömas ut av trafikövervakarna, dvs. oftast polisen. Den första fasen vid ändringssökandet består då av en skriftlig begäran om omprövning hos den myndighet som har dömt ut avgiften. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. När ändring söks i fråga om en ordningsbot sker det alltid genom en muntlig huvudförhandling i tingsrätten.

Den fordonsspecifika avgiften ska kunna påföras på samma sätt som en villkorlig ordningsbot: vid automatisk trafikövervakning utan att fordonet stannas påförs den ägaren, innehavaren, den tillfälliga användaren av fordonet eller den som ansvarar för användningen av bilen. Bestämmelserna om föreläggandet av ordningsbot i 3 kap. finns i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot.

Vid lagberedningen granskade man också det s.k. *innehavaransvaret*, som innebär att inte bara föraren av fordonet, utan även ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av fordonet bär ansvar för trafikförseelsen. Innehavarens ansvar behandlas närmare i avsnittet om lagstiftningsordningen.

Vid lagberedningen bedömdes även alla de rekvisit av förseelsetyp i vägtrafiken där påföljden är en ordningsbot enligt lagen om ordningsbotsförseelser. Bestämmelserna om dessa rekvisit finns i fordonslagen, lagen om transportservice och körkortslagen. För att systemet för ringa förseelser i vägtrafiken ska fungera och vara koherent är det ändamålsenligt och motiverat att avgiften för trafikförseelse påförs vid samtliga ringa förseelser i vägtrafiken.

Allmänna kriterier i systemet för administrativa påföljder

Systemet för administrativa påföljder omfattas inte av det straffrättsliga rättsskyddssystemet. Trots detta tillämpas rättsskyddssystemets viktigaste rättssäkerhetsgarantier på de administrativa påföljderna. Man kan inte heller i övrigt föreskriva om påföljder utan beaktande av och kännedom om rättsskyddssystemet. Det straffrättsliga systemet påverkar de andra sanktionsformerna. Förutom att det straffrättsliga påföljdssystemet inom vägtrafiken är ett etablerat system med en lång historia, är det även en allmänt erkänd regleringsform.

Mallen med administrativa påföljder är inte något nytt inom vägtrafiken. Under historien har valet av denna mall påverkats främst av följande två faktorer: för det första har den administrativa mallen använts för att komplettera rättsskyddssystemet i syfte att förbättra övervakningens effektivitet. De effektivitetsrelaterade aspekterna vägde högt till exempel vid beredningen av bestämmelserna om överlastavgiften inom vägtrafiken (RP 20/1981 rd).

För det andra har valet av administrativa påföljder kunnat bero på att ett icke-önskvärt beteende har blivit vanligare och mindre klandervärt, vilket har medfört ett processekonomiskt behov, eller helt enkelt på att man velat effektivisera ingripandet i ett särskilt beteende. I dessa fall har man bedömt att straffrätten inte är tillräckligt effektiv och flexibel. Ett exempel på detta är parkeringsboten inom vägtrafiken, som var en följd av bilsittandet under 1960-talet och den ökning av parkeringsfel som detta föranledde (RP 130/1969 rd).

När systemet för administrativa påföljdsavgifter skapas, bör man beakta hur ändringarna inverkar på påföljdssystemet som helhet och på det allmänna förebyggandet, samhället, ekonomin och de olika myndighetsfunktionerna.

Särskilt effekterna på medborgarnas verksamhet och på deras rättsskydd bör beaktas. Man bör sträva efter att särskilt beakta de mera omfattande konsekvenser som systemet kan få särskilt för trafiksäkerheten. Vägtrafikanternas likvärdighet ska garanteras. Det är inte möjligt att förbehållslöst göra avkall på vägtrafikanternas rättsskydd genom att hänvisa till systemets effektivitetsmål.

Att påföra administrativa avgifter vid ett förvaltningsförfarande innebär utövning av offentlig makt: lagstiftningen tillämpas på vägtrafikanterna på ett ensidigt sätt så att gärningen bestämmer personens rättsliga ställning. Påföljden bestäms utan att undersöka huruvida den person som påförs avgiften är skyldig. Trafikövervakaren dömer ut avgiften till vägtrafikanterna på basis av en bedömning av trafikförseelsens objektiva omständigheter. Skulden undersöks endast i fall av ändringssökande, begäran om omprövning eller anförande av besvär. Detta innebär en betydande förändring jämfört med förfarandet för ordningsbot.

Det är dock klart att den som påförs avgiften har rätt att söka ändring i förvaltningsbeslutet. Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättsskipningsorgan.

Riksdagens grundlagsutskott har betonat vikten av att behov att överföra jurisdiktionen till förvaltningsmyndigheter övervägs noggrant (GrUU 12/1993 rd, GrUU 46/2005 rd). För att garantera medborgarnas jämlikhet och rättssäkerhet ska utövningen av jurisdiktionen vara opartisk.

En av principerna för en rättsstat är att det ska föreskrivas i lag om statens rätt att ingripa i individens rättigheter. Den straffrättsliga legalitetsprincipen innefattar ett krav på att straffbara gärningar ska definieras i lag. Eftersom den administrativa avgiftspåföljden motsvarar ett straffrättsligt straff, ska kravet om att föreskriva om detta i lag självfallet iakttas. Förvalt-

ningsmyndigheter ska genom lag ges behörighet att påföra påföljder som i sak är jämförbara med straff.

Vid planeringen av det administrativa påföljdssystemet bör man överväga huruvida man ska separera påföljdssystemen från varandra helt och hållet eller om det i vissa fall, t.ex. vid återkommande gärningar, ska vara möjligt att överföra den administrativa påföljden till det straffrättsliga systemet. Samtidigt bör man även beakta eventuella behov att registrera förseelserna. Om enskilda förseelser inte leder till en straffpåföljd, gäller frågan huruvida man ens vid upprepade fall kan registrera förseelserna. Om man slopar registreringen, blir det enklare att påföra påföljder.

Man bör också bedöma det administrativa påföljdsföretagets konsekvenser för påföljderna i fråga om körrätten. För närvarande uppgår antalet körförbud som döms ut på grund av återkommande trafikförseelser till cirka 7 000 per år. I dessa fall är frågan huruvida man kan både bestämma en körförbudspåföljd och påföra en administrativ avgift.

Dessutom bör man beakta hur beloppet av avgiftspåföljden ska fastställas. Ordningsbetsgruppen konstaterade redan 1975 att effekten av påföljden kan variera beroende på förmögenheten. En fast avgift kan dock vara det mest ändamålsenliga förfarandet med tanke på målet om förenkling.

Enligt 124 § i grundlagen ska myndigheternas behörighet basera sig på exakta bestämmelser i lag. Om det enda alternativet till den administrativa avgiften är att döma ut straff enligt straffrätten, kan det bli svårt att bedöma när gärningen hör till det administrativa påföljdssystemet och när det hör till det straffrättsliga påföljdssystemet. Detta förutsätter att tillsynsmyndigheterna får utbildning så att de kan skapa en etablerad tolkningspraxis och att polisens handbok om påföljder utvecklas.

Den som har påförts en ordningsbot ska bland annat underrättas om att förfarandet även kan medföra andra påföljder för honom eller henne, som t.ex. körförbud. Särskilt när ett ordningsbetsföreläggande utfärdas till en ägare eller innehavare av ett fordon, en tillfällig innehavare av ett fordon eller den som ansvarar för användningen av fordonet är det viktigt att personen är medveten om att bestämmelserna om påförande av körförbud även tillämpas vid sådan fortkörning som konstateras genom automatisk trafikövervakning. (RP 16/2005 rd) Även i det administrativa systemet bör man fästa uppmärksamhet vid den information och de anvisningar som bör ges till medborgarna i samband med påförande av avgifter.

Fastställande av påföljdens tillämpningsområde

Både den straffrättsliga och den administrativa, fasta avgiftspåföljden är sådana påföljder som kan påföras vid trafikförseelser.

I samband med att den automatiska trafikövervakningen togs i bruk i mitten av 2000-talet övervägde man att utvidga övervakningen även till andra ordningsbetsförseelser än de som gäller fortkörning och körning i en kollektivtrafikfil (RP 16/2005 rd) Bland annat var det möjligt att övervaka avstånden mellan fordon och användningen av skyddsanordningar automatiskt. Man insåg också att den automatiska övervakningen lämpar sig för övervakningen av trafikljusreglerna.

Körning mot rött ljus ska fortfarande inte vara en i lagen om ordningsbetsförseelser avsedd förseelse, utan för brott mot denna regel är påföljden alltid dagsbötesstraff. Dagsbötesstraff kan inte dömas ut till ägaren eller innehavaren av fordonet om denne inte har kört fordonet.

Vid beredningen av det villkorliga ordningsbötesförfarandet konstaterade man att tillämpningsområdet för det nya förfarandet till en början behövde avgränsas till noggrant övervägda fall. I motsats till det villkorliga förfarandet för behandling av fortkörning och olovlig körning på körfält för kollektivtrafik byggde de andra förfarandena inte på trafikpolitiska eller säkerhetsmässiga aspekter. På basis av erfarenheterna från det nya förfarandet och från det tekniska genomförandet av övervakningen lade man senare fram ett förslag om att bestämmelsernas tillämpningsområde ska utvidgas till övriga trafikförseelser om det behövs. Utvidgningen av tillämpningsområdet har diskuterats, men det har inte överlämnats någon regeringsproposition om detta.

Då möjligheten att införa den administrativa regleringsmallen bedöms, bör syftet med avgiftssystemet vara att den automatiska trafikövervakningen kan användas i stor omfattning och på ett mångsidigt sätt vid övervakningen av olika trafikregler. Utvecklandet av processen möjliggör även utvecklande av den tekniska trafikövervakningen. I Europa är det vanligt med administrativa påföljdssystemen för övervakningen av vägtrafiken, och tekniken för dessa är mångsidig. Som en följd av Finlands processförfarande har den automatiska trafikövervakningen inte föreslagits bli utvidgad till andra förseelser än fortkörning och olovlig körning på körfält för busstrafik på grund av att övervakningstekniken antingen inte finns tillgå eller är alldeles för dyr.

Polisens fysiska trafikövervakning kommer inte att öka i framtiden. Genom att ytterligare öka automatiseringen kan den fysiska övervakningen koncentreras till mer allvarliga trafikbrott och till övervakning av körsättet.

I och med den administrativa regleringsmallen kan den automatiska övervakningen även omfatta registrerade tvåhjuliga fordon. Den automatiska trafikövervakningen blir mångsidigare i och med att den kan omfatta flera trafikregler. Även polisens administrativa processer kan automatiseras mer än förut.

Det som nämnts ovan är starka skäl för att ta in de lindriga trafikförseelserna i det administrativa påföljdssystemet.

3.3. De viktigaste förslagen

3.3.1 Vägtrafiklagen

Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde ändras Vägtrafiklagen ska i första hand gälla på vägar. De regler och påföljder som gäller användningen av säkerhets- och skyddsanordningar, nödavgångsöppningar på snöskoter samt persontransporter ska tillämpas också på användningen av motordrivna fordon i terräng.

Med väg avses en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterrutt eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik.

Med *vägtrafikant* ska även avses personer som styr fordon eller spårvagnar på väg. Även en person som styr ett fordon från något annat ställe än inne i bilen eller från vägen är en vägtrafikant. Att styra fordonet från något annat ställe än inne i fordonet är tekniskt möjligt i de nyaste bilmodellerna.

I den nya lagen definieras *korsning* och *plankorsning*. Definitionen av korsning överensstämmer med definitionen i den internationella konventionen om vägtrafik. Med korsning avses ett

ställe där vägar i samma plan korsar varandra, löper samman eller delar sig, inbegripet de områden som vägarna bildar på ett sådant ställe. Med plankorsning avses en med vägmärke angiven korsning i samma plan mellan en väg och en separat järnväg eller spårväg.

I lagen definieras *cirkulationsplats*. Cirkulationsplatsen är en med vägmärke angiven helhet bestående av två eller flera korsningar. En cirkulationsplats markeras med vägmärkena B5 och D2.

Principer för vägtrafiken

Det föreslås att de allmänna principerna inom vägtrafiklagstiftningen ska samlas i lagens andra kapitel. En del av principerna ska styra alla vägtrafikanter, och en del endast fordonsförarna. Kännetecknande för trafikprinciperna är att regleringen av vägtrafikanterna sker på en allmän nivå. Trafikreglerna utgör däremot betendenormer som är mera entydiga och absoluta.

Trafikregler

Det föreslås att trafikreglerna samordnas till ändamålsenliga helheter. Reglerna ska uppdelas i 1) allmänna, regler som gäller samtliga vägtrafikanter, 2) regler för gångtrafiken, 3) regler för fordonstrafiken och för framförande av motordrivna fordon på motorvägar och motortrafikleder. Trafikreglerna ska grupperas på ett mer enhetligt sätt än förut.

I de allmänna reglerna bestäms det att utöver utryckningsfordon och processioner ska även spårvagnar lämnas fri passage. På övergångsställen är det dock förarna av spårvagnar som ska lämna de gående fri passage.

Gångtrafik

Gående ska korsa körbanan via en under- eller överfart, om en sådan finns i närheten.

Framförande av fordon

Fordon ges möjlighet att använda övergångsstället, förutsatt att det sker utan att förorsaka fara eller hinder för de gående. På övergångsstället är det i regel fordonet som har väjningsplikt.

Fordon ska i en korsning ges möjlighet att lämna körbanan på det lämpligaste körfältet utan att förorsaka fara eller hinder för den övriga trafiken, om den korsande körbanan har två eller flera körfält. Denna praxis ska tas in i de trafikregler som gäller förande av fordon.

På en enkelriktad körbana ska det vara möjligt att cykla mot körriktningen, om denna möjlighet anges med ett vägmärke. Bestämmelsen främjar cykeltrafiken.

De uppsplittrade reglerna om väjningsplikt ska samordnas i en enda paragraf. Det föreslås en ny bestämmelse om att ett fordon som korsar en gångbana eller cykelbana ska väja för gående och cyklister samt för trafik på körbanan bakom gångbanan eller cykelbanan. För närvarande ska man endast väja för gående, om inte något annat anges med vägmärke.

Bestämmelserna om byte av körfält ska preciseras. Föraren får varken genom att öka hastigheten eller på något annat sätt försvåra bytet av körfält när föraren av ett annat fordon med riktningstecken visar att denna avser byta körfält.

RP 180/2017 rd

Det blir tillåtet att parkera fordon i körriktningen även på vänster sida, om det inte är till fara eller hinder för de övriga vägtrafikanterna. Bestämmelsen gör parkerandet i städernas centrum smidigare.

Det är alltid tillåtet att stanna på grund av ett tvingande trafik hinder, iakttagande av väjningsplikten eller en nödsituation. På en busshållplats är det i dessa situationer tillåtet att stanna oberoende av de förbud som det föreskrivs om i lag.

Vägtrafiklagen ska liksom räddningslagen innehålla en bestämmelse om att parkering är förbjudet på sådana räddningsvägar som avses i räddningslagen.

Begreppet handikapparkering slopas. I stället för detta begrepp ska man använda *parkering för rörelsehindrad*. Parkeringen med parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska preciseras en aning. Med parkeringstillståndet är det inte tillåtet att parkera på ett sådant område eller en sådan plats som med vägmärke har angetts för parkering endast för vissa fordon.

Om ett vägmärke förpliktar att ange parkeringstidens början, ska man i stället för parkeringsskivan eller andra motsvarande anordningar kunna ange tiden också på något annat tydligt sätt. Parkeringstidens början ska t.ex. kunna anges på en digital skärm.

Framförande av spårvagn

Reglerna för framförande av spårvagn ska preciseras. En spårvagn som närmar sig ett övergångsställe ska framföras med en sådan hastighet att den vid behov kan stanna före övergångsstället. Gående som befinner sig på övergångsstället eller står i beråd att beträda detta ska lämnas fri passage.

På en gårdsgata eller gågata ska spårvagnens hastighet anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 kilometer i timmen.

Vid framförande av spårvagn ska man dessutom iaktta följande trafikregler om framförande av fordon: de allmänna kraven på förarens förmåga, skyldigheten om avståndet mellan fordon, skyldigheten gällande visande av avsikt att väja samt körning in i korsning, skyldigheterna vid omkörning, förbuden i fråga om stannande, förbudet om att hindra eller störa den övriga trafiken, skyldigheten om korsande av gångbana, skyldigheten om omkörning av en stannad spårvagn eller buss, förarens regler om övergångsställen, skyldigheten vid körning i tunnel, skyldigheten vid användning av ljud- och ljussignaler och riktningstecken samt skyldigheten att använda ljus.

Reglering av trafiken

Person som reglerar trafiken

Antalet personer med behörighet att reglera trafiken ska ökas en aning. Liksom för närvarande är även poliser samt soldater under militärens övningar personer med behörighet att reglera trafiken. Även räddningsmyndigheten har rätt att reglera trafiken, och denna är en viktig aktör t.ex. på trafikolycksplatser. På frigående färjor, vajerfärjor och isvägsfärjor har föraren behörighet att reglera trafiken. Om trafiksituationen kräver det, får även gränsbevakningsmän och tullmän reglera trafiken inom sina verksamhetsområden.

I fråga om vägtransportledare för specialtransporter föreskrivs det i lag om behörighet, beviljande av rättigheten, giltighetstid för rättigheten samt om återkallelse av rättigheten.

Trafikanordningar

Med trafikanordningar avses trafikljus, vägmärken, vägmarkeringar och andra trafikmärken. Behövliga bestämmelser om användningen av trafikanordningar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket blir en central aktör i det trafikregleringssystem som avses i vägtrafiklagen. Verket kan i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användning av en trafikanordning. För närvarande är det kommunikationsministeriet som beviljar tillstånd. Trafiksäkerhetsverket kan i försökssyfte även fastställa användningen av en trafikanordning som avviker från en trafikanordning enligt denna lag, dock inte en förpliktande trafikanordning. Trafiksäkerhetsverket ska dessutom kunna meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått.

Beslutsfattandet i fråga om trafikanordningarna preciseras. Vaghållarna för landsvägar ska bestämma om trafikanordningarna för landsvägar. Besluten om anordningar på gator, torg och andra motsvarande trafikområden fattas av kommunen, och i fråga om andra vägområden än de ovannämnda fattas de av vaghållaren efter att denna fått kommunens samtycke. När en anordning ska användas temporärt kan polisen, gränsbevakningsmannen, tullmannen eller räddningsmyndigheten bestämma om anordningen.

Beslut om permanenta trafikanordningar ska lämnas till Trafikverket för att den geografiska information som gäller styranordningen ska kunna tas till vara. Den öppna informationen möjliggör optimala ruttval och mottagande av varningar i fordonets datasystem. På lång sikt är det möjligt att utnyttja informationen vid automatisk körning.

Trafikljus

Antalet trafikljus i lagstiftningen utökas. En ny signal för kollektivtrafik tas i bruk. Den trafikljussignal i vitt ljus som är avsedd för spårvagnar föreslås även gälla för bussar.

Signalen för cyklisterna ändras så att det i signalens ljusöppning finns en cykelsymbol.

I bestämmelserna om trafikljus görs även andra ändringar som möjliggör sådana trafikljusapplikationer som för närvarande används lokalt på basis av försökstillstånd.

Vägmärken

Antalet vägmärken i lagstiftningen utökas.

Det tas in nya varningsmärken som varnar för gående och djur.

När det gäller märkena som anger förkörsrätt och väjningsplikt ser man över väjningsplikten i korsningar och innehållet i vägmärkena för obligatoriskt stannande på så sätt att samtliga märkenas betydelse är samma i alla situationer. Betydelsen av märket för väjningsplikten i korsningar förenklas.

Nya märken som anger förbud och begränsningar är t.ex. märket som anger den största tillåtna massan på fordonets treaxlade boggi, märket för förbud mot användning av dubbdäck samt märket för lastningsplats.

Ett nytt påbudsmärke är ett vägmärke som gäller minimihastigheten.

Skyldigheten att använda cykelbanan som finns i körriktningen på vänster sida blir lindrigare.

Begreppet upplysningsmärke slopas, och det ersätts med regelmärke. Begreppet regelmärke beskriver på ett bra sätt att märkena anger trafikregler.

I regelmärkena sammanförs märkena för busshållplatser. Märket för cykelgata är nytt och anger bl.a. att bilisten ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Även körfältet för cyklister ska kunna anges med ett nytt vägmärke som gör att körfältet blir synligare. För angivande av anslutningsparkering kommer det ett nytt alternativt märke som underlättar angivandet av parkeringsplatser i de resecentraler där det används många olika färdstätt. Som vägmärke för enkelriktad väg betraktas även den version av märket som läses från körriktningen.

Utseendet på upplysningsmärkenas orienteringstavlor och andra upplysningsmärken ska ses över och det kommer nya alternativ av tavlor. Nya symboler på upplysningsmärken är bl.a. köpcentrum och laddnings- och tankstationerna för de alternativa bränslena el, gas, väte.

En ny tilläggs skylt är bl.a. den som gäller elfordon. En tilläggs skylt som varnar för dubbelriktad cykelbana ska alltid användas i samband med en triangel då det finns en dubbelriktad cykelbana. Vägmärkets tilläggs skylt möjliggör också dubbelriktad cykeltrafik på en enkelriktad gata.

En ny märkesgrupp är de övriga vägmärkena. Dessa märken bestäms för närvarande av Trafikverket. De övriga vägmärkena anger bl.a. avstängnings- och varningsanordningar under vägarbete, pålar vid sidan av vägen och pålar med reflexer samt motorvägens avfartsmärken.

Vägmarkeringar

En fortsättning på cykelbana ska markeras endast när bilisten på basis av ett vägmärke har väjningsplikt eller vid en korsning med trafikljus. Ändringen är viktig med tanke på förståelsen av väjningsplikten och på trafiksäkerheten. I och med ändringen stöder trafikregeln och trafikarrangemangen varandra bättre.

Följande vägmarkeringar ska tas i bruk lokalt på basis av de gällande försökstillstånden: korsningsrutnät för att minska stockning i korsningar, vägmarkeringar för breda mittområden för att minska risken för olyckor när fordon möts samt lastningsområde, samparkering och laddningsstation, vars syfte är att effektivisera vägmärkenas verkan.

Fordons användning

Säkerhetsbälten

Skyldigheten att använda säkerhetsbälte ska även gälla taxiförare och besiktningsmän. Även traktorförare blir skyldiga att använda säkerhetsbälte, om det har installerats i traktorn och användningen av säkerhetsbältet inte stör det arbete som utförs med traktorn.

Besiktningsmannen ska använda skyddshjälm vid framförande av motordrivna fordon. Dessutom ska förare av invalidmotorecyklar och invalidmoped bli skyldiga att använda hjälm.

Undantagsbestämmelsen om skyldigheten att använda säkerhetsbälte preciseras. Skyldigheten gäller inte den som kör med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser och den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser, om användningen av säkerhetsbälte medför avsevärd olägenhet för föraren.

Teknisk anordning under körning

Förare av fordon eller spårvagnar får inte använda en teknisk anordning eller ett tekniskt system under körning på ett sådant sätt att användningen stör eller äventyrar framförandet av fordonet.

Föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn får inte under körning använda kommunikationsutrustning så att han eller hon håller den i handen.

Till exempel en mobiltelefon får hållas i handen, men att tala eller skriva med den medan man håller den i handen är förbjudet. Fordonsföraren får under körningen använda anordningar som behövs för kontrollen av fordonet, t.ex. navigator. Andra tekniska anordningar än de som behövs för kontrollen får användas endast om det inte stör framförandet av fordonet.

Fordonsspecifika hastighetsbegränsningar

Trafiksäkerhetsverket kan genom en föreskrift bestämma villkoren för hastigheten på 100 kilometer i timmen för bussar samt kraven på bussars brandsläckare och förstahjälpsutrustning.

När man transporterar personer i en traktor eller snöskoters släpvagn, är hastighetsbegränsningen högst 40 kilometer i timmen.

Däck och slirskydd

Bestämmelserna om vinterdäck ändras för att bättre motsvara de växlande väderförhållandena i Finland. Enligt den nya lagen ska vinterdäck användas på fordon då vädret eller väglaget förutsätter det under november, december, januari, februari och mars.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken i fråga om de olika fordonskategorierna.

Användningstiden för dubbdäcken förtydligas. De ska få användas från början av november till slutet av mars. Dubbdäck får dock användas när som helst, om väglaget förutsätter det.

Godstransporter

Det blir tillåtet att transportera huskarosserier på flaket på paketbilar med öppet flak även om huskarosseriet är bredare än bilen. Det är dock inte tillåtet att vistas i huskarosseriet under transporten. Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om lyktor och reflektorer på sådana huskarosserier som är bredare än bilen.

Även sådana hjälpmedel som behövs vid lastning, vars längd överskrider fordonets största tillåtna längd, ska tillåtas, t.ex. gaffeltruck. Det förutsätts dock att lyktorna och reflektorerna uppfyller kraven. Hjälpmedlet får inte öka olycksrisken vid en eventuell sammanstötning.

Bestämmelserna om växellastkorgar förtydligas och farliga överskridningar baktill förbjuds. Bestämmelserna om markering av växellastutrymmen som överskrider de maximala måtten för fordonet förtydligas.

Även bestämmelserna om hur lasten ska fastgöras och säkras förtydligas, särskilt vad gäller det tolkningsbara friktionsutnyttjandet.

Dimensionerna och kopplingsreglerna för traktorer och deras släpvagnar revideras och förtydligas. Nya snabba traktorer ska jämföras med lastbilar.

Det blir tillåtet att höja den främsta axeln på en påhängsvagn för att förbättra dragbilens friktion vid halt väglag.

Persontransporter

Bestämmelserna om användningen av skyddsanordningar för personer under 15 år förtydligas. Huvudregeln är att barnets förmyndare eller föraren ansvarar för användningen av anordningarna.

Föraren föreslås bli ansvarig för fastgörandet av rullstolar och bårar samt för användningen av hjälpmedel såsom lyftare och ramper vid transport av högst 16 personer.

Avgift för trafikförseelse

Systemet för påföljderna för ringa trafikförseelser revideras i sin helhet.

Systemet för ordningsböter och för bötesförfarande slopas helt och hållet i regleringen av trafikbeteendet och ersätts med ett system med en ny, mångomfattande påföljdsavgift inom vägtrafiken, nämligen *avgift för trafikförseelse*.

Den föreslagna avgiften kan påföras vägtrafikanter som straff för de trafikförseelser som avses i den föreslagna lagen, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Bestämmelserna om *brott* i trafiken finns fortfarande i kapitel 23 i strafflagen och i särskild trafiklagstiftning. Tillämpningsområdet för de gärningstyper som föreslås som förseelser ska utvidgas en aning jämfört med tidigare; det blir möjligt att tillämpa påföljdavgiften vid flera förseelser än vad som är möjligt med ordningsboten i det gällande systemet. Den nya avgiften är liksom ordningsboten en fast avgift som påförs för vägtrafikanter. Beloppet av avgiften varierar beroende på gärningens klandervärdhet.

Avgiften påförs av trafikövervakarna, dvs. oftast av polisen, men även en gränsbevakningsman och tullman kan inom sitt verksamhetsområde påföra avgiften. Betalningarna tas emot av staten.

- Avgift för trafikförseelse får inte påföras, om
- vägtrafikanten misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning

eller ett brottmål som behandlas i domstol,

- vägtrafikanten har en lagakraftvunnen dom för gärningen,
- förseelsen handläggs på det sätt som föreskrivs i lagen om parkeringsövervakning eller
- gärningsmannen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

Avgift påförs inte om eller om förseelsen har varit ägnad att orsaka annan fara eller olägenhet än sådan som kan anses vara ringa. För ringa förseelser kan också ges en skriftlig eller muntlig anmärkning. Dessutom är det möjligt att helt avstå från att påföra avgiften.

RP 180/2017 rd

Vid utredningen av vem som är ansvarig för en avgift för trafikförseelse kan det vid behov göras en polisundersökning enligt 6 kap. i polislagen (872/2011). Polisundersökningen ger bland annat möjlighet att förhöra den som har del i saken.

Det ska finnas ett rekvisit för trafikförseelse för varje förseelse som gäller alla vägtrafikanter, för de förseelser som gäller gående och för de förseelser som gäller fordonsförare. Avgiftens storlek varierar mellan 20 – 200 euro beroende på vägtrafikantergruppen. De högsta avgifterna påförs vid fortkörningsförseelser.

Avgiftsbeloppen ska i regel basera sig på de penningbelopp som anges i den gällande lagen om ordningsbetsförseelser. Avgiftsnivåerna för fortkörningsförseelserna ska graderas i större grad än för närvarande. Graderingen görs med 5 kilometers mellanrum så att avgifterna för ett område med en hastighetsbegränsning på under 60 km i timmen är minst 70 euro och högst 200 euro. För ett område med en hastighetsbegränsning över 60 km i timmen är avgiften lägre och mellan 50 och 170 euro. Det kan fortfarande vara fråga om fortkörning även vid en överträdelse av en fordonsspecifik hastighetsbegränsning. Vid körning mot rött ljus kan det påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om gärningen eller försummelsen har varit ägnad att äventyra en annan vägtrafikants säkerhet.

Ändring i beslut om avgifter för trafikförseelser ska inte i den första fasen sökas genom besvär, utan omprövning i beslutet ska begäras hos den myndighet som påförde avgiften. Den myndighet som har påfört avgiften känner bäst till de omständigheter som ligger som grund för avgiften. Enkla och tydliga sakfel samt andra fel kan snabbt korrigeras genom rättelse. Ändring i ett beslut om begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen enligt vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Enligt huvudregeln ska avgiften betalas inom 14 dagar. Ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av ett fordon har rätt att av den förare som begått trafikförseelsen få ett belopp motsvarande den avgift för trafikförseelse som ägaren, innehavaren eller användaren har betalat, om avgiften inte har återbetalats.

Bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse och av fordonsspecifik avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse. Trafikövervakare och domstolar ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut. Rättsregistercentralen ska även underrättas om beslut genom vilka avgiften för trafikförseelsen har sänkts eller genom vilka avgiften har avförts.

Vid en förseelse med ett motordrivet fordon som upptäcks i samband med automatisk trafikövervakning får avgiften för trafikförseelse även påföras utan att utreda vem föraren är eller utan att fordonet stannas. Avgiften påförs av polisen. Förfarandet motsvarar på många sätt det föreläggande av s.k. villkorlig ordningsbot som avses i kap. 3 i den gällande förfarandelagen. I den föreslagna lagen används benämningen *fordonsspecifik avgift* för påföljden.

Den fordonsspecifika avgiften kan utan att utreda vem föraren är påföras antingen vid den automatiska övervakningen eller på något annat sätt för 1) underlåtelse att använda personlig skyddsutrustning, 2) körning mot rött ljus, 3) underlåtelse att beakta ett vägmärke som anger förkörsrätt, väjningsplikt, förbud, begränsning eller påbud enligt denna lag eller underlåtelse att beakta ett regelmärke, 4) underlåtelse att iaktta en fordonsspecifik hastighetsbegränsning och underlåtelse att iaktta förbudet mot störande eller onödigt körning eller tomgångskörning.

En fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska delges per post eller elektroniskt till den adress som i fordonstrafikregistret anges för ett fordonets ägare eller innehavare eller den som tillfälligt använder ett fordon. Avgiften ska delges utan dröjsmål och senast inom 30 dagar från dagen för förseelsen. På handlingen ska det anges vilken dag den har postats. Den berörda personen anses ha fått del av en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse på den sjunde dagen från det att handlingen har postats.

För en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse som har påförts på grund av en trafikförseelse för vissa angivna gärningstyper svarar den som i registret antecknats som fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller den som ansvarar för användningen av en bil.

Fordonets i registret antecknade ägare, innehavare eller tillfälliga användare är dock fria från ansvar, om de gör det sannolikt att de inte har begått trafikförseelsen eller att det inte fanns förutsättningar för att påföra avgiften för trafikförseelse.

Den som ansvarar för användningen av en bil är fri från ansvar om personen meddelar vem som använde det motordrivna fordonet vid tidpunkten för förseelsen eller om personen meddelat att fordonet blivit stulet eller dess registreringsskylt blivit stulen.

Särskilda bestämmelser

Utöver polisen har även gränsbevakningsväsendet och Tullen rätt att vara trafikövervakare inom sitt verksamhetsområde.

Undantagsbestämmelserna revideras. Avvikelse från trafikregler, skyldigheter som trafik-anordningar anger, påbud, begränsningar, förbud eller bestämmelser om användningen av fordon får göras av en vägtrafikanter med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det i följande fall:

- som förare av eller passagerare i ett uttryckningsfordon,
- i polisens, Tullens eller gränsbevakningens uppdrag,
- i försvarsmaktens förundersökningsuppdrag eller uppdrag enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014),
- som förare av ett fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller gränsbevakningsväsendet.

Bestämmelserna om användningen av alarmanordningar ska inte längre vara lika strikta. I de fordon som används för ovannämnda uppdrag ska användas larm- eller ljussignaler, om det är nödvändigt för att varna andra vägtrafikanter.

Utryckningsfordon ska ges fri passage när de använder ljud- och ljussignaler.

Det nya i bestämmelserna är att undantagsbestämmelserna också gäller behöriga myndigheter i en annan stat och förare av uttryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

Det administrativa ändringssökande som hänför sig till lagstiftningen om vägtrafik revideras. Vid beslut som fattats med stöd av lag ska omprövning först begäras hos den myndighet som fattade beslutet. Ändring i myndighetens beslut får sökas genom besvär hos den behöriga förvaltningsdomstolen. Högsta förvaltningsdomstolen kräver besvärstillstånd.

3.3.2. Lagen om ändring av körkortslagen

I samband med revideringen av påföljdssystemet i vägtrafiklagen ändras också 65 § i körkortslagen. I paragrafen föreskrivs om meddelande av körförbud på grundval av återkommande förseelser. Hänvisningarna till ordningsbotsförseelser stryks och begreppen ändras så att de motsvarar den föreslagna vägtrafiklagen.

Körkortspåföljden ska kunna bestämmas även som en tilläggspåföljd i samband med vissa trafikförseelser som sköts genom avgiften för trafikförseelser. För närvarande kan man förlora körkortet vid återkommande överträdelse av hastighetsbegränsningar som bestraffats med ordningsbot samt vid förbjuden användning av mobiltelefon vid körning.

Tillämpningsområdet i 65 § i körkortslagen för återkommande förseelser som har lett till körförbud minskar som helhet. Återkommande överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivna fordon leder inte längre till att man förlorar sitt körkort när den högsta tillåtna hastigheten överskrids med mindre än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastigheten är under 60 kilometer i timmen eller om den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten är högst 60 kilometer i timmen. Inte heller inverkar en förseelse vid återkommande förseelser på körrätten då när begränsningen överskrids med mindre än 15 kilometer i timmen när hastighetsbegränsningen är över 60 km i timmen eller den fordonsspecifika hastighetsbegränsningen är högst 60 kilometer i timmen.

Man ska inte längre förlora körrätten som en följd av en fordonsförseelse enligt 96 § 1 mom. i körkortslagen. Bestämmelsens tillämpningsområde omfattar olika ringa förseelser gällande fordonets skick, utrustning, besiktning och registrering. Inte heller de förseelser som gäller sådana handlingar som avses i avdelning II 2 kap. 13 § i lagen om trafikservice ska påverka körrätten vid återkommande förseelser.

Genom ändringen av 65 § i körkortslagen ställer man de ringa trafikförseelserna i proportion till deras betydelse för trafiksäkerheten och förhindrar kumulering av påföljderna för de lindrigaste förseelserna. Enligt den gällande lagen kan man t.ex. förlora körrätten på grund av fortkörning av vilken omfattning som helst, vilket i vissa fall kan vara orimligt med tanke på gärningens eller försummelsens konsekvenser för trafiksäkerheten. Körrätten har en särskild socioekonomisk betydelse.

Att ålägga körkortspåföljden som en tilläggspåföljd är också möjligt vid sådan underlåtenhet att iaktta den röda trafikljussignalen som avses i 74 § i den föreslagna lagen. Enligt den gällande lagen ska denna överträdelse bestraffas med en dagsbot med anledning av trafikförseelse eller äventyrande av trafiksäkerheten och för gärningen åläggas en körkortspåföljd. Ändringen medför att risken för att åka fast stiger, eftersom man kan övervaka underlåtenhet att iaktta röd trafikljussignal utan att den som gör sig skyldig till förseelsen stannar fordonet samt bestämma en påföljd genom det administrativa förfarandet.

3.3.3. Lagen om ändring av körkortslagen och lagen om trafikservice

Körkortslagen och lagen om trafikservice ändras så att det vid ringa trafikförseelser påförs en avgift för trafikförseelse i stället för ordningsbot. Bestämmelser om påförande av avgift för

trafikförseelse, delgivande och verkställande vid förseelser gällande fordon eller handlingar ska ingå i den nya vägtrafiklagen.

4. Propositionens konsekvenser

4.1. Samhälleliga konsekvenser

Konsekvenser för vägtrafikanterna

Syftet med reformen är att göra vägtrafikreglerna mer lättförståeliga och tydligare för vägtrafikanterna. Reformen förbättrar lagstiftningens koherens som helhet. I propositionen har man beaktat grundlagens krav på lagstiftningen.

Syftet med vägtrafiklagen är att styra människors beteende. Bestämmelserna har en viktig roll i samhället när det gäller t.ex. samhällsekonomin och samverkan mellan människorna. Vägtrafiksystemet är en del av vardagen för alla människor och djur i samhället. Att definiera vad som egentligen är trafik, är dock svårt. Trafiksystemet har många betydelser och konsekvenser bland annat med tanke på smidiga transporter, livsmiljön och ekonomin. I detta sammanhang får man inte heller glömma de sociala konsekvenserna. Det ska också vara tryggt att röra sig i trafiken, och säkerheten är viktig med tanke på helheten.

I Finland ligger trafiksäkerheten på en rimlig nivå jämfört med övriga europeiska stater. Genom revideringen av lagstiftningen strävar man efter att förbättra trafiksäkerheten ytterligare. Att på förhand beräkna hur mycket den nya lagstiftningen inverkar på trafiksäkerheten är dock en svår uppgift.

Vid sidan av trafiksäkerheten har vägtrafikens miljökonsekvenser lyfts fram som ett centralt tema i trafiksystemet. Miljökonsekvenserna beaktas dock inte systematiskt och parallellt med bedömningen av säkerhetskonsekvenserna. Det finns dock en koppling mellan dem. Vid framtida beslut kommer det kanske inte längre att vara möjligt att helt och hållet särskilja på dessa två element. I samband med säkerhets- och miljöfrågorna är det vid beslutsfattandet också viktigt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna.

I princip har propositionen inga könskonsekvenser. Påföljderna inom trafiken gäller dock till cirka 80 procent män.

Trafikolyckornas pris och enhetsvärden

År 2016 var det enligt Trafikskyddets förhandsbesked 235 personer som avled och cirka 6000 personer som skadades i vägtrafiken i Finland. Antalet skadade bygger på de uppgifter som meddelats till polisen.

För olyckorna i vägtrafiken har det fastställts s.k. enhetsvärden som används för projektbedömningar.

Olycksfallskostnaderna består av realekonomiska kostnader för t.ex. sjukvård, fordonsskador, förlorade arbetsinsatser samt mänskligt lidande. Lidandet har bedömts på basis av undersökningar som har gjorts i de övriga nordiska länderna. Trafikverket uppdaterar enhetsvärdena för olyckor med fem års mellanrum. Den senaste uppdateringen gjordes 2016. Vid uppdateringen kontrollerade man källuppgifterna bakom de realekonomiska kostnaderna och ändrade uppgifterna så att de överensstämde med den gällande definitionen av en allvarlig personskada.

Kostnaderna för de allvarliga och lindriga personskador samt dödsfall som anges i Statistikcentralens reviderade statistik över personskador uppgick år 2014 sammanlagt till uppskattningsvis 1,3 miljarder euro för de olika samhällsgrupperna. De högsta kostnaderna, cirka hälften av de totala kostnaderna (634 mn euro), orsakade dödsfallen. Ungefär hälften av kostnaderna orsakas av personskador av olika grad. Kostnaderna för de personer som skadas allvarligt (412 mn euro) är betydande med tanke på antalet och kostnaderna jämfört med de personer som skadas lindrigt (213 mn euro).

Kostnaderna för personskadorna är här underskattade, eftersom särskilt många lindriga personskador aldrig statistikförs. Statistikproblemet kan omfatta så mycket som tusentals personskador per år. Saken utreds noggrannare i propositionens inledning.

Konsekvenserna för väghållningen

Att byta den gula färgen till vit färg på de spärrlinjer och varningslinjer som särskiljer körriktningarna kan enligt en grov uppskattning av Trafikverket medföra inbesparingar på 132 000 – 1 280 000 euro per år i kostnaderna för väghållningen. I bedömningen ingår dock betydande osäkerhetsfaktorer. I kalkylerna har man inte beaktat de förändringar som ett enfärgssystem medför för produktionens effektivitet. De flesta som arbetar med markering använder markeringsmaskiner som är avsedda för underhåll med två färger. Om den kapacitet som tidigare reserverades för den gula färgen kan användas för det vita markeringsmaterialet, kan produktions effektivitet dock i viss mån öka.

I och med att lagen revideras kommer ansvarsfördelningen inom systemet för regleringen av trafiken att förändras en aning. Trafiksäkerhetsverket blir en central aktör inom regleringen av trafiken enligt vägtrafiklagen. Trafiksäkerhetsverket kan i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användningen av trafikanordningar. För närvarande beviljas tillståndet av kommunikationsministeriet. Verket kan i försökssyfte även fastställa användningen av en trafikanordning som avviker från en trafikanordning enligt denna lag, dock inte en förpliktande trafikanordning. Verket får dessutom meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått. Denna uppgift lämpar sig väl för Trafiksäkerhetsverkets uppgiftshelhet.

Reformen av lagstiftningen får konsekvenser för kommunernas gatuhållning. Med tanke på gatuhållningen skulle det vara viktigt att förnya trafikanordningarnas användning och symbolik till vissa delar. Detta ska göras under övergångsperioden för att förändringarna inte ska ha stora ekonomiska konsekvenser. Utvecklandet av bestämmelserna förbättrar trafiksäkerheten och får en minskande effekt på kommunernas kostnader för social- och hälsovården.

Uppsättande av trafikanordningar ska anmälas till Trafikverket. Informationen ska kunna utnyttjas vid väghållarnas reglering av trafiken. Anmälandet medför inga större administrativa kostnader.

Vägmarkeringen för *fortsättning på cykelbana* ska enligt den nya lagen användas endast när bilisten på basis av ett vägmärke har väjningsplikt eller vid en korsning med trafikljus. Ändringen är viktig med tanke på trafiksäkerheten. I och med den föreslagna ändringen stöder trafikregeln och trafikarrangemanget varandra bättre.

Reformen kräver en övergångsperiod på två år, eftersom man måste göra en ny omfattande bedömning av trafikarrangemangen i hela Finland. Reformen medför ökade kostnader i nästan alla kommuner. Det är dock omöjligt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna, eftersom det inte finns några uppgifter om antalet vägmarkeringar i Finland. Det finns inget heltäckande

register över Finlands trafikordningar. Kostnaderna minskas genom att se över trafikarrangemangen i samband med gatu- och vägarbeten.

4.2. Revideringen av systemet för påföljder för trafikförseelser

I Finland har man övervägt att övergå till ett administrativt system för avgiftspåföljder inom vägtrafiken ända sedan 1970-talet.

Ett administrativt påföljdssystem innebär att de ringa förseelserna inom vägtrafiken förflyttas från det straffrättsliga systemet, vilket förändrar gärningarnas grad av klandervärdhet och deras karaktär.

Även ändringarna av det gällande ordningsbotssystemet syftar till att effektivisera användningen av myndigheternas resurser och skapa ett enkelt och väl fungerande påföljdssystem. Exempelvis det förenklade s.k. villkorliga ordningsbotsförfarande som bland annat används vid den automatiska trafikövervakningen har effektiviserat trafikövervakningen.

Ordningsbotsförfarandet har kritiserats. Det totala antalet böter har ökat efter det att systemet togs i bruk, trots att det ursprungliga syftet var det motsatta. Detta beror delvis på automatiseringen av trafikövervakningen från och med mitten av 2000-talet, som också förklarar det ökade antalet straff som utfärdats. Samtidigt har man dock också bedömt att fortkörningsförseelserna, särskilt de som bestraffas med ordningsböter, har mist sin karaktär av brott. Man anser inte längre att det är särskilt klandervärdt att göra sig skyldig till lindrig fortkörning. Trots detta har trafiksäkerhetsläget i Finland sakta men säkert förbättrats.

Enligt polisens informationssystem utfärdades år 2016 totalt 334 072 ordningsboter, varav 216 407 villkorliga ordningsboter i automatisk trafikövervakning. Bötesbeloppet är 50 miljoner årligen.

Även Europeiska unionens lagstiftning ställer press på att utveckla sådana påföljdsformer som är mer flexibla än de straffrättsliga straffen, som t.ex. olika administrativa avgiftspåföljder. Finlands lagstiftning innehåller redan många sådana påföljder t.ex. i skatte- och konkurrenslagstiftningen.

Det finns många omständigheter som måste beaktas vid revideringen av systemet för påföljder för trafikförseelser. Påföljdssystemet påverkar både på vägtrafikanternas och på myndigheternas verksamhet. Valet av påföljdssystemformen är av stor betydelse för uppnåendet av målen för påföljdssystemet. Den inverkar i stor utsträckning på användningen av myndigheternas resurser, och därför har systemet också betydande ekonomiska konsekvenser. När systemet bedöms bör systemets konsekvenser för vägtrafikanterna och deras rättsskydd prioriteras.

Trafikbrotten har redan en längre tid omfattat över hälften av alla de brott som polisen får kännedom om. Största delen av trafikbrotten statistikförs såsom trafikförseelser. Då antalet förseelser är såpass stort är det klart att det är av stor betydelse att påföljdssystemet fungerar bra både ur individens och ur samhällets synvinkel. Systemet för påföljder för trafikförseelser ska främja det viktigaste målet för trafiksystemet; att främja trafiksäkerheten, smidig trafik och positiva verkningar på miljön.

4.3. Bedömning av hur systemet för påföljder för trafikförseelser inverkar på ekonomin och på myndigheternas verksamhet

Konsekvenser för vägtrafikanterna

Systemet för avgifterna för trafikförseelser får konsekvenser för vägtrafikanterna. Ett effektivare och mera omfattande system för trafikövervakning kan förbättra trafiksäkerheten för samtliga vägtrafikanter. Det är möjligt att utvidga den automatiska övervakningen till flera trafikförseelser. Trafiksäkerheten i glesbygden förbättras då den automatiska övervakningen kan utvidgas kostnadseffektivt och i stor omfattning även dit.

Det nya förfarandet för bestämmande av påföljder för trafikförseelser försnabbar förfarandet för påföljder. Genom att utnyttja automatiken mer effektivt kan man i större grad genomföra och inrikta övervakningen på basis av registreringsuppgifterna, vilket möjliggör ytterligare automatisering av myndigheternas förfaranden. Ett snabbare och enklare åläggande av påföljder förbättrar rättsskyddet.

Förvaltningsförfarandet och förvaltningsprocessen är i regel enklare förfaranden än det straffrättsliga förfarandet, och sker i huvudsak skriftligt. Ändringssökandet är också i regel en skriftlig eller elektronisk process, vilket betyder att förfarandet är lättillgängligare.

Eftersom fordonsägarens, fordonsinnehavarens eller den tillfälliga användarens bevisbörda vid de fordonsspecifika avgifterna minskas, kan deras rättsskydd anses bli en aning sämre. Försämringen sker inom gränserna för de internationella människorättskonventionerna och grundlagen. Jämfört med det gällande ordningsbotsförfarandet är försämringen inte betydande. Även de villkorliga ordningsböter som avses i den gällande lagen kan föreläggas ägare, innehavare eller tillfälliga användare av fordon i den första fasen. Den som påförs avgiften kan föra ärendet till domstol för en muntlig huvudförhandling.

Enligt tabellen kommer de allra lägsta inkomstkategorierna att få högre bötesbelopp. Vid nettoinkomster på cirka 2000 euro kommer bötesbeloppet att vara på samma nivå som avgiften för trafikförseelse. När det är fråga om högre inkomster är beloppet av avgiften avsevärt lägre jämfört med de nuvarande dagsbötesbeloppen.

Den ekonomiska effekten på de olika inkomstgrupperna jämnas utöver böterna ut genom *brottsofferavgiften*, där beloppet är beroende av hur grovt straffet för brottet är.

Med tanke på trafiksäkerheten är förändringen betydande. Genom att övergå till en avgift även vid de allvarligaste fortkörningarna kommer antalet personer som åker fast att öka. I stället för det tunga dagsbotsförfarandet ska avgiften påföras genom ett effektivt och snabbt förfarande, vilket kan effektivisera och öka trafikövervakningen, särskilt den automatiska. Genom denna ändring närmar vi oss de förfaranden som tillämpas i de övriga nordiska länderna.

Ändringen får socioekonomiska konsekvenser. Ställningen hos en förare som kör för fort med avsikt har dock ingen betydelse med tanke på trafiksäkerheten, eftersom gärningen förorsakar samma fara för andra vägtrafikanter oberoende av hurdan ställning föraren har.

Ändring i fråga om en avgift för trafikförseelse ska först sökas genom begäran om omprövning hos trafikövervakaren. Besvär i trafikövervakarens beslut om begäran om omprövning kan anföras hos förvaltningsdomstolen. Det är också möjligt att tillämpa ett muntligt förfarande i förvaltningsdomstolen.

Att föra en administrativ påföljd till domstol för prövning är avgiftsbelagt. Begäran om omprövning är avgiftsfri.

Enligt 6 § i lagen om domstolsavgifter (1455/2015) är den betalningsskyldige den som inlett saken i förvaltningsdomstolen eller högsta förvaltningsdomstolen eller den som trätt i hans eller hennes ställe. För behandlingen av ärenden i förvaltningsdomstol ska det enligt 2 § i lagen

RP 180/2017 rd

om domstolsavgifter tas ut en avgift på 250 euro. Behandlingen av ärenden som gäller ändringssökande i högsta förvaltningsdomstolen kostar 500 euro.

För att behandla ärenden som gäller ordningsböter i den allmänna domstolen tas det inte ut någon avgift. Enligt 9 § i lagen om domstolsavgifter tas det inte heller ut någon avgift för behandling av ärendet i förvaltningsdomstol eller högsta förvaltningsdomstolen, om förvaltningsdomstolen eller den högsta förvaltningsdomstolen ändrar det överklagade beslutet till förmån för ändringssökanden.

Enligt 7 § i lagen om domstolsavgifter tas avgifter inte ut hos de som med stöd av rätts-hjälpslagen är befriade från behandlingsavgifter eller hos dem som enligt bestämmelser någon annanstans i lag är befriade från avgifter som ska betalas för myndigheternas åtgärder. Avgift tas inte heller ut om det är uppenbart oskäligt att ta ut en avgift.

Samordning av avgiften för trafikförseelse med andra påföljder

Enligt propositionen ska den avgift för trafikförseelse som påförs för trafikförseelser inte samordnas med bötesstraff. Därför sjunker påföljdsnivån för ringa trafikförseelser en aning för vägtrafikanten.

Enligt den gällande lagstiftningen bestäms det för ett trafikbrott och en trafikförseelse ett gemensamt straff i enlighet med bestämmelserna i 7 kap. i strafflagen. För en trafikförseelse och ett trafikbrott som ska dömas på en och samma gång påförs det ett gemensamt straff. En trafikförseelse höjer nivån på det gemensamma bötesstraffet endast lindrigt. För den som har gjort sig skyldig till förseelsen handlar det om några dagsböter, som med tanke på förebyggandet endast är av ringa betydelse.

I de nya bestämmelserna betonas det att trafikförseelserna är subsidiära i förhållande till de mer klandervärda brotten, dvs. att förseelserna i fråga om deras natur och avsikt är klart lindrigare gärningar än brotten. Ändringen kommer inte nödvändigtvis att förändra något, eftersom man enligt 6 kap. 4 § i strafflagen ska mäta ut straffet så att det står i ett rättvist förhållande till hur skadligt och farligt brottet är, motiven till gärningen samt gärningsmannens av brottet framgående skuld i övrigt. I de fall när någon vid sidan av en gärning som är straffrättsligt straffbar dessutom har gjort sig skyldig till en administrativ trafikförseelse, kan man således i praktiken bedöma att det är fråga om en större skuld än i genomsnitt (t.ex. medveten oaktsamhet, likgiltighet; slutligt beslut om och en tanke på ett brott; övervägande och planmässighet, RP 44/2002 rd). Så är därmed fallet även om den administrativa förseelsen med beaktande av legalitetsprincipen inte omedelbart kan inverka på straffmätningen.

Bestämmelsen betyder i sådana situationer även att helheten av gärningarna ska behandlas endast enligt en enda rättslig linje, nämligen straffprocessen, eftersom det är förnuftigt, ändamålsenligt och ekonomiskt ur både vägtrafikantens och myndighetens perspektiv. En regleringsmall där man för ett annat samtidigt brott först påför ett dagsbötesstraff och sedan en avgift för trafikförseelse kan vara svår att greppa för vägtrafikanten då dessa har olika förfaranden för påförande samt processer för ändringssökande (t.ex. i den ena söks ändring hos tingsrätten, och i den andra hos förvaltningsdomstolen efter begäran om omprövning).

För trafikförseelser föreläggs i regel högst 11 dagsböter, om det inte föreläggs en ordningsbot för förseelsen. Om trafikförseelsen är ett sidobrott i domen, är i praktiken dess verkan på den som gjort sig skyldig till förseelsen högst en tredjedel, dvs. högst 3,7 dagsböter. Med minsta möjliga dagsbot (6 euro/dag) är verkan på det totala bötesbeloppet således högst 22 euro.

Konsekvenser för polisens verksamhet

SlopanDET av kravET om förundersökning. Enligt inrikesministeriet tar polisen emot cirka 60 000 vägtrafikuppdrag per år via nödcentralerna. Av dem klassificeras cirka 25 000 som lindrig krock eller utkörning. Antalet små vägtrafikolyckor uppgår till cirka 13 000 och antalet medelstora till cirka 1 500. Antalet olyckor som innefattar djur uppgår till cirka 11 000, och cirka 10 000 nödanmälningar har klassificerats som risk för olycka eller något annat. Av dessa uppdrag eller övriga anmälningar till polisen är det årligen cirka 30 000 som antecknas som trafikolyckor i informationssystemet för polisärenden. Av dem är cirka 5 000 sådana olyckor som har förorsakat personskador.

Vid de uppdrag som räknas upp ovan handlar det ofta om lindriga trafikolyckor, t.ex. påkörning bakifrån vid låg hastighet eller mycket lindriga krockar på parkeringsplatser. Som konstateras på flera ställen i propositionen, betraktar man i Finland även de ringa trafikförseelserna som brott som bland annat ska genomgå en förundersökning.

Egendomsskadorna från trafikolyckorna täcks i regel genom trafikförsäkringen eller någon annan försäkring. Det är klart att polisens utredningsåtgärder på olycksplatserna gör det lättare för försäkringsgivaren att fastställa vem som orsakat olyckan, men detta kan inte utgöra den enda grunden för polisens utredningsåtgärd. Trafikförseelserna hör till de ärenden där man ofta begränsar förundersökningen på socioekonomiska grunder genom undersökningsledarens beslut eller på grund av att åklagaren konstaterar att det inte föreligger något samhällligt, vägande skäl till väckande av åtal i domstol.

Det administrativa påföljdssystemet inom vägtrafiken kräver att man i rättssystemet gör en noggrannare avgränsning mellan trafikbrotten och trafikförseelserna. Bestämmelserna om trafikbrott finns i 23 § i strafflagen och bestämmelserna om de administrativa gärningarna och försummelseerna ska finnas i kap. 6 i vägtrafiklagen. På utredningen av brott tillämpas förundersökningslagen, och på förseelserna tillämpas förvaltningslagen eller andra bestämmelser om förfarandet. Vid sidan av brottmålet utreds målsägandes privaträttsliga krav, vilket inte görs vid förvaltningsärenden. På brott tillämpas kravet om förundersökning, men när det är fråga om administrativa gärningar ställt inte något sådant krav.

Den föreslagna ändringen får betydande konsekvenser i praktiken och för resurseringen på polisens uppgiftsområde. Då det är fråga om en trafikförseelse gör polisen ingen förundersökning på olycksplatsen. Dessa fall kan till exempel gälla sådana lindriga krockar som nämns ovan. Om en trafikolycka är en följd av en i 23 § i strafflagen avsedd gärning som äventyrar säkerheten för en annan vägtrafikant, kräver lagen dock fortfarande att skuldfrågan och skadorna utreds. Detta kan t.ex. vara trafikolyckor där en vägtrafikant har skadats.

I praktiken är det polisen som bedömer huruvida det är fråga om ett trafikbrott eller en trafikförseelse (eller om det över huvud taget är en straffbar gärning). Trafikbrotten är brott som s.a.s. hör under allmänt åtal, vilket betyder att inledandet av förundersökning inte måste föregås av målsägandes åtalsbegäran, dvs. av brottsanmälan.

Den som har haft del i trafikolyckan ska fortfarande ha möjlighet att påverka i frågan huruvida undersökningen av trafikbrottet ska inledas. Enligt 3 kap. 1 § i förundersökningslagen ska förundersökningsmyndigheten registrera anmälan utan dröjsmål när någon anmäler ett brott eller en händelse som han eller hon misstänker vara ett brott. Enligt 3 § i kapitlet ska förundersökningsmyndigheten göra förundersökning när det på grund av anmälan till den eller annars finns skäl att misstänka att ett brott har begåtts. Med andra ord är det trots allt polisen som i slutändan beslutar om man ska inleda en förundersökning i trafikärendet eller inte.

Enligt inrikesministeriet leder slopanDET av kravET om förundersökning vid trafikförseelser till att omfördela mänskligaresurser. Det är dock svårt att göra en exakt bedömning av beloppen.

Automatisk trafikövervakning. Det föreslagna systemet får många konsekvenser för processerna för den automatiska trafikövervakningen.

År 2014 uppgick antalet villkorliga ordningsböter där mottagaren motsatte sig i saken sammanlagt cirka 14 000. För att i polisens nuvarande system stryka de ordningsböter som mottagaren har motsatt sig krävs det underskrift av befälets förman. Om man slopar de villkorliga ordningsböterna och mottagarens möjlighet att motsätta sig och om det inte längre behövs underskrift av befälets förman, medför det enligt inrikesministeriets uppskattningar inbesparingar för cirka 0,1 årsverken i polisens resurser.

När man övergår till avgiften för trafikförseelse kan man dessutom effektivisera påförandet och verkställandet av avgiften genom att automatisera dessa uppgifter ytterligare.

I systemet för den fordonsspecifika avgiften behövs det inte skickas någon separat förfrågan till företagen för att utreda föraren i de fall när det är en juridisk person som har registrerats som innehavaren av fordonet. För närvarande skickar man cirka 70 000 sådana brev per år. Ett brev inklusive postande och utskrivning kostar cirka 1 euro. Om man slopar dessa förfrågningar, sparar man således cirka 70 000 euro per år. Tidsmässigt sparar man cirka fyra årsverken.

När man bedömer de alternativ där man antingen utvecklar det gällande systemet för ordningsböter eller tar i bruk det nya systemet med avgift för trafikförseelse, är det viktigt att utreda om den som ålägger påföljden, förelägger ordningsböterna eller påför den administrativa avgiften kan vara någon annan än en polis. Om någon annan person som hör till de anställda hos polisen sköter åläggandet av påföljden, kan polisens arbetsresurser användas för att utreda de allvarligare förseelserna.

Exempelvis sekreterarna vid skatteförvaltningen fattar sådana beslut om skattehöjningar som till karaktären är som påföljder. Även naturvaktarna utfärdar strafförelägganden. Därför är det ändamålsenligt att även en sekreterare inom polisen har en teknisk möjlighet att påföra avgifter eller förelägga ordningsböter. Polisbefälet ska övervaka påförandet av avgifterna. För att sända en avgift för trafikförseelse behövs ingen polisutbildad person, utan avsändaren kan också vara en sekreterare. Enligt inrikesministeriet är löneutgifterna för sekreterare cirka 20 % mindre än i fråga om polismännen.

Om polisrättningarna i samband med behandling av begäranden om handräckning inte behöver delge de ordningsböter eller avgifter som har påförts som en följd av den automatiska trafikövervakningen, kan man spara polisens resurser. År 2014 behandlade polisrättningarna cirka 21 000 begäranden om handräckning i anknytning till meddelanden om ordningsböter - som hade förelagts på basis av den automatiska trafikövervakningen. Behandlingen av en enda begäran räcker 0,5-1 timme för polisrättningen. Utan de handräckningar som hänför sig till den automatiska övervakningen skulle polisen spara resurser omfattande cirka 5-10 årsverken.

I och med det administrativa påföljdssystemet blir det automatiska övervakningssystemet för vägtrafiken mera heltäckande. Eftersom övervakningens tillämpningsområde utvidgas kan åläggandet av påföljder eventuellt öka. Förändringarna i inkomsterna från böterna och avgifterna beror på tröskeln för bötesföreläggandet och på vilka trafikförseelser som övervakas automatiskt. Ändringarna av systemet bedöms inte få någon omedelbar verkan på intäkterna. I och med att systemet automatiseras ytterligare och bestämmandet av påföljderna försnabbas, klarar man i framtiden möjligtvis av att handlägga flera förseelser. Å andra sidan leder den ökade risken att åka fast till att det totala antalet förseelser minskar.

Enligt Polisstyrelsen kommer den fysiska trafikövervakningen inte att öka i framtiden. Som en följd av detta minskar risken att åka fast och försämrar trafiksäkerheten. Detta kompenseras dock av den ökade automatiska trafikövervakningen ökar och utnyttjandet av den automatiserade processen, vilket gör att Finlands trafiksäkerhet kommer att bibehållas åtminstone på nuvarande nivå. Då den automatiska övervakningen i glesbygden ökar förbättras trafiksäkerheten.

Med tanke på det administrativa systemet är det viktigt att se till verkställandet av rättsskyddet, särskilt att garantera möjligheten till ändringssökande utan att systemet blir alltför invecklat. Målet för förenklingen av förfarandet får inte endast vara att minska myndigheternas arbetsmängd och att uppnå kostnadsbesparingar, eftersom detta kan äventyra systemets enhetlighet och verkställandet av rättsskyddet. Man kan inte rikta det administrativa påföljdssystemet till sådana förseelser där risken finns att förenklingen av förfarandet äventyrar den missänktes rättsskydd.

I det administrativa systemet är det första rättsmedlet för ändringssökande begäran om omprövning hos den myndighet som har fattat beslutet. Begäran om omprövning är ett enkelt sätt att söka ändring. Den myndighet som fattar beslutet har de uppgifter och de resurser som behövs för att avgöra ärendet på ett smidigt och rättvist sätt. Enligt inrikesministeriet och Polisstyrelsen kan förfarandet för omprövning sänka tröskeln för att söka ändring i trafikförseelser. Om ändringssökandet ökar, kan detta öka polisens arbetsbörda.

Enligt inrikesministeriets bedömning kan ibruktagandet av systemet med avgift för trafikförseelse årligen innebära över 10 000 begäranden om omprövning. Handläggningen av begärandena om omprövning förutsätter personalresurser. Ändring i ett myndighetsbeslut om begäran om omprövning kan sökas genom besvär hos domstolen. Förvaltningsärenden överklagas hos förvaltningsdomstolen.

För närvarande är det cirka 8 procent av de som förelagts ordningsböter genom den automatiska övervakningen som motsätter sig böterna. Förutsatt att antalet begäranden om omprövning i fråga om avgifterna för trafikförseelser (ägaren, innehavaren, den tillfälliga användaren eller den som ansvarar för användningen framförde inte fordonet vid tidpunkten för förseelsen) inte överskrider antalet motsättningar i fråga om de nuvarande villkorliga ordningsböterna, kommer den tid som myndigheten använder för handläggningen inte att ändra. Även den skriftliga anmärkningen eller föreläggandet av en villkorlig ordningsbot för en namngiven förare bedöms räcka lika länge som påförandet av avgiften för trafikförseelse.

Anmälningprocenten i det gällande systemet för villkorliga ordningsböter är hög när det gäller att anmäla den faktiska föraren av fordonet. I cirka 80 % av fallen meddelar innehavaren, ägaren eller den tillfälliga föraren av fordonet i sitt svar på polisens brev med förfrågan vem den faktiska föraren av fordonet var.

Informationssystem. Förfarandet för avgiften för trafikförseelse förutsätter automatiserade funktioner som följer en modern arbetsprocess. I systemet för hanteringen av avgifterna bör man beakta att ärendena handläggs elektroniskt, att förbindelserna till övriga system är många samt att ärendena och handlingarna om dem ska arkiveras under hela deras livscykel. Det krävs noggrant arbete vid utvecklandet av processen och av systemarkitekturen.

En proposition om utvidgande av bötesförfarandet behandlas för närvarande i riksdagen. Om bötesförfarandet utvidgas och polisen tar över administrationen av alla de körförbud som avses i körkortslagen, ökar behovet att förnya informationssystemen. Det är i så fall ändamålsenligt och förnufligt att systemet för avgiften för trafikförseelse och systemena för bötesförfarandet förnyas samtidigt på en och samma gång.

Polisstyrelsen inleder en förhandsutredning om detta där den utreder de olika alternativens kostnader och tidtabeller noggrannare. Det troligaste alternativet är att det införs ett nytt handläggningssystem för alla påföljder inom vägtrafiken.

Genomförandet av det nya system som avses för administrationen av påföljderna inom vägtrafiken bedöms medföra kostnader för cirka 3-4 miljoner euro i ett senare skede. Denna verkan fördelas på flera år. Man kan inte göra en tillförlitlig bedömning av kostnaderna för informationssystemen innan de beslut som preciserar det nya förfarandet har fattats och det eventuella upphandlingsförfarande som genomförandet förutsätter har ordnats. Utgifterna för förnyandet av systemet ökar då blanketterna för trafikförseelseavgiften ska tryckas och då det gör ändringar i blanketterna. Ingen särskild finansiering för detta anges i statens budgetförslag 2018 eller i planen för de offentliga finanserna för åren 2018-2021. Merkostnader, inklusive underhållskostnader för system, ska finansieras genom omfördelning av förvaltningsområdets anslag.

Enligt en preliminär bedömning är det i inledningsskedet möjligt att genomföra avgiften för trafikförseelse och systemet för den genom att ändra polisens befintliga informationssystem.

För närvarande används LVS-systemet vid hanteringen av de påföljder som åläggs genom den automatiska trafikövervakningen. Det är möjligt att utvidga dess användning t.ex. till lagring och arkivering av t.ex. förseelseärenden. Detta ska utredas genom ett separat projekt genast då regeringens proposition har överlämnats.

Enligt Polisstyrelsens preliminära bedömning kräver utvecklandet av LVS-systemet således en satsning som uppgår till 200-300 000 euro. Utöver detta krävs det ändringar av polisens övriga informationssystem, av gränssnitten mellan systemena och av dataskyddet, och detta gäller även mellan de olika förvaltningsområdena.

Ändringarna av de befintliga systemena kommer inte avsevärt att försnabba genomförandet av de informationssystem som krävs för avgiften för trafikförseelse. Om de gamla system som till en del befinner sig i slutskedet av deras livscykel uppdateras samtidigt som uppbyggandet av det nya systemet pågår, ökar de totala kostnader och det arbete som genomförandet av informationssystemen föranleder. Detta innebär troligtvis att de slutliga totala kostnaderna blir högre än vad som framförs ovan.

Om de informationssystem som behövs för avgiften för trafikförseelse genomförs genom polisens befintliga informationssystem, inverkar det eventuellt också på kraven i lagstiftningen om dataskydd och personuppgifter, eftersom det administrativa förfarandet och de administrativa påföljderna av straffrättslig natur kommer att höra till tillämpningsområdet för förordningen om dataskydd, medan brottmålen kommer att höra till tillämpningsområdet för direktivet om dataskydd. Exempelvis det ovannämnda LVS-systemet är uppbyggt för handläggning av brottmål. Enligt Polisstyrelsen bör handläggningen av de administrativa påföljderna avskiljas tekniskt från handläggningen av brotten, och detta ska beaktas vid genomförandet av lösningarna för informationssystemen.

Utbildning. Reformen av lagstiftningen om vägtrafik förutsätter att personalen vid tillsynsmyndigheterna, polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och förvaltningsdomstolarna får utbildning om de nya författningarna. Utbildningen medför kostnader för samtliga trafikövervakningsmyndigheter.

Konsekvenser för åklagare och domstolar

RP 180/2017 rd

Enligt justitieministeriet kostade ett åtalsprövningsbeslut i genomsnitt 322 euro för åklagaren år 2014. Åklagarens deltagande i domstolsbehandling kostade cirka 204 euro per åtal.

Behandlingen av de ordningsböter som förs till tingsrätterna för prövning medför kostnader för domstolsväsendet. Ordningsböterna har under de senaste åren föranlett cirka 200 fall i domstolarna. Som mest har antalet ordningsbotsärenden i domstolarna uppgått till cirka 450.

År 2014 kostade behandlingen av ett brottmål i skriftligt förfarande i tingsrätten cirka 595 euro per avgörande för domstolsväsendet, och behandlingen vid sammanträde cirka 850 euro per avgörande.

Enligt justitieministeriet uppgår åklagarens och domstolens kostnader kalkylmässigt till 1376 euro för att behandla en ordningsbot som har förts till tingsrätten för prövning. Åklagarens och domstolsväsendets kostnader för behandlingen av en ordningsbot är således cirka 275 000 – 620 000 euro per år (1376 euro x 200–450 mål).

Dessa tal kan anses vara maximala belopp, eftersom trafikförseelserna ofta är enklare att avgöra än avgöranden i genomsnitt.

Om avgiften för trafikförseelse tas i bruk, sker ändringssökandet i förvaltningsdomstolen i stället för tingsrätterna. Den första fasen i ändringssökandet utgörs av en begäran om omprövning som ges till den trafikövervakare som har påfört avgiften för trafikförseelsen, som ofta är polisen.

Enligt justitieministeriet kostade behandlingen av ett ärende i förvaltningsdomstolen i genomsnitt cirka 1620 euro för domstolen år 2014.

Arbetsgruppen för beredning av mätare för förvaltningsdomstolarna har klassificerat de mål som behandlas i förvaltningsdomstolarna i olika kategorier enligt arbetsmängd och målets svårighetsgrad. Enligt arbetsgruppen hör bl.a. parkeringsfelavgifterna, kontrollavgifterna inom kollektivtrafiken samt överlastavgifterna till de ärenden som medför minst arbete, och den genomsnittliga kostnaden för dessa är cirka 318,60 euro per avgörande.

Förvaltningsdomstolarnas kostnadsbedömningar innehåller inte kostnaderna för de myndigheter som ska höras. Om ändringssökandet överförs till förvaltningsdomstolarna, måste man till talen tillägga polisens kostnader för deltagandet i processen.

Det är omöjligt att på förhand bedöma hur många av de ärenden som gäller ändringssökande som kommer att gälla avgifterna för trafikförseelser. En ännu svårare uppgift är det att bedöma inom vilket domkretsområde ärendena kommer att behandlas.

Om man behandlar ändringssökande gällande trafikförseelseavgifter i samma omfattning i förvaltningsdomstolarna som man för närvarande behandlar ordningsböter i de allmänna domstolarna, uppgår de årliga kostnaderna dock till sammanlagt cirka 64 000 – 143 000 euro per år (318 euro x 200–450 mål).

De stora förseelsemängderna administreras via den automatiska övervakningen, och därför är det av betydelse huruvida man bestämmer att forumet för ändringssökandet ska finnas på platsen där förseelsen skedde eller på den plats där den polisenhet som bestämde förseelsen har sitt verksamhetsställe.

Besvär i ett beslut om en begäran om omprövning i fråga om en avgift för trafikförseelse ska anföras inom 30 dagar från delfåendet av beslutet hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets myndighetens beslut har fattats.

Klart är dock att ändringssökandet gällande förseelser kommer att öka i framtiden om det totala antalet ärenden ökar. Om det totala antalet förseelser minskar, minskar även ändringssökandet. Ikraftträdandet av lagen om domstolsavgifter har minskat antalet besvär över de administrativa påföljderna som t.ex. felparkeringsavgiften.

Konsekvenser för Trafiksäkerhetsverket

För närvarande administreras de körförbud som meddelas av polisen och domstolarna i trafiksäkerhetsverkets datasystem för fordonstrafik. Verket erbjuder även polisen anvisningar och utbildning om datasystemen. Verket behöver uppgifterna om körförbud för att kunna kontrollera giltighetstiden för körrätten, men verket har inga befogenheter att meddela körförbud.

Det nuvarande informationssystemet som omfattar polisen, Trafiksäkerhetsverket och domstolarna leder till administrativt långsamma beslut i fråga om systemen och konstanta behov av samordning samt ökade kostnader.

Om de förfaranden för körförbud som föreslås genomförs med de nuvarande informationssystemen som grund, kan informationssystemen bli mera invecklade och således försvåra utvecklandet av polisens verksamhet med utgångspunkt i dess egna behov.

Enligt Trafiksäkerhetsverket borde man genom ett separat projekt bedöma om det går att överföra hela administrationen av körförbuden till polisens system. Därför kan det vara ändamålsenligt att de ändringar i informationssystem som gäller administrerandet av körförbuden görs i sin helhet i polisens egna system direkt.

Vid beredningen bör man utreda hur de administrativa förfaranden som gäller körförbud och påföljdssystemet kan ordnas på ett ändamålsenligt sätt. Samtidigt bör man beakta de olika myndigheternas möjligheter att skapa och utveckla systemena och administrationen av dem. Först och främst måste man bedöma huruvida ändringen ska genomföras med nuvarande eller nya system. Oberoende av vilken lösning som väljs, bör det reserveras tillräckligt tid och resurser för genomförandet av reformen.

Ingen särskild finansiering för möjliga förändringar i Trafiksäkerhetsverket informationssystem anges i statens budgetförslag för året 2018 eller i planen för de offentliga finanserna för åren 2018-2021. Merkostnader, inklusive underhållskostnader för system, ska finansieras genom omfördelning av förvaltningsområdets anslag.

Konsekvenser för Rättsregistercentralen

Enligt Brottregistercentralen medför genomförandet av avgiften för trafikförseelse kostnader på cirka 150 000 euro på grund av de ändringar som måste göras i indrivningssystemet, om polisen gör motsvarande ändringar i det Patja-system som används för närvarande.

Behovet av statistikuppgifter om trafikförseelser och om avgiften för trafikförseelse bedöms öka. Statistiken måste vara förseelsespecifik. På lång sikt bedöms satsningen för utvecklandet av statistiksystemet uppgå till cirka 100 000 euro. Möjliga merkostnader, inklusive underhållskostnader för system, ska finansieras genom omfördelning av förvaltningsområdets anslag.

Inverkan på beloppet av brottsofferavgiften

Vid beredningen av lagen om brottsofferavgift förutsattes det att det vid beredningen av lagstiftningen om utvidgandet av de administrativa påföljderna inom vägtrafiken görs en bedömning av reformens eventuella konsekvenser för lagen om brottsofferavgift (RP 293/2014 rd).

Enligt 2 § i lagen om brottsofferavgift (669/2015) ska brottsofferavgiften betalas av den som döms till straff för ett brott för vilket det föreskrivna strängaste straffet är fängelse. Betalningsskyldigheten gäller inte om gärningsmannen var under 18 år vid tidpunkten för brottet. Även en juridisk person som döms till samfundsbot är skyldig att betala brottsofferavgift.

Brottsofferavgiften är 40 euro, om straffet döms ut för ett eller flera brott och det strängaste straffet för minst ett av dem är fängelse i högst sex månader. Avgiften är 80 euro, om straffet döms ut för ett eller flera brott och det strängaste straffet för minst ett av dem är fängelse i över sex månader. Avgiften för juridiska personer är 800 euro.

År 2012 var det cirka 158 000 personer som dömdes för något brott (RP 293/2014 rd). Talet innefattar de personer som i summariskt förfarande påförts av åklagaren ett bötesstraff för ett sådant brott för vilket det föreskrivna strängaste straffet är fängelse. I domstol dömdes cirka 54 000 personer och i förfarandet för strafföreläggande cirka 103 000 personer. För äventyrande av trafiksäkerheten utfärdades det cirka 79 000 strafförelägganden.

Största delen av brottsofferavgifterna tas ut vid vägtrafikbrott. I regeringspropositionen RP 293/2014 rd bedöms den största kalkylmässiga posten uppgå till 4,12 miljoner euro. Av detta utgör andelen brott som äventyrar trafiksäkerheten 3,2 miljoner euro. Summan består nästan helt och hållet av fortkörningsbrott och förseelser som bestraffas med dagsböter.

Påförandet av avgift för trafikförseelse vid trafikförseelser bedöms inverka mycket lite på beloppet av de brottsofferavgifter som tas ut.

5. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om utkastet till regeringens proposition har begärts av sammanlagt 250 myndigheter, organisationer, företag eller samfund. Utlåtande överlämnades till kommunikationsministeriet av 170 remissinstanser. Utlåtandena finns tillgängliga på internetadressen <https://www.lvm.fi/lainsaadannon-valmistelu/-/mahti/asianasiakirjat/63026>.

I utlåtandena föreslår man många ändringar både i paragrafförslagen och i motiveringen. I följande avsnitt sammanfattas de centrala teman som särskilt uppmärksammades i utlåtandena.

Användning av cykelhjälm

Enligt 90 § i den gällande vägtrafiklagen ska cyklister och cykelpassagerare i allmänhet under körning använda vederbörlig skyddshjälm. Det är fråga om en rekommendation om att använda hjälm, som inte är förenad med hot om straff. Vid beredningen av propositionen har man gjort en omfattande bedömning av bestämmelsen, eftersom hjälmen är viktig för att skydda cyklisten.

Enligt den proposition som sändes ut på remiss ska rekommendationen om att använda skyddshjälm strykas från lagen. Användningen av hjälm bidrar till att främja cyklisternas personliga säkerhet och därför ska man sträva efter att främja användningen. Enligt denna propo-

sition är det dock möjligt att göra detta på ett effektivare sätt än genom en rekommendation i lagen.

Helsingfors tingsrätt, Helsingforsregionens trafik (HSL), Cykelförbundet rf och nätverket av cykelkommuner understöder i sina utlåtanden förslaget om att stryka rekommendationen om cykelhjälm.

Helsingfors tingsrätt understöder att man slopar den rekommendation om användning av hjälm som inte är förenad med några påföljder, vilket betyder att man inte längre kan ta en försummelse att använda hjälm till rättegång. Tingsrätten anser att användningen av både hjälm och reflexer ska främjas på andra sätt, t.ex. genom upplysningskampanjer.

HSL framför att slopandet av hjälmregeln är i linje med målen för främjandet av cykling och att det bör understödjas. Om t.ex. Helsingfors system med stadscyklar eller motsvarande tjänster försvaras genom en ökning av bestämmelser och påföljder, befarar HSL även att intresset för tjänsterna minskar avsevärt.

Cykelförbundet anser att slopandet av bestämmelsen om användningen av hjälm kan motiveras med att bestämmelsen helt tydligt är mer skadlig än nyttig ur ett folkhälsoperspektiv. Enligt Cykelförbundets utlåtande kommer slopandet av bestämmelsen knappast att leda till att människor slutar använda hjälm, utan närmast att sänka tröskeln för nya cyklister att börja cykla.

Nätverket av cykelkommuner konstaterar i sitt utlåtande att en bestämmelse av rekommenderande natur inte är lämplig för vägtrafiklagen och att en sådan bestämmelse bidrar till att cykling kan uppfattas vara farligt. I utlåtandet konstateras det att alla undersökningar visar att cyklings positiva effekter på folkhälsan är mångdubbelt fler än olycksfallsriskerna.

Social- och hälsovårdsministeriet, Kuopio stad, Finlands kommunförbund, Polisstyrelsen, Utbildningsstyrelsen, Institutet för hälsa och välfärd, Trafikskyddet, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Synskadades förbund rf, Automobilförbundet rf, Tieliikenteen tietokeskus Oy, Autoalan keskusliitto ry, Bilimportörerna rf, Finlands Bilskoleförbund rf och Invalidförbundet rf ansåg att rekommendationen om användningen av cykelhjälm inte ska slopas.

Motiveringarna till att bevara rekommendationen om användningen av hjälm är följande:

- om rekommendationen i lagstiftningen slopas kommer hjälmens användningsgrad att minska,
- rekommendationen om att använda hjälm behöver inte förenas med någon påföljd, eftersom syftet med lagstiftningen även kan vara att förändra attityder och beteendemönster, t.ex. att öka användningen av cykelhjälm,
- en rekommendation som ges i lag har en mera styrande karaktär än en rekommendation som t.ex. ges av kommunen,
- det främsta syftet med propositionen är att förbättra trafiksäkerheten, men detta syfte uppnås inte genom att slopa rekommendationen om användningen av hjälm,
- om rekommendationen i lagen slopas, blir det oklarare om användning av hjälm rekommenderas,

RP 180/2017 rd

- rekommendationen att använda hjälm bör ingå i lagen även i fortsättningen, eftersom det i samband med de olyckor som undersökts av delegationen för undersökning av trafikolyckor nästan uteslutande har rekommenderats att hjälm ska användas när man rör sig med cykel,
- i framtiden kommer en stor del av cyklarna att vara eldrivna, och då är det extra viktigt att använda hjälm,
- rekommendationen i lagen har varit ett viktigt stöd inom utbildning och kommunikation samt gett en riktlinje för företagens, samfundenas och kommunernas främjande av hjälmens användningsgrad när det gäller deras egen service och personal.

Institutet för hälsa och välfärd, Automobilförbundet rf och Finlands Bilskoleförbund rf föreslår i sina utlåtanden att rekommendationen ska ändras till ett tvång eller en plikt att använda skyddshjälm. Tvånget att använda hjälm motiveras med att en användningsplikt kan förenas med påföljder, vilket innebär att lagen inte längre skulle innehålla sådana bestämmelser som inte är förenade med påföljder.

Användning av reflexer

Enligt 42 § i den gällande vägtrafiklagen ska gående som under mörker rör sig på väg använda vederbörlig reflex i allmänhet.

Utkastet till propositionen innehåller ingen rekommendation om användning av reflexer. I utkastet konstaterades dock att även om lagen inte längre skulle innehålla en rekommendation om att använda reflexer, så är det ytterst viktigt att använda reflexer under skymning och mörker.

Helsingfors tingsrätt och Björneborg stad är överens om att den föreslagna lagen inte ska innehålla sådana bestämmelser som inte är förenade med påföljder. Helsingfors tingsrätt anser att det är viktigt att säkerställa att försummelser att använda reflexer eller cykelhjälm då inte heller tas till rättegång om dessa bestämmelser slopas. I utlåtandena betonar man att användningen av reflexer ska främjas genom andra åtgärder, t.ex. genom upplysningskampanjer.

I flera remissinstansers utlåtanden motsatte man sig att rekommendationen om användningen av reflexer stryks i den nya vägtrafiklagen. Dessa var Riihimäki stad, Kuopio stad, Finlands kommunförbund, Polisstyrelsen, Utbildningsstyrelsen, Institutet för hälsa och välfärd, medicinska fakulteten vid Helsingfors universitet, Trafikskyddet, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry, Synskadades förbund rf, Automobilförbundet rf, Tieliikenteen Tietokeskus Oy, Autoalan keskusliitto ry, Bilimportörerna rf, Invalidförbundet rf och Trafikjuridiska Föreningen rf.

Motiveringarna till att bevara rekommendationen om användningen av reflexer är följande:

- slopandet av rekommendationen i lagen ger fel signaler till vägtrafikanterna och kommer sannolikt att minska användningen av reflexer avsevärt,
- om rekommendationen i lagen slopas, blir det oklarare om användning av reflexer rekommenderas,
- på en obelyst vägsträcka är reflexerna en livförsäkring, och det är oansvarigt att inte använda dem under mörker och regnigt väder då klädseln är mörk,

RP 180/2017 rd

- om den tydliga rättsliga anvisningen slopas, minskar lagstiftarens stöd från de åtgärder som främjar säkerheten,
- bestämmelsen har även utan påföljder lett till att reflexernas användningsgrad är hög i Finland,
- rekommendationen om användningen av reflexer anses ha ökat trafiksäkerheten, och rekommendationen förebygger olyckor.

Trafikjuridiska Föreningen rf, Liikennesuunnittelun seura ry och Automobilförbundet rf understöder att en plikt att använda reflexer tas in i den nya vägtrafiklagen med hot om straff, om alternativet är att slopa den bestämmelse som inte är förenad med påföljder eller att till lagen foga en sådan plikt att använda reflexer som är förenad med påföljder.

Institutet för hälsa och välfärd föreslår att polisen skulle kunna intensifiera övervakningen av användningen av reflexer under den tid den övervakar användningen av cykelljus, men att påföljden för försummelse att använda reflexer fortfarande ska vara 0 euro trots denna övervakning.

Stannande och parkering av fordon

Parkering på vänstra sidan av vägen på en dubbelriktad väg. I utkastet till propositionen föreslås det i 36 § om stannande och parkering bland annat att man även i Finland ska tillåta parkering på vänstra sidan av vägen på dubbelriktade vägar i tätorter. Ett villkor är att parkeringen inte medför fara och olägenhet för den övriga trafiken. Syftet med förslaget är bland annat att underlätta distributionstrafiken, att minska biltrafiken i städernas centrum och att förbättra tillgänglighet till elbilarnas laddningsstationer. Parkering på vänstra sidan av vägen på en dubbelriktad väg har varit möjlig i flera andra europeiska länder redan länge.

Joensuu stad, Träskända stad, närings-, trafik- och miljöcentralerna och Finlands Transport och Logistik SKAL rf understöder förslaget om att parkering på vänster sida av vägen på en dubbelriktad väg ska tillåtas. Motiveringarna till detta är bland annat följande:

- att tillåta parkering på vänstra sidan av vägen på dubbelriktade vägar i tätorter kan minska behovet att köra omkring och söka en ledig parkeringsplats,
- bestämmelsen underlättar distributionstrafiken och ökar även säkerheten för förarna inom distributionstrafiken.

Polisstyrelsen motsätter sig inte direkt parkering på vänster sida av vägen, men framför att stannandet och parkerandet på vänster sida av vägen på en dubbelriktad väg inte får ske så att det medför fara och olägenhet för den övriga trafiken, vilket det inte gör när vägens sida är ledig.

Tammerfors stad konstaterar att parkering på vänster sida av vägen på dubbelriktade gator kräver att regeln specificeras. Staden föreslår att parkering på vänster sida ska vara möjligt på lågt trafikerade gator, men inte på huvudvägarna där det sannolikt medför en risk för trafiksäkerheten.

Justitieministeriet förhåller sig inte enbart negativt till förslaget om parkeringen, men rekommenderar att man fäster uppmärksamhet vid att det är rätt svårt att tolka villkoret för parkeringen på vänster sida (får parkera när det inte medför fara eller olägenhet för den övriga trafiken). I den föreslagna bestämmelsen krävs det dock inte att parkeringen konkret sker utan att

medföra fara eller olägenhet för den övriga trafiken, utan det krävs endast att parkeringen ”kan” ske utan att medföra olägenheter. Om avsikten är att det ska krävas en hypotetisk bedömning av faran och olägenheten när man parkerar, ska detta enligt justitieministeriets utlåtande i så fall tydligt framgå i motiveringen.

Helsingfors stad motsätter sig inte förslaget om parkeringen, men betonar att det i bestämmelsen bör preciseras att föraren även vid parkering på vänster sida är skyldig att uppmärksamma de vägmärken som reglerar parkeringen.

Riihimäki stad, Esbo stad, Villmanstrand stad och Trafikskyddet motsätter sig det nya förslaget om en bestämmelse som tillåter parkering på vänster sida av en dubbelriktad väg. Enligt Trafikskyddet har man i utkastet till regeringspropositionen är det fel att hänvisa till att trafiköverenskommelsen möjliggör parkering på vänster sida av dubbelriktade vägar. Trafikskyddet påpekar att det enligt artikel 23 i överenskommelsen är tillåtet för föraren att parkera eller stanna sitt fordon endast i körfältets körriktning.

De städer som motsätter sig förslaget motiverar sitt ställningstagande i huvudsak med att det äventyrar trafiksäkerheten. I utlåtandena betonas att det finns risk för att man ”i blindo” kör från parkeringsplatsen vid vänster sida rakt ut på den motsatta trafikens körfält, vilket ökar olycksfallsrisken i betydande grad. Esbo stad konstaterar dessutom att parkering vid vänster sida förutsätter att man fördubblar antalet trafikordningar, eftersom dessa borde riktas till båda körriktningarna om de föreslagna bestämmelserna genomförs.

Stannande och parkering på gång- och cykelbana. I utkastet till propositionen föreslogs det i 37 § 2 mom. en bestämmelse som motsvarar den i den gällande vägtrafiklagen, nämligen att man inte får stanna eller parkera på en gångbana, ett övergångsställe, en cykelbana eller en fortsättning på en cykelbana eller inom ett avstånd av fem meter före ett övergångsställe, en korsande cykelbana eller en korsande fortsättning på en cykelbana. Enligt 4 mom. i den paragrafen får fordon dock fortfarande, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på gångbanan och cykelbanan för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte i närheten finns någon annan för stannande lämpad plats och tvingande skäl påkallar stannandet. Det stannade fordonet får inte medföra oskälig olägenhet för användningen av gångbanan eller cykelbanan. Fordonet ska då vid behov flyttas till en plats där det inte stör den övriga trafiken.

I utkastet bedömer man att det fortfarande är viktigt med regeln som möjliggör stannande och parkering på gång- och cykelbana för en kort tid för att logistiken för gods- och persontransporterna ska fungera smidigt.

Vanda stad, Träskända stad, Företagarna i Finland rf, Logistiikkayritysten

Liitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf understöder att man tillåter stannande och parkering på gång- och cykelbanor även i fortsättningen. I utlåtandena ges bland annat följande motiveringar:

- förbudet om parkering och stannande skulle försvåra distributionstrafiken avsevärt och därmed också verksamhetsförutsättningarna för handeln,
- i detaljplanerna för centrumområdena har man inte beaktat eventuella förbud gällande distributionstrafikens parkering på gång- och cykelbanor,
- I Finland finns många platser där man är tvungen att ordna distributionen av varor via gång- och cykelbanor

- att bestämmelsen bevaras oförändrad är viktigt för att logistiken för gods- och persontransporterna ska fungera smidigt.

Tammerfors stad föreslår att bestämmelserna om stannande på gång- eller cykelbana ska förtydligas. I utkastet till propositionen har man slopat omnämmandet om skyldigheten att stanna i närheten av fordonet om fordonet stannas på gång- eller cykelbana. Dessutom finns skäl att precisera definitionerna av på- och avlastning för att klargöra hur bestämmelsen ska tillämpas. Liksom Tammerfors önskade även Helsingfors stad att bestämmelserna ska specificeras och propositionen ändras så att gång- och cykelbanor inte får användas för stannande, om inte något annat anvisas genom vägmärke.

Helsingin seudun kauppakamari - Helsingforsregionens handelskammare ry föreslår att man i Helsingfors även i fortsättningen ska anpassa lastningsplatserna till behoven, om man inte anser det ändamålsenligt att förbjuda stannande och parkering.

Åbo stad, Lahtis stad, Borgå stad, Esbo stad, Sydkarelen förbund, Cykelförbundet, nätverket av cykelkommuner samt Suomen pyöräilynohjaajat motsätter sig att parkering på gång- och cykelbana tillåts, även om man skulle iakta särskild försiktighet och sträva efter att inte störa den övriga trafiken. Motiveringarna i utlåtandena är bland annat följande:

- förslaget om förbudet mot att parkera på gång- eller cykelbana är för vagt, och kommer därför inte att fungera i övervakningssituationerna i praktiken,
- distributionen i städerna borde skötas i huvudsak genom stannande vid sidan av körfältet så att man inte behöver stanna på gång- eller cykelbana,
- i och med att stannande på gång- eller cykelbana tillåts försämras den lätta trafikens ställning ytterligare i förhållande till fordonstrafiken,
- erfarenheten har visat att möjligheten att stanna på gång- eller cykelbana används fel både uppsåtligen och i stor omfattning,
- undantagsregeln är onödig och äventyrar smidigheten och säkerheten i den lätta trafiken särskilt vad gäller specialgrupper såsom synskadade och personer som rör sig med rullstol,
- för att cykeltrafiken ska fungera smidigt bör parkering och stannande på cykelbana förbjudas helt och hållet, eftersom parkeringen på cykelbanor är ett växande problem i Finland,
- ordalydelsena ”kortvarigt”, ”tvingande skäl” och ”oskäligen olägenhet” i definitionen i bestämmelsen lämnar för mycket rum för tolkning.

Fordons vinterdäck

Skyldigheten att använda vinterdäck på fordonet är i de gällande bestämmelserna bunden till kalendern. Enligt 16 § i förordningen om användning av fordon på väg ska vinterdäck användas från december till slutet av februari. I utkastet till propositionen föreslås det att bestämmelserna om vinterdäck ska revideras för att bättre motsvara Finlands varierande väderförhållanden så att skyldigheten i fråga om vinterdäck ska gälla från november till slutet av mars om det krävs på grund av väglaget.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna, Liikesuunnittelun seura ry, Automobilförbundet, Trafikskyddet, Cykelförbundet och Trafikjuridiska Föreningen rf understöder att den nya skyldigheten att använda vinterdäck är bunden till vinterväglaget.

Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna rf understöder även förslaget om den nya bestämmelsen gällande vinterdäck, eftersom den nya bestämmelsen tillåter körning med sommardäck under de perioder i början av mildra vintrar när det inte ännu är vinter i hela landet. Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna rf föreslår att den föreslagna anpassade skyldigheten att använda vinterdäck ska gälla ända fram till slutet av april, eftersom vintern fortsätter långt fram i april särskilt i Mellersta, Östra och Norra Finland.

Trafikskyddet understöder förslaget, om man kan säkerställa att definitionen av vinter är klar och obestridlig både för medborgare och för tillsynsmyndigheten.

Miljöministeriet, Utbildningsstyrelsen, medicinska fakulteten vid Helsingfors universitet, Tekniska Handelsförbundet rf, Privata Besiktningsställes Förbund rf, Logistiikkayritysten

Liitto ry, Trafikförsäkringscentralen, Nokian renkaat Oyj, Företagarna i Finland rf och Linja-autoliitto motsatte sig i sina utlåtanden förslaget om användningen av vinterdäck eller krävde att förslaget åtminstone ska ses över på nytt.

Miljöministeriet anser att bestämmelsens föreslagna ordalydelse lämnar för mycket rum för tolkning och övervägande i fråga om trafikförhållandena och vägtrafikantens beredskap inför dessa.

Bland annat på grund av klimatförändringen kan vädret och väglaget förändras på ett oförutsägbart sätt och till och med snabbt, vilket enligt miljöministeriet försvårar vägtrafikantens beslutsfattande när det gäller bytet av däck. Dessutom påpekar miljöministeriet att den föreslagna ändringen kan öka dubbdäcksprestationen, eftersom det nya förslaget kräver att vinterdäck används under en längre period än tidigare. Om dubbdäck används en längre tid än tidigare, leder det till en större mängd gatudamm och en ökning av slitaget på beläggningen. På grund av ovannämnda skäl anser miljöministeriet att konsekvenserna av förslaget till bestämmelserna om vinterdäck bör bedömas noggrannare.

Man motsätter sig den föreslagna användningsskyldigheten dessutom av följande skäl:

- väglaget i Finland kan förändras mycket snabbt och därför kan förslaget äventyra säkerheten för studerande och arbetstagare t.ex. inom transportsektorn,
- att bytet till dubbdäck ska följa väderförhållandena är orealistiskt, användningen av vinterdäck borde fortsättningsvis vara ett tvång under bestämda vintermånader,
- en bestämmelse som binder användningen av vinterdäck endast till väderförhållandena utgör en stor säkerhetsrisk och gör polisens övervakning omöjlig,
- den föreslagna ordalydelsen medför onödiga risker i trafiken, eftersom det blir möjligt att röra sig i trafiken med sommardäck under samtliga vintermånader,
- om skyldigheten att använda vinterdäck binds till vinterväglaget, skapar det omöjliga situationer för den tunga trafiken, eftersom väderförhållandena inte kan förutses,
- enligt undersökningar skulle en del medborgare skjuta upp bytet till vinterdäck till en så sen tidpunkt som möjligt eller helt och hållet låta bli att byta till vinterdäck, vilket innebär att de som rör sig med sommardäck på vintern även riskerar säkerheten för de övriga vägtrafikanterna,

RP 180/2017 rd

- på basis av definitionen av vinter har bilisterna svårt att bedöma när vädret eller väglaget kräver användning av vinterdäck,
- om användningen av vinterdäck baserar sig på väglaget får företagen stora problem, eftersom bestämmelsen innebär att företagen är tvungna att utrusta hela sin materiel med vinterdäck för eventuella snöiga dagar i mars.

Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf och Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry understöder slopandet av den fordonsspecifika hastighetsbegränsningen på 80 km/h för paket-, service- och husbilar, men inte vad gäller den materiel vars fordonstekniska egenskaper inte tillåter en hastighet på 100 km/h.

Privata Besiktningstillägg Förbundet rf konstaterar att slopandet av de fordonsspecifika hastighetsbegränsningarna ännu borde övervägas särskilt när det gäller äldre service-, hus-, lik- och terrängbilar eller alternativt att slopandet av hastighetsbegränsningarna borde gälla de fordon som har tagits i bruk 2001 eller därefter. Förbundet anser också att det är riskabelt att slopa hastighetsbegränsningen för släpvagnarna av kategori O1 (högst 750 kg), eftersom man i fråga om dessa ofta försummar servicen och struntar i besiktningen.

Även Trafikskyddet konstaterar i sitt utlåtande att de inte understöder slopandet av de fordonsspecifika hastighetsbegränsningarna vad gäller äldre paket- och husbilar vars fordonstekniska egenskaper inte ens i deras nuvarande tillstånd tillåter en hastighet på 100 km/h. Trafikskyddet anser att även mindre höjningar för olika fordon kan förändra den genomsnittliga hastigheten i trafiken, vilket kommer att minska säkerheten.

Trafikförsäkringscentralen konstaterar att man i fråga om slopandet av den fordonsspecifika hastighetsbegränsningen på 80 km/h för paket-, service- och husbilar med en totalmassa på högst 3500 kg inte har beaktat den höga medelåldern på Finlands fordonsbestånd. Trafikförsäkringscentralen påpekar dessutom att en höjning av den tillåtna hastigheten till 100 km/h för kombinationer av lätta släpvagnar medför en trafikrisk, och att ändringen inte kan motiveras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

SF-Caravan ry föreslår att de fordonsspecifika hastighetsbegränsningarna slopas helt och hållet vad gäller de husbilar som hör till kategori M1 och de paketbilar som hör till kategori N1 samt att det för dessa tas i bruk vägspecifika, maximala hastigheter som anges med vägmärken. Enligt utlåtandet har fordonens konstruktion och säkerhetsutrustning utvecklats så pass mycket under den senaste tiden att höjningen av hastighetsbegränsningarna skulle göra trafiken smidigare och öka trafiksäkerheten. SF Caravan ry konstaterade också att ifall man höjer den tillåtna hastigheten från 80 km/h till 100 km/h för släpvagnar med en totalmassa på högst 750 kg, bör man även tillåta 100 km/h med släpvagnar av kategori O2 som är försedda med bromsar och som väger över 750 kg men under 3500 kg.

Uppsättande av trafikanordningar

Den föreslagna lagens 71 § innehåller liksom den gällande lagen bestämmelser om uppsättande av trafikanordningar. Beslutsfattandet gällande trafikanordningar är en förvaltningsåtgärd och innebär sådan utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen. En trafikanordning förpliktar, förordnar eller anvisar vägtrafikanten att göra något på en väg. För försummelse att iaktta en trafikanordning kan påföras straff. Därför är även enligt den nya vägtrafiklagen nödvändigt att kräva tillstånd av kommunen för uppsättande av en trafikanordning. Då kommunen beviljar tillstånd för detta ska förvaltningslagen tillämpas.

I utkastet till propositionen föreslås också att det inte längre ska begäras utlåtande av polisen när en trafikanordning ska uppsättas, och att uppsättande av trafikanordningar ska anmälas till Trafikverket så att uppgifterna kan införas i informationssystemet.

Helsingfors och Esbo stad understöder den föreslagna bestämmelsen om att uppsättandet av trafikanordningar ska anmälas till Trafikverket. Esbo stad önskar att Trafikverket snabbt bestämmer anmälningssättet och vilka gränssnitt som behövs för att utveckla den digitala databasen.

Villmanstrands stad understöder förslaget enligt vilket kommunen inte längre ska behöva begära ett utlåtande av polisen vid beslut om trafikanordningar. Det minskar byråkratin och försnabbar verkställandet av planerna. Villmanstrand föreslår dock att kommunen fortsättningsvis ska ha möjlighet att be polisen om hjälp i vägmärkesärenden om det behövs.

Bland annat **Polisstyrelsen, Kuopio stad och Björneborg stad** föreslår att vägtrafiklagen fortfarande ska innehålla den skyldighet som finns i 5 § i den gällande vägtrafiklagen och som gäller att höra polisen vid beslut om trafikanordningar. Enligt Polisstyrelsen är förslaget av stor principiell betydelse t.ex. när det gäller de beslut om trafikreglering som gäller förbud och begränsningar, eftersom dessa beslut nästan utan undantag innebär strängare situationer och därmed får direkta konsekvenser för polisens verksamhet och vägtrafikanterna. Enligt Björneborg och Kuopio stad skulle hörandet av polisen utgöra ett viktigt stöd för kommunens beslutsfattande även i fortsättningen.

Vihtis kommun, Joensuu stad, Uleåborg stad, Björneborg stad, Rovaniemi stad, Kervo stad, Åbo stad, Vanda stad, Tammerfors stad, samkommunen för Tammerfors stadsregion, Träskända stad, Lahtis stad, Riihimäki stad, Kuopio stad, Borgå stad, Villmanstrands stad och Finlands kommunförbund motsätter sig att kommunen måste fatta ett administrativt beslut i fråga om alla trafikanordningar som vägdelägare eller fastigheter sätter upp på vägarna. Kommunerna och städerna motiverade i huvudsak detta med att resurserna inte är tillräckliga och att ansvaret ökar avsevärt jämfört med nuläget. Flera av remissinstanserna föreslog att man på grund av resursbristen skulle kunna styra vissa administrativa uppgifter gällande uppsättandet av trafikanordningar antingen till landskapen eller till staten.

Finlands Kommunförbund föreslår i sitt utlåtande att lagförslaget granskas och att tillämpningsområdet i 71 § i utkastet preciseras, om kommunens uppgifter och kostnader ökas trots kommunernas och Kommunförbundets invändningar. Kommunförbundet anser att t.ex. parkeringsinrättningarna och hamnområdena bör stå utanför tillämpningsområdet för kommunens uppgiftsområde. Ansvarsfrågorna konkretiseras sällan enligt Kommunförbundets bedömning, men det finns ändå skäl att i motiveringen till lagen tydligt föra fram vilka eventuella ansvar som tillstånden till uppsättande av trafikanordningar föranleder kommunen.

Största delen av kommunerna ovan motsätter sig också den föreslagna skyldigheten att lämna uppgifterna om trafikanordningarna till Trafikverket. Orsakerna till invändningarna var både resursbristen och ökningen av kostnaderna.

Vägmarkeringarnas färg

I Finland är de spärr- och varningslinjer som särskiljer motsatta körriktningar gula. Den mittlinje som särskiljer körriktningarna samt de övriga körfältslinjerna är vita. I nästan alla andra EU-länder har man ett enfärgssystem där alla permanenta vägmarkeringar vid mittlinjen på körfältet görs i vitt. Enligt utkastet till propositionen ska färgen på spärrlinjerna och varningslinjerna bytas från gul till vit.

Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan keskusliitto ry och Bilimportörerna rf understödde att den vita färgen tas i bruk för spärrlinjer, varningslinjer och spärrområden när markeringen särskiljer motsatta trafikriktningar. Detta motiveras med att lagstiftningen bör svara så bra som möjligt på behoven i den autonoma trafiken. Internationellt är färgen på vägmarkeringar oftast vit, och därför har kameratekniken anpassats särskilt till vita markeringar av körfiler. Enligt utlåtandena av Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan keskusliitto ry och Bilimportörerna rf är detta en av orsakerna till att man borde övergå till att använda vit färg i enlighet med den internationella användningen.

Helsingfors stad anser att man borde utreda om den gula färgen på vägmarkeringar skulle kunna slopas i samband med permanenta arrangemang. Således skulle man reservera den gula färgen endast för vägmarkeringar för tillfälliga trafikarrangemang. Enligt Helsingfors stad kan detta förbättra trafiksäkerheten.

Trafikskyddet och Riihimäki stad motsatte sig användningen av vit färg för spärrlinjer, varningslinjer och spärrområden som särskiljer motsatta körriktningar. Trafikskyddet motiverade användningen av gul färg även i fortsättningen med att den gula färgen är lättare att urskilja när det är snö eller is på vägen. Riihimäki stad ansåg att den gula färgen ska bevaras för att föraren har lättare att urskilja en gul spärrlinje bland de vita vägmarkeringarna, för att den gula färgen syns bättre än den vita i dagsljus och snöväder, för att användning av två färger signalerar till föraren vilken körriktning filen bredvid har, för att man kan anta att förarna respekterar en gul spärrlinje mer än en vit spärrlinje och för att förarna har lärt sig att en gul spärrlinje betyder omkörningsförbud.

Avgift för trafikförseelse

Allmänt. I regeringspropositionen föreslås det att man för ringa förseelser i vägtrafiken ska påföra administrativa påföljder i form av en avgift för trafikförseelse och en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse.

Det gavs många utlåtanden om avgiften för trafikförseelse. En stor del av utlåtandena gavs av de statliga myndigheterna och domstolarna.

Förvaltningsdomstolarna understödde i huvudsak det nya systemet. Högsta förvaltningsdomstolen, Norra Finlands, Tavastehus, Östra Finlands och Åbos förvaltningsdomstolar understödde det nya förfarandet. De kommer också med förslag på hur förfarandet kan förbättras ytterligare, som t.ex. förslag om hur förvaltningsdomstolarnas resurser kan säkerställas. I sina utlåtanden betonar förvaltningsdomstolarna att man vid den fortsatta beredningen bör säkerställa att de besvär som anförs i fråga om begäran om omprövning i fråga om avgifterna för trafikförseelserna fördelas jämt till de olika förvaltningsdomstolarna. Förvaltningsdomstolen i Östra Finland framförde sin oro över att det för närvarande är Helsingfors polisinspektion som förelägger alla villkorliga ordningsböter vid den automatiska trafikövervakningen, och att besvären därför skulle koncentreras till Helsingfors förvaltningsdomstol.

I motsats till de övriga allmänna domstolarna framförde **Helsingfors tingsrätt** att den i regel understöder förslaget om avgiften för trafikförseelse.

Tammerfors stad, Esbo stad, Kommunförbundet, inrikesministeriet, Polisstyrelsen, Helsingfors polisinspektion, Centriskriminalpolisen, Trafi, FFC, Logistiikkayritysten Liitto ry och Yleinen teollisuusliitto ry understöder på en allmän nivå förslaget om avgiften för trafikförseelse.

Justitieministeriet betonar i sitt utlåtande att utöver de allmänna kraven på exakthet och effektivt rättsskydd ska bestämmelserna om avgiften för trafikförseelse även uppfylla de krav som gäller proportionaliteten hos administrativa påföljder. Förfarandet får enligt justitieministeriets utlåtande inte heller strida mot den oskuldspresumtion som baserar sig på 21 § i grundlagen.

Åbo hovrätt, Östra Finlands hovrätt, Helsingfors hovrätt, Kymenlaakso tingsrätt, Birka-lands tingsrätt och Södra Österbottens tingsrätt motsätter sig avgiften för trafikförseelse bland annat på grund av den omvända bevisbördan.

Enligt **Riksåklagarämbetet** är förslaget om det nya förfarandet till många delar problematiskt.

Rättsregistercentralen anser att tiden inte är mogen för att genomföra en avgift för trafikförseelse och att man borde avstå från den för att inte äventyra reformen som helhet.

Trafikskyddet anser att avgiften för trafikförseelse kan vara en för stor helhet för vägtrafiklagen, och föreslår därför att man utfärdar en separat lag om avgiften för trafikförseelse för att på så sätt göra vägtrafiklagens struktur lite lättare.

Förhållandet mellan administrativa och straffrättsliga påföljder. Det administrativa påföljdssystemet hör inte till det straffrättsliga systemet inom rättsskyddet, men trots detta anser man i propositionen att de centrala garantierna för rättsskyddet som ingår i det straffrättsliga systemet även tillämpas på den administrativa påföljden.

I propositionen betonas inte de administrativa påföljdernas prioritet i förhållande till övriga förfaranden, och detta har orsakat förvirring hos flera remissinstanser. Förhållandet mellan den administrativa och straffrättsliga påföljden kan sättas i vågskålen t.ex. i sådana situationer där gärningen uppfyller rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten och samtidigt kan omfattas av tillämpningsområdet för förfarandet för avgiften för trafikförseelse. I dessa fall är frågan när trafikförseelsen ska leda till en administrativ avgift och när den ska behandlas som ett brott.

Åbo hovrätt och Östra Finlands hovrätt anser att tillämpningsområdet för avgiften för trafikförseelse bör preciseras särskilt vad gäller vad man avser med bestämmelsen om att trafikförseelsen handläggs på det sätt som föreskrivs för brottmål, som föreslås i 160 § 3 mom. i utkastet, samt huruvida det i lagen blir kvar andra trafikförseelser som bestraffas med någon annan påföljd än avgiften för trafikförseelse.

Hovrätterna konstaterar dessutom att bestämmelserna bör preciseras när det gäller när en trafikförseelse ska leda till en administrativ avgift för trafikförseelse och när den ska handläggas som ett brott i straffprocessen.

Riksåklagarämbetet konstaterar att tillämpningsområdet för avgiften kommer att utvidgas så att det även gäller sådana slag av gärningar som för närvarande inte betraktas vara ens ordningsbotförseelser. I dessa fall finns det enligt Riksåklagarämbetet en fara för att polisen får ett omfattande bestämmandeinflytande i fråga om huruvida det ska vara fråga om en trafikförseelse eller ett allvarigare förfarande som strider mot trafikreglerna. Detta kan leda till inkonsekvens i praktiken.

Riksåklagarämbetet anser dock att det är positivt att reformen sparar åklagarämbetets resurser, vilket gör det möjligt att fördela personalresurserna till mer allvarliga brott.

Inrikesministeriet betonar i sitt utlåtande att man i vissa paragrafmotiveringar borde göra en tydligare skillnad mellan en trafikförseelse som ska åtgärdas med avgiften för trafikförseelse och det äventyrande av trafiksäkerheten som definieras i strafflagen.

Justitieministeriet anser att subsidiariteten i avgiften för trafikförseelse är obestridlig i de fall när t.ex. rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten uppfylls. Enligt justitieministeriet borde man vid den fortsatta beredningen bedöma när det med tanke på förbudet mot dubbel straffbarhet är fråga om en och samma gärning vid kombinationer av trafikbrott och trafikförseelser. Justitieministeriet konstaterar att trafikförseelsen är subsidiär i sådana fall där det även har begåtts ett trafikbrott, även om ordalydelsen i det rekvisit som leder till en strängare påföljd inte direkt gäller överträdelse av de trafikregler som finns i vägtrafiklagen.

Fordonsspecifik avgift och omvänd bevisbörda. Enligt 175 § i utkastet till propositionen ska en fordonsspecifik avgift som påförs som en följd av en trafikförseelse betalas av den i fordonsregistret angivna fordonsägaren eller fordonsinnehavaren eller av den tillfälliga användaren eller den som ansvarar för användningen av bilen. Fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare befrias enligt propositionen från ansvaret om denne gör sannolikt att denne inte har gjort sig skyldig till trafikförseelsen eller att det i övrigt inte fanns skäl till påförande av avgift.

Även om de flesta remissinstanser som yttrade sig om avgiften konstaterar att de i princip understöder det föreslagna förfarandet, är det endast några av dem som uttryckligen understöder den omvända bevisbördan.

Helsingfors tingsrätt understöder den omvända bevisbördan. Tingsrätten anser att man med beaktande av proportionalitetsprincipen kan godkänna att fordonets ägare eller innehavare måste ha sannolika skäl för att befrias från ansvaret.

Åbo hovrätt, Birkalands tingsrätt, Kymenlaakso tingsrätt, Södra Österbottens tingsrätt, Riksåklagarämbetet, justitieministeriet, Automobilförbundet rf och Trafikjuridiska Föreningen rf motsätter sig delvis tillämpningen av den omvända bevisbördan i samband med avgiften. Argumenten mot den omvända bevisbördan är bland annat följande:

- det krävs ingen bevisning av den myndighet som påfört avgiften, inte ens vad gäller huruvida förseelsen överhuvudtaget har ägt rum, och ett sådant förfarande strider mot 21 § i grundlagen,
- presumtionen om förseelsen överskrider de skäligen gränser för tillämpningen av den omvända bevisbördan vilka avses i avgörandepaxis i Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna,
- man bör förhålla sig restriktivt till den omvända bevisbördan, eftersom förslaget omfattar en mycket stor grupp av förseelser som föreslås bli klassificerade så att de står utanför det straffrättsliga systemet,
- det finns många eventuella situationer där den omvända bevisbördan och den fordonsspecifika avgiften kan äventyra skyddet mot självinkriminering, eftersom den berörda personen måste anmäla en närstående som förare för att befrias från ansvaret,
- den omvända bevisbördan ska inte tillämpas på grova trafikförseelser, utan vid dessa bör man identifiera den person som körde fordonet för att kunna påföra avgiften.

Beloppet av påföljdsavgiften. Beloppet av avgiften varierar mellan 20-400 euro beroende på vägtrafikantgruppen. De högsta avgifterna påförs vid fortkörningsförseelser. Avgiftsbeloppet fastställs i huvudsak enligt de belopp som anges i den gällande lagen om ordningsbotsförseelser. Avgiften är fast för alla inkomstklasser, och bygger således inte på förvärvsinkomst eller kapitalinkomst.

Finlands Kommunförbund ansåg att avgiften är betydande då den ger en möjlighet att utvidga tillämpningsområdet för kameraövervakningen i syfte att förbättra trafiksäkerheten. När det gäller storleken på avgiften konstaterar Kommunförbundet att beloppet bör graderas enligt omfattningen av den fara som orsakas av att reglerna bryts.

Enligt **justitieministeriet** kommer en övergång till fasta avgifter för trafikförseelser att sänka höginkomsttagares böter för fortkörning, och på motsvarande sätt höja böterna för de lägsta inkomstklasserna. Justitieministeriet betonar att en av principerna inom det straffrättsliga påföljdssystemet alltid har varit att de påföljder som gäller faran ska vara skäligen i förhållande till personens betalningsförmåga. Enligt ministeriets utlåtande bör man bedöma de fasta avgifterna på nytt eller alternativt införa avgiftsklasser för de administrativa påföljderna.

Finansministeriet betonar att brottsofferavgifterna måste tryggas även i fortsättningen. Brottsofferintäkterna vid fortkörningsbrott omfattande 21-30 km/h uppgår enligt utlåtandet till 1,8 miljoner euro, och man befarar att det nya systemet minskar intäkterna avsevärt. De konsekvenser som systemet med avgiften för trafikförseelser får för intäkterna inom inrikesministeriets och justitieministeriets förvaltningsområden bör enligt finansministeriets utlåtande bedömas vid den fortsatta beredningen.

Helsingfors tingsrätt och Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf motsätter sig de belopp som föreslås. De konstaterar att den föreslagna avgiften vid fortkörning gynnar höginkomsttagarna, eftersom deras avgift för trafikförseelse är klart mindre än dagsböterna. Å andra sidan konstaterar Helsingfors tingsrätt att det gällande dagsbötessystemet ibland har lett till sådana påföljder för trafikbrott som kan anses vara oskäligen. Vid den fortsatta beredningen bör man enligt utlåtandena i vilket fall som helst bedöma hurdan förebyggande effekt avgiften får på höginkomsttagarna.

Tidtabellen för avgiften. Enligt 180 § i utkastet till regeringspropositionen ska avgiften för trafikförseelse betalas inom 14 dagar från delfäendet av beslutet. Om beslutet har delgetts på det sätt som föreskrivs i 174 §, ska dock avgiften betalas inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Enligt utkastet kan en betalningstid på två veckor betraktas som relativt kort, varvid en förlängning av betalningstiden till 30 dagar kan motiveras i de situationer där det beslut som gäller uppkomsten av betalningsskyldigheten inte har kunnat delges personligen.

Åbo hovrätt anser att 180 § om betalningstiden för avgiften för trafikförseelse bör preciseras så att det krävs att avgiften betalas inom tidsfristen enligt 180 § endast i det fall att mottagaren av beslutet inte begär omprövning.

Helsingfors polisinrättning, Tammerfors stad och Esbo stad lyfte fram förslaget om att förlänga betalningstiden till 30 dagar. De ansåg att betalningstiden i regel borde vara densamma som vid avgiften för felparkering, dvs. 30 dagar. Helsingfors polisinrättning konstaterar i sitt utlåtande att trafikförsäkringscentralen nästan dagligen tar emot telefonsamtal där kunder ber om förlängd betalningstid för de förelägganden av ordningsbot som används för närvarande. Dessa telefonsamtal kan enligt Helsingfors polisinrättning minskas genom en förlängning av betalningstiden.

Enligt **OP gruppens** utlåtande är den tidsfrist på 14 dagar som föreslås för betalningen av avgiften för trafikförseelse oskäligt kort om man inte lyckas göra processen för avgifterna tillräckligt effektiv genom att automatisera den.

Begäran om omprövning. Enligt 178 § i utkastet till propositionen kan omprövning i beslut om avgiften för trafikförseelse och den fordonsspecifika avgiften begäras av den myndighet som har påfört avgiften. Begäran om omprövning ska göras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. En begäran om omprövning som gjorts efter tidsfristen behandlas ifall det finns ett särskilt skäl till förseningen och ifall begäran om omprövning har lämnats in så fort som möjligt, dock högst inom sex månader.

Högsta förvaltningsdomstolen förhåller sig negativt till den avvikelse från tidsfristen på 30 dagar för begäran om omprövning som föreslås. Bestämmelsen om en begäran om omprövning som görs efter tidsfristen innehåller enligt utlåtandet en sådan hänvisning till ”särskilda skäl” som eventuellt ger rum för alltför mycket tolkning. Utöver detta ansåg Högsta förvaltningsdomstolen att de föreslagna villkoren för att avvika från den huvudsakliga tiden för omprövningen verkar vara alltför breda med tanke på vad saken gäller.

Åbo hovrätt anser att den föreslagna tidsfristen på 30 dagar för begäran om omprövning är rätt lång jämfört med den tidsfrist på 14 dagar som finns i många andra lagar. Eftersom tidsfristen redan för närvarande är lång enligt Åbo hovrätt, anser rätten att det inte behövs en bestämmelse som dessutom på basis av särskilda skäl möjliggör undersökning av en begäran om omprövning som görs efter tidsfristen.

Avgift för trafikförseelse vid 20-30 km/h överskridning av den tillåtna hastigheten. Enligt utkastet till propositionen ska avgiften kunna påföras för hastighetsöverskridningar som uppgår till högst 30 km/h och inom samtliga hastighetsområden. Den gällande ordningsboten kan föreläggas för överskridningar som uppgår till högst 20 km/h.

Tammerfors stad, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, medicinska fakulteten vid Helsingfors universitet, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet och flera privatpersoner motsätter sig att tillämpningsområdet för avgiften utvidgas till hastighetsöverskridningar på 30 km/h. Invändningarna gäller främst de överskridningar på 30 km/h som sker i tätortsområden. Motsättningen motiveras bland annat med följande:

- för tätorters hastigheter är en överskridning på 30 km/h alldeles för stor för att bestraffas med avgiften för trafikförseelse,
- när avgiften för trafikförseelse fastställs bör man beakta hur farlig gärningen är, dvs. i praktiken hastighetsbegränsningsområdet,
- en överskridning på 30 km/h i en tätort är en helt annan sak än på en motorväg,
- för att den med dagsbot bestraffbara överskridningens relativa andel av den tillåtna hastighetsbegränsningen inte ska öka olidligt mycket i tätorterna, bör den minsta överskridning som leder till dagsbot minska samtidigt som hastighetsbegränsningen minskar.

Avbrytande av körning på grund av rusmedel

I 185 § 4 mom. i utkastet till regeringens proposition föreslås en ny bestämmelse som ger tillsynsmyndigheten behörighet att avbryta körningen om en person kör under påverkan av alkohol eller något annat rusmedel, även om gärningen inte i sig uppfyller rekvisitet för rattfylleri-

brott. Trafikövervakaren, dvs. i praktiken oftast polisen, ska enligt förslaget vid behov få hindra körning ända tills föraren inte längre har alkohol i blodet. Syftet med den nya bestämmelsen är att betona det vad man redan tidigare har föreslagit, dvs. att man inte alls ska dricka alkohol om man ska köra ett motordrivet fordon eller en spårvagn. Det nya förslaget har motiverats med att förbudet minskar den totala mängden alkohol i trafiken och förebygger rattfylleri.

Social- och hälsovårdsministeriet, inrikesministeriet, Polisstyrelsen och Helsingfors polisinspektionen understöder förslaget. Argumenten som talar för bestämmelsen om avbrytande av körning är bland annat följande:

- man ska inte köra ett motordrivet fordon ens om man druckit lite alkohol,
- bestämmelsen är ett efterlängtat tillägg i förebyggandet av rattfylleri,
- förslaget om avbrytande av körning inverkar på trafiksäkerheten, framför allt på antalet rattfyllerifall,
- jämförelsen med körning under påverkan av narkotika stöder förslaget, eftersom det råder nolltolerans när det gäller körning under påverkan av narkotika.

Justitieministeriet påminner i sitt utlåtande om det krav på proportionalitet som ingår i de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Justitieministeriet påpekar att det finns små mängder alkohol i blodet även om man inte har druckit alkohol. När man jämför med användningen av narkotika bör man beakta att den nolltolerans som gäller för narkotika och deras biprodukter har medfört problem vid tillämpningen då man kan identifiera allt mindre och mindre mängder ämnen i blodet på ett tillförlitligt sätt i och med att analysmetoderna utvecklas. Justitieministeriet anser att en förutsättning för att kunna förbjuda eller hindra körning ska vara t.ex. att rusmedlet tydligt påverkar förarens körförmåga. Dessutom konstaterar justitieministeriet att man bör bedöma vid den fortsatta beredningen, och redogöra i motiveringarna, hurdana sanktioner som förenas med iakttagandet av förbudet samt vilka åtgärder trafikövervakaren kan vidta för att hindra körning.

Östra Finlands hovrätt, Liikennesuunnittelun seura ry, Automobilförbundet rf och Trafikjuridiska Föreningen rf motsatte sig förslaget till bestämmelsen om avbrytande av körning. Östra Finlands hovrätt anser att avbrytandet av körning kan leda till problem i fråga om bevisningen, även om dagens mätutrustning torde vara exaktare än tidigare. Enligt hovrätten ger bestämmelsen polisen mera makt att ingripa i medborgarnas rättigheter med grund i ett sådant beteende som inte är förbjudet enligt lag. Då finns det inga effektiva rättsskyddsmedel som kan användas mot polisens verksamhet. Östra Finlands hovrätt konstaterar också att bestämmelsen ökar polisens arbetsbörda och att det i stället skulle kunna vara mera motiverat att rikta polisens arbetsinsatser till brottmålen.

Övriga kommentarer och motiveringar:

- bestämmelsen om polisens rätt att avbryta ett fordons eller en spårvagns körning är för inexact och möjliggör missbruk,
- polisen har redan nu möjlighet att hindra en person från att köra under påverkan av rusmedel, om man t.ex. vill ta ett prov,
- om ett fordon parkeras för att invänta provtagning, kan det orsaka stockningar och farliga situationer,

- tvångsmedlena får inte riktas till personer som inte har gjort sig skyldiga till ett brott.

6. Samband med andra propositioner

Den regeringsproposition (RP 145/2017 rd) som gäller andra fasen av lagen om transportservice behandlas för närvarande i riksdagen. I andra fasen är avsikten att i lagen om transportservice ta in de bestämmelser om sociallagstiftningen för vägtrafiken som finns i 6 a kap. i vägtrafiklagen samt den helhet som gäller övervakningsanordningar inom vägtrafiken. I riksdagen pågår också behandlingen av regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av körkortslagen samt vägtrafiklagen (RP 103/2017 rd). I propositionen föreslås att det faktiska användningsområdet för bötesförfarandet utvidgas genom att behörigheten att förelägga körförbudspåföljder till alla delar överförs till polisen. Till följd av ändringen kan rattfylleri behandlas i bötesförfarande. Körförbud meddelas i ett administrativt förfarande utifrån ett fällande avgörande.

Om de ovannämnda propositionerna och denna proposition behandlas samtidigt i riksdagen bör ändringar vid behov samordnas med denna proposition vid behandling av den proposition som träder i kraft senare.

Bestämmelserna i 35 och 50§ i förordning om användning av fordon på väg ska ändras i snabbt takt på grund av att lagen om transportservice träder i kraft efter utgivandet av denna regeringsproposition. Utöver ändring av förordningen ges en regeringsproposition som kompletterande till denna regeringsproposition. I paragrafen stiftas det om massan av ett fordon som kopplas till en traktor i jord- och skogsbruk och i annat bruk än jord- och skogsbruk samt om användning av taxiljus.

Landskapsreformen kommer att ändra på behörigheten av trafikuppgifter och därför har också behandlingen av RP 15/2017 som gäller ärendet betydelse för innehållet av vägtrafiklagen och speciellt dess 184 §.

Lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003) revideras för närvarande i sin helhet. Syftet är att den nya lagstiftningen ska överensstämma med EU:s lagstiftning om dataskydd. Detta kan få konsekvenser särskilt med tanke på den avgift för trafikförseelse som föreslås i 6 kap. Projektets mandatperiod är till den 28 februari 2018.

Vid beredningen av denna proposition bereds även regeringens proposition om godkännande och sättande i kraft av överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik. Den propositionen sätter i kraft bland annat bestämmelser om fordons dimensioner i internationell trafik och kan således vara av betydelse för bestämmelserna i 5 kap. i denna proposition.

Regeringspropositionen har anmälts till kommissionen i enighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Enligt direktivet ska medlemsstaterna anmäla sina utkast gällande tekniska föreskrifter till kommissionen innan de godkänns. Anmälan har gjorts samtidigt som propositionen överlämnats till riksdagen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Vägtrafiklagen

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens tillämpningsområde. I denna paragraf anges det att lagen tillämpas på vägar, om inte något annat föreskrivs någon annanstans i lagen.

Den nya vägtrafiklagen föreslås gälla på vägar. Bestämmelserna om säkerhets- och skyddsanordningar i 90 och 92–96 § och bestämmelserna om personbelastning i 141 och 144–149 § tillämpas dock på förande av motordrivna fordon i sådan terräng som avses i 2 § i terrängtrafiklagen (1710/1995). Tillämpningsområdet motsvarar till denna del den gällande regleringen.

En definition av vad som avses med en väg föreslås ingå i 2 § 1 mom.

2 §. Definitioner. I 1 mom. 1 punkten i denna paragraf definieras en väg.

Med en väg avses en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterled eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik. Definitionen motsvarar artikel 1 d i konventionen om vägtrafik.

Bestämmelser om landsvägar finns i landsvägslagen (503/2005). Enligt 4 § i landsvägslagen är en landsväg en väg som har upplåtits för allmän trafik och som upprätthålls av staten. Landsvägarna är beroende på sin betydelse för trafiken riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar.

Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar. Kommunikationsministeriet bestämmer vilka landsvägar som är riksvägar och vilka som är stamvägar samt till vilken del de är nationellt viktiga stomvägar. Trafikverket bestämmer vilka landsvägar som är regionala vägar och vilka som är förbindelsevägar.

En landsväg kan vara en motorväg eller motortrafikled, eller vara avsedd för annan trafik av en viss art. Närmare bestämmelser om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper utfärdas genom förordning av statsrådet. En landsväg kan även vara avsedd att användas endast på vintern (särskild vinterväg).

Till en landsväg hör enligt 5 § i landsvägslagen

- körbanor med vägrenar och andra områden som är avsedda för trafik, såsom gångbanor och cykelbanor, specialtransportvägar, parkeringsplatser och parkeringsområden, områden som betjänar kollektivtrafiken och användningen av den samt rastplatser och upplags- och lastningsområden,

- konstruktioner, anläggningar och anordningar som varaktigt behövs för bevarande och användning av de områden som nämns ovan och som befinner sig i omedelbar anslutning till dem,

- trafikplaneringar och andra konstruktioner, anläggningar och anordningar som behövs för vägledning av vägtrafikanterna,

- övriga områden, konstruktioner, anläggningar och anordningar, såsom bullerskydd och viltstängsel, som behövs för väghållningen eller för trafiken eller för att förebygga olägenheter av trafiken.

Till en landsväg hör också en reservlandningsplats, om en sådan har beslutats bli ansluten till vägen, en färja med färjeled och färjeläge, samt områden för funktioner som behövs för vägtrafik över riksgränsen. Enligt 7 § i landsvägslagen hänförs till landsvägar såsom deras biområden områden utanför vägområdena där väghållningsämnen för byggande och underhåll av landsvägar tas samt områden för tekniskt underhåll som är nödvändiga för landsvägar och väghållningen. Till en landsväg hör också sådana områden i direkt anslutning till landsvägen som vid byggande av den behövs för placering av ledningar för el- och kommunikationsnäten och andra konstruktioner, anläggningar och anordningar som är nödvändiga med tanke på ett fungerande samhälle.

De ovan nämnda områdena bildar landsvägens vägområde. Ett vägområde vars gränser inte har bestämts vid en fastighetsförrättning sträcker sig två meter utanför den yttre kanten av vägdiket eller, om dike saknas, två meter utanför den yttre kanten av vägsälanten eller vägskäringningen.

I lagen finns det inte någon noggrant avgränsad definition av en *gata*. Enligt 1 § i lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) åligger skyldigheten att ombesörja underhållet och renhållningen av gator, torg, öppna platser, parker, planteringar och andra med dessa jämförliga allmänna områden inom ett stadsplaneområde dels kommunen, dels ägarna av tomter eller andra områden.

Det finns inte heller någon noggrann definition av en *enskild väg*. Till en enskild väg hör enligt 5 § i lagen om enskilda vägar (358/1962) körbanor, gång- och cykelbanor samt de områden, anläggningar och anordningar som varaktigt behövs för deras bestånd och användning, såsom vägrenar, släntar, vägbankar, diken, skilje- och gränsremсор, mötes- och vändplatser, upplagsplatser som behövs för väghållning i anslutning till vägen, belysningsanordningar och trafikljus, broar, trummor, bullerhinder, färjor med färjelägen och färjeleder, skyddsräcken och vägmärken.

En enskild väg kan även vara en gångstig eller en väg som används endast vintertid. En skogsväg är huvudsakligen avsedd för transporter som behövs för skogsbruket. En enskild väg kan också vara någon annan väg som är avsedd för enbart en viss typ av trafik.

Snöskoterleder är vägar avsedda för snöskotertrafik, som är anlagda vid en ledförrättning enligt terrängtrafiklagen. I 13 § i terrängtrafiklagen föreskrivs en allmän rätt att köra längs lederna. Den allmänna rätten att köra med snöskoter längs en snöskoterled innebär att det inte tas ut någon särskild avgift för detta. En snöskoterled får användas under förutsättning att föraren har körrätt för det fordon som används och att det är tillåtet att köra på vägen i fråga med denna typ av fordon.

Som en väg betraktas fortsättningsvis även ett *område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik*. Det är i viss mån problematiskt att definiera en väg på detta sätt. Vägtrafiklagens tillämpning på denna typ av områden kommer fortsättningsvis i enskilda fall att avgöras inom rättspraxis. De problem som hänför sig till definitionen har behandlats ingående i samand med redogörelsen för nuläget.

Vid definierandet av ett område som är avsett för allmän trafik är för det första områdets ursprungliga användningsändamål avgörande, dvs. huruvida området vid dess bildning varit avsett för färdsl för en allmän och oavgränsad personkrets. När det gäller att definiera ett om-

råde som allmänt används för trafik är det fråga om en bedömning av den trafik som de facto förekommer på området, dvs. huruvida trafiken på området kan karaktäriseras som allmän trafik.

Det väsentliga vid definierandet såväl av ett område som är avsett för allmän trafik som av ett område som allmänt används för trafik utgörs av om området är öppet för allmän trafik, dvs. om den personkrets som har tillträde till området konkret har begränsats. Bedömningen av om det är fråga om ett område som är avsett för allmän trafik eller ett område som allmänt används för trafik kräver *en granskning av varje enskilt område för sig*. Markområdenas äganderättsförhållanden har inte ansetts vara av avgörande betydelse, men däremot kan det vara av betydelse på vilket sätt områdets ägare eller innehavare har avsett att området ska användas. Ett område som är avsett för allmän trafik eller ett område som allmänt används för trafik är antingen ett allmänt område (t.ex. ett parkeringsområde som ägs av staten eller en kommunal myndighet) eller ett privat område (t.ex. en stormarknads parkeringsområde).

Det faktum att ett visst område i fråga om sina yttre egenskaper påminner om en väg eller gata gör inte nödvändigtvis området till en väg. En förutsättning för att lagen ska tillämpas på området är att området de facto används för allmän trafik. Det kan dock vara fråga om en väg även i det fall att ett område, t.ex. ett torg, inte till sitt yttre motsvarar det som avses med en väg i allmänt språkbruk. Ett torg betraktas som en väg eftersom det de facto används för allmän trafik. *Huruvida det är fråga om allmän trafik eller inte ska vid behov bedömas från fall till fall.*

En led som används bara av en begränsad personkrets och som inte är avsedd för annan trafik betraktas inte som en väg (HD:1990:6). Bedömningen av om ett område allmänt används för trafik förutsätter specifik bedömning av området och dess användning, bl.a. trafiken på området och dess art samt områdets bosättning. Uppgifter om vägtrafiken och om hur allmän trafik det är fråga om kan fås t.ex. av områdets invånare.

Ett avstängt fabriksområde betraktas inte som en väg, om fabriksområdet inte ursprungligen har avsetts för och inte heller används för allmän trafik (HD:1989:22). Det faktum att ett område faller utanför lagens tillämpningsområde accentueras i sådana fall där tillträdet till området har begränsats t.ex. med hjälp av passertillstånd. Som en väg betraktas därför inte ett avstängt kasernområde där det är förbjudet att vistas utan passertillstånd eller motsvarande tillstånd (HD:1987:60). En väg som tillfälligt stängts av med hjälp av trafikordningar, t.ex. för reparationsarbeten eller rallytävlingar, omfattas inte heller av lagens tillämpningsområde.

De trafikordningar som anges i lagen, t.ex. vägmärken och vägmarkeringar, utgör kännetecken på en väg. Terrängtrafiken regleras på andra sätt än med sådana trafikordningar som är avsedda för vägtrafik. Bestämmelser om uppsättandet av trafikordningar på en väg föreslås ingå i 72 §.

Som vägtrafikanter definieras i paragrafens 2 *punkt* alla som befinner sig på en väg eller som för ett fordon eller en spårvagn på en väg. Denna definition är i fråga om sitt innehåll mer omfattande än den gällande lagens definition av en vägtrafikanter. Enligt den föreslagna lagen ska alla som befinner sig på en väg betraktas som vägtrafikanter, oavsett om de är förare eller passagerare i en bil eller om de är gående.

En fordonsförare som för ett fordon på en väg är en vägtrafikanter. En nyhet är emellertid att också den som för ett fordon eller en spårvagn utanför en väg är en vägtrafikanter. Det är möjligt att t.ex. sköta parkerandet av de nyaste typerna av personbilar utanför fordonet i fråga. I denna bestämmelse beaktas således fordonens automatisering.

I paragrafens 3 *punkt* definieras gående. Som gående betraktas enligt definitionen för det första personer som rör sig till fots. Som gående betraktas för det andra personer som använder sådan utrustning som nämns i punktens förteckning, genom att själv vara fäst vid utrustningen, som alltså utgörs av skidor, skridskor eller motsvarande. För det tredje omfattar gående personer som använder en sådan anordning som nämns i förteckningen, dvs. en sparkstötting, ett lekfordon, en rullstol eller ett förflyttningshjälpmiddel som stöder eller ersätter förflyttning till fots. Som gående betraktas dessutom personer som leder en cykel eller moped.

Enligt paragrafens 4 *punkt* är en trafikordning ett trafikljus, ett vägmärke eller en vägmarkering. Bestämmelser om trafikordningar föreslås ingå i lagens 4 kap.

Enligt 5 *punkten* avses med en körbana en del av en väg som är avsedd för trafik med fordon och som omfattar ett eller flera körfält, dock inte en cykelbana. Definitionen motsvarar artikel 1 e i konventionen om vägtrafik.

I 6 *punkten* definieras en vägren. En vägren är en längsgående del av en väg som avskilts från körbanan med en kantlinje.

I 7 *punkten* definieras ett körfält. Ett körfält är en med vägmarkering angiven eller någon annan för en bil tillräckligt bred längsgående del av körbanan eller ett cykelfält. Definitionen motsvarar artikel 1 g i konventionen om vägtrafik, men i punkten föreskrivs det dessutom att ett körfält kan utgöras också av ett cykelfält.

Enligt 8 *punkten* avses med ett övergångsställe, på samma sätt som i den gällande lagen, en del av en väg som är avsedd att användas av gående för att korsa en körbana, cykelbana eller spårväg och som anges med vägmärke eller vägmarkering.

I 9 *punkten* definieras en gångbana och i 10 *punkten* ett cykelfält. Paragrafens 11 *punkt* föreslås innehålla en definition av en cykelbana. Dessa definitioner överensstämmer med den gällande lagen.

I 12 *punkten* finns en definition av en spårväg. Med en spårväg avses ett särskilt definierat avskilt område, där spårvägsnätet inte utgör en del av körbanan och spårvagnarna inte färdas bland den övriga trafiken.

I 13 *punkten* definieras en korsning. Det är fråga om en ny definition. Med en korsning avses ett ställe där vägar i samma plan korsar varandra, löper samman eller delar sig. Till en korsning hör också de områden som vägarna bildar på ett sådant ställe. Definitionen motsvarar artikel 1 h i konventionen om vägtrafik.

I och med att definitionen av en väg ger rum för tolkning, är det inte möjligt att i alla situationer enkelt och entydigt fastställa om en korsande led är en väg eller inte, dvs. om det är fråga om en korsning eller inte. Vid denna bedömning är det inte av betydelse om två vägar korsar varandra i samma plan eller om det finns någon konstruktion mellan dem, t.ex. en gångbana. Av detta följer exempelvis att ett vägmärke ska upprepas efter en korsning, om vägmärkets verkningsområde ska gälla även efter korsningen.

I paragrafens 14 *punkt* definieras en plankorsning. Det är fråga om en ny definition, där det anges att man med en plankorsning avser en med vägmärke angiven korsning i samma plan mellan en väg och en separat järnväg eller spårväg. Med en särskild järnväg eller spårväg avses, i enlighet med vad som delvis definierats ovan, skenor som löper avskilda från gatu- eller vägområdet.

RP 180/2017 rd

I 15 punkten definieras en cirkulationsplats. Det är fråga om en ny definition. En cirkulationsplats är en med vägmärke angiven helhet bestående av två eller flera korsningar. En cirkulationsplats anges med vägmärkena B5 och D2.

I 16 punkten definieras en gårdsgata och i 17 punkten en gågata. Dessa definitioner överensstämmer med den gällande lagen.

I paragrafens 18 punkt finns en ny definition av en motorväg och motortrafikled. Motorvägar och motortrafikleder är avsedda för motordrivna fordon och anges med vägmärket E14 eller E16.

I 19 punkten definieras en tätort och i 20 punkten definieras vad som avses med parkering. Dessa definitioner överensstämmer med den gällande lagen. Definitionen av parkering motsvarar det som anges i artikel 1 k ii i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens 21 punkt definieras ett fordon. Med ett fordon avses en anordning som fordonslagens bestämmelser tillämpas på. Definitionens omnämnande av att anordningen ska vara avsedd för ”färd på marken” innebär att andra anordningar och annan apparatur som avses i fordonslagen och som t.ex. kan kopplas till ett fordon faller utanför definitionen.

I 22 punkten finns en ny definition av en spårvagn. En spårvagn är en tvångsstyrd anordning som löper på skenor och trafikerar spårvägsnätet. Med tvångsstyrning avses att spårvagnen löper på skenor. Tvångsstyrning innefattar dock inte reglering av spårvagnens hastighet. Med spårvägsnätet avses alla områden i Finland som trafikeras av spårvagnar.

I 23 punkten definieras en specialtransport. Det föreslås att den definition som ingår i den gällande lagen ska justeras. Med en specialtransport avses en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på en väg, när avvikelserna är nödvändiga med anledning av en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användningsändamål förutsätter.

2 kap.

Principer för vägtrafik

3 §. Allmänna skyldigheter för vägtrafikanter. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om vägtrafikanternas allmänna skyldigheter.

I paragrafens 1 mom. anges det för det första att vägtrafikanterna ska följa trafikreglerna. Vad som avses med trafikregler i denna paragraf ska ges en vid tolkning: exempelvis är trafikövervakarnas tecken och trafikordningarna förknippade med många trafikregler. Utöver trafikreglerna ska vägtrafikanterna iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada. Bestämmelser om de skyldigheter som anges i paragrafen finns i artikel 7.1 i konventionen om vägtrafik och i 3 § 1 mom. i den gällande vägtrafiklagen.

En vägtrafikanter som iakttar trafikreglerna iakttar i princip också sådan försiktighet som trafiken kräver. Trafikreglerna definierar dock inte till fullo gränserna för hur vägtrafikanterna ska agera i trafiken. Principerna kompletterar således reglerna. Principerna behövs eftersom det inte är möjligt att på förhand reglera alla tänkbara trafiksituationer med hjälp av detaljerade trafikregler.

I paragrafens 2 *mom.* påförs vägtrafikanterna ett förbud mot att i onödan hindra eller störa trafiken. Ett fordon får inte köras med omotiverat låg hastighet eller i onödan plötsligt bromsas. Ett motsvarande förbud finns i 3 § 2 *mom.* i den gällande vägtrafiklagen.

4 §. Skyldighet för vägtrafikanter att vara förutseende. Denna princip har inte tidigare uttryckts i lagstiftningen, men den är allmänt erkänd i rättspraxis. Paragrafen föreslås innehålla en bestämmelse om vägtrafikanternas skyldighet att förutse andra vägtrafikanters agerande för att undvika fara och skada. Vägtrafikanterna ska anpassa sitt eget agerande så att en löpande och trygg trafik främjas.

Iakttagandet av skyldigheten att vara förutseende kräver att vägtrafikanterna anpassar sitt agerande till de rådande omständigheterna. Exempelvis har en vägtrafikant, i det fall att en annan vägtrafikant försummar att iaktta trafikreglerna eller tillräcklig omsorg, bättre möjligheter att undvika en trafikolycka genom att föra sitt fordon med en situationshastighet som är korrekt med tanke på omständigheterna.

Ifall en vägtrafikant har särskild kännedom om omständigheterna, t.ex. lokal kännedom, eller särskild kännedom om fordonets egenskaper, kan vägtrafikantens skyldigheter bedömas med beaktande av detta. Den särskilda kännedomen kan innebära att vägtrafikanten är skyldig att förutse trafikhändelserna i större utsträckning än normalt.

I närheten av en skola är det t.ex. möjligt att förutse att det rör sig barn på området. Vägtrafikanterna är skyldiga att använda all den kännedom de har för att förhindra trafikolyckor.

Skyldigheten att vara förutseende utesluter inte betydelsen av en annan central princip för vägtrafiken, nämligen *tillitsprincipen*. Tillitsprincipen innebär att en vägtrafikant som iakttar trafikreglerna har rätt att lita på att också andra trafikanter iakttar trafikreglerna. Detta är dock inte fallet om det på grundval av en annan trafikants agerande eller egenskaper tydligt kan observeras att denne inte kommer att iaktta trafikreglerna eller att denne har nedsatt förmåga att iaktta dem. I dessa situationer förutsätter tillitsprincipen att principen att vara förutseende iakttas.

Tillitsprincipen har avsiktligt inte inkluderats i lagen, medan principen att vara förutseende föreslås ingå i lagen. Iakttagandet av lagstiftningen utgör grunden för allt agerande i trafiken, och det behövs inte några särskilda bestämmelser om detta. En vägtrafikant kan dock inte blint lita på att en annan vägtrafikant iakttar trafikreglerna i alla situationer.

Såsom det konstaterats även i rättslitteraturen, är det sätt på vilket vägtrafikanternas skyldighet att vara förutseende definieras av central betydelse med tanke på hur vägtrafikanterna kan förutsättas agera i enskilda trafiksituationer. Därför är denna princip av stor betydelse i samband med vägtrafiken.

5 §. Tryggt framförande av fordon och spårvagn. Denna paragraf motsvarar i huvudsak artikel 13.1 i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens 1 *mom.* anges en skyldighet att anpassa fordonets och spårvagnens hastighet och avstånd till andra vägtrafikanter, så att trafiksäkerheten inte äventyras. Vid bedömningen av hastigheten och avståndet ska man beakta åtminstone vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordonets belastning och lastens art samt trafikförhållandena. Enligt momentet ska man kunna behålla kontrollen över fordonet eller spårvagnen i alla trafiksituationer inom det område som reglerna kräver. Att behålla kontrollen innebär att fordonet ska gå att stanna kontrollerat oavsett vilken situation det är fråga om och att det ska vara möjligt att väja i alla trafiksituationer.

Enligt paragrafens 2 mom. måste ett fordon och en spårvagn gå att stanna på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka och i alla situationer som kan förutses. Denna bestämmelse motsvarar det som föreskrivs i 23 § 1 mom. i den gällande lagen.

6 §. Fordons användning. Enligt 1 mom. i denna paragraf ska ett motordrivet fordon användas så att dess motor eller övriga anordningar inte orsakar oskäligt buller, oskäliga luftföroreningar eller oskälig olägenhet för fordonets passagerare, andra vägtrafikanter eller omgivningen. Som oskäliga olägenheter betraktas t.ex. olägenheter, buller och luftföroreningar som inte orsakas av fordonets normala användning, och även sådant långvarigt buller och sådana luftföroreningar och andra olägenheter som lätt kan undvikas.

I 2 mom. finns bestämmelser om lastning av ett fordon. Ett fordon ska lastas så att lasten inte kan medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra därmed jämförbara men eller onödigt buller. Som onödigt buller betraktas annat buller än sådant som uppkommer vid normal lastning av fordonet, samt buller som orsakas av lastningen men som kunde undvikas. Paragrafens 2 mom. motsvarar artikel 30.2 a, b och c i konventionen om vägtrafik. Bestämmelser om reglerna om lastning av fordon föreslås ingå den föreslagna lagens 5 kap.

7 §. Biståndsskyldighet. Enligt denna paragraf ska en vägtrafikanter stanna på en trafikolycksplats och efter sin förmåga bistå de skadade samt även i övrigt medverka i de åtgärder som olyckan ger anledning till.

Det finns behov av att bevara denna bestämmelse i lagen. Det är dock motiverat att bestämmelsen tas in bland principerna för vägtrafiken, eftersom det i strafflagen för närvarande föreskrivs straff för försummelse av biståndsskyldigheten. Utsättande regleras i 21 kap. 14 § i strafflagen och försummande av räddningsåtgärd regleras i 21 kap. 15 §.

3 kap.

Trafikregler

Allmänna bestämmelser

8 §. Efterlevnad av trafikregler och reglering av trafiken. Denna paragraf innehåller bestämmelser om skyldigheten att iaktta trafikregler. Till trafikreglerna hör tecken som ges av trafikövervakare, trafikregler som anges med trafikordningar samt de egentliga trafikregler som presenteras i lagens 3 kap. I paragrafen anges dessutom förhållandet mellan trafikövervakares tecken, trafikordningar och trafikregler, dvs. i vilken ordning de ska följas.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att en vägtrafikanter är skyldig att i första hand iaktta tecken, befallningar och förbud som ges av polisen. Polisens befogenheter regleras också i polislagen. Med hjälp av denna bestämmelse betonas polisens ställning som den viktigaste aktör som reglerar trafiken. I andra hand är vägtrafikanterna skyldiga att iaktta tecken som ges av andra som reglerar trafiken. Andra aktörer som reglerar trafiken har dock inte befogenheter att utfärda befallningar eller förbud för vägtrafikanterna, utan deras befogenheter begränsar sig till användning av stoppmärket C1.

De aktörer som reglerar trafiken definieras i 65 §, och bestämmelser om de tecken som avses i momentet föreslås ingå i 69 §. Momentet motsvarar i huvudsak artikel 6 i konventionen om vägtrafik.

I 2 mom. regleras företrädesordningen för trafikanordningarnas och trafikreglernas del. En skyldighet som anges med en trafikanordning ska följas, även om detta skulle innebära avvikelser från en trafikregel. En avvikelse kan också innebära att en trafikregel inte följs. Om trafiken regleras med trafikljus, ska trafikljussignalerna iakttas trots att väjningsplikt anges med en annan trafikanordning. Momentet motsvarar artikel 5 i konventionen om vägtrafik.

9 §. Allmänna hastighetsbegränsningar. De allmänna hastighetsbegränsningar som gäller i tätorter och utanför dem regleras för närvarande på förordningsnivå i trafikministeriets beslut om allmänna hastighetsbegränsningar (263/1988).

Paragrafens 1 mom. föreslås i enlighet med 1 § i det nämnda beslutet innehålla en bestämmelse om att den högsta tillåtna hastigheten för fordon utanför tätorter är 80 kilometer i timmen, om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med ett vägmärke.

I 2 mom. anges det att den högsta tillåtna hastigheten för fordon i tätorter är 50 kilometer i timmen, om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med ett vägmärke. Denna bestämmelse motsvarar 2 § i trafikministeriets beslut.

10 §. Fri passage för utryckningsfordon och processioner. I 6 § i den gällande vägtrafiklagen finns bestämmelser om fri passage för utryckningsfordon och processioner. Det föreslås att tillämpningsområdet för dessa bestämmelser ska utvidgas en aning.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att en vägtrafikanant oberoende av de skyldigheter som anges med en trafikanordning ska lämna fri passage för ett utryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler samt för en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller gränsbevakningsväsendet och som avger nämnda signaler. I detta fall ska man vid behov köra till sidan eller stanna. Momentet motsvarar artikel 34.1 i konventionen om vägtrafik.

Genom bestämmelsen om lämnande av fri passage betonas väjningspliktens ovillkorlighet. Uttrycket används i sådana bestämmelser där man vill betona väjningsplikten. Den väjningspliktige ska vid behov köra till sidan eller till och med stanna. Det föreslås att fri passage ska lämnas förutom för utryckningsfordon även för tåg, spårvagnar och andra anordningar som löper på skenor samt för gående som befinner sig på ett övergångsställe, en gånggata eller en gårdsgata.

Enligt paragrafens 2 mom. får en vägtrafikanant inte bryta eller hindra en kortege, en grupp av barn under ledares uppsikt eller en ordnad procession i rörelse. I den gällande lagen nämns dessutom en militärgrupp, som motsvarar en sådan ordnad procession som avses i den föreslagna lagen. Med hindrande avses t.ex. att korsa en procession. Förbudet gäller dock inte förare av utryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler.

Paragrafens 2 mom. motsvarar artikel 26.1 i konventionen om vägtrafik.

11 §. Fri passage för tåg och spårvagnar samt korsande av plankorsning med järnväg. Enligt första meningen i paragrafens 1 mom. ska en vägtrafikanant lämna fri passage för tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor. En nyhet är att också spårvagnar ska ges fri passage, om inte något annat föreskrivs i lagen.

Enligt 27 § 1 mom. i den föreslagna lagen ska spårvagnar emellertid lämna fri passage för gående som befinner sig på ett övergångsställe eller står i bered att beträda det. Syftet med denna regel är att dämpa spårvagnarnas hastighet vid övergångsställen och i deras närhet, samt att betona övergångsställets betydelse som ett tryggt ställe att korsa vägen.

I 64 § 1 mom. i den föreslagna lagen föreskrivs det likaså att spårvagnar ska lämna fri passage för gående som befinner sig på ett övergångsställe eller står i beråd att beträda det. Momentet motsvarar artiklarna 18.7 och 29 i konventionen om vägtrafik.

Andra vägtrafikanter har ofta svårt att bedöma den trygga stoppsträckan för spårvagnar. Därför bör utgångspunkten vara att spårvagnar ska lämnas fri passage, varvid andra vägtrafikanter inte behöver bedöma spårvagnarnas stoppsträckor, utan bara ge dem fri passage. Således föreslås det att huvudregeln ska vara att alla andra vägtrafikanter, utom gående som befinner sig på ett övergångsställe, ska väja för spårvagnar i samtliga trafiksituationer.

De trafikpolitiska målen kräver att kollektivtrafikens konkurrenskraft förbättras. Att främja spårtrafikens smidighet och tillförlitlighet är en central metod för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft. För att spårtrafiken ska löpa smidigt och störningsfritt ska den i lagstiftningen garanteras tillräckligt goda verksamhetsförutsättningar. Väjningsskyldigheterna och parkeringsbestämmelserna ska vara tillräckligt tydliga.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det att en vägtrafikanter som närmar sig en plankorsning med järnväg eller spårväg ska iaktta särskild försiktighet och, oberoende av eventuella säkerhetsanordningar, vara uppmärksam på om ett tåg, en annan anordning som löper på järnvägsskenor eller en spårvagn närmar sig. Vägtrafikanter ska hålla sådan hastighet att fordonet vid behov kan stannas före banan. Momentet motsvarar artikel 19 a och c i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens 3 mom. får en vägtrafikanter inte korsa en plankorsning om ett tåg, en annan anordning som löper på järnvägsskenor eller en spårvagn närmar sig. Plankorsningen får inte heller korsas om en ljussignal ålägger att stanna, en särskild ljudsignal ljuder eller en bom är nedfäld eller i rörelse. Vägtrafikanter ska då stanna på betryggande avstånd från banan. När en plankorsning får korsas ska det ske utan dröjsmål. Momentet motsvarar artiklarna 19 b och 29 i konventionen om vägtrafik.

12 §. Hinder på väg. Denna paragraf motsvarar i huvudsak 62 § i den gällande vägtrafiklagen.

Enligt paragrafens 1 mom. får det inte på en väg sättas ut eller lämnas någonting som kan vara till fara eller olägenhet för trafiken.

Om det på vägen finns ett hinder som inte omedelbart kan avlägsnas, ska vägtrafikanter enligt 2 mom. märka ut det eller på annat sätt uppmärksamgöra andra vägtrafikanter på hindret, till dess det har avlägsnats. Om hindret kan medföra allvarlig fara för trafiken, ska hindret i den mån det är möjligt dessutom anmälas till nödcentralen. Bestämmelser om användning av varningstriangeln finns i 57 §.

Gångtrafik

13 §. Gåendes plats på väg. I 40 § i den gällande vägtrafiklagen finns bestämmelser om gåendes plats på vägen.

Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen ska gående, liksom för närvarande, använda gångbanan eller vägrenen. Dessutom anges det att gående inte i onödan får hindra eller störa den övriga trafiken.

Lagen föreslås inte längre innehålla någon förteckning över olika sätt att ta sig fram till fots, eftersom dessa hela tiden ökar i antal. Onödigt olägenhet kan orsakas bl.a. av att man rör sig eller agerar på ett sätt som avviker från normalt gående, t.ex. tar sig fram oproportionerligt

snabbt eller långsamt i förhållande till normalt gående. Onödig olägenhet kan orsakas också av att man leder en cykel eller moped, skjuter en sparkstötting, åker rullskidor, åker skridskor eller bär en skrymmande börda, vilket nämns i den gällande lagen.

Momentet motsvarar artikel 20.2 i konventionen om vägtrafik.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren eller om gångbanan eller vägrenen inte är framkomlig utan olägenhet, ska gående enligt paragrafens 2 *mom.* använda cykelbanans eller körbanans kant. I Finland finns det ett stort antal kombinerade gång- och cykelbanor. Skyldigheten att använda cykelbanans kant ska dock inte heller framdeles utgöra hinder för att t.ex. ett par promenerar hand i hand på cykelbanan. Det är möjligt att gå bredvid varandra på kanten. Då det förekommer livlig gångtrafik på en led är huvudregeln vid planeringen och anläggandet av leden att banorna ska skiljas åt från varandra.

Momentet motsvarar artikel 20.3 och 20.4 i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens 3 *mom.* ska gående på körbanan använda dess vänstra kant, om inte högra kanten med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare. Exempelvis kan det vid användning av sådana nya typer av förflyttningshjälpmedel som stöder förflyttning till fots vara tryggare att använda körbanans högra kant. Den som leder en cykel eller moped får dock använda körbanans högra kant också i andra fall. Momentet motsvarar artikel 20.5 i den gällande konventionen om vägtrafik.

14 §. Gångtrafik på gårdsgata och gågata. I denna paragraf föreskrivs det att gående på gårdsgator och gågator oberoende av bestämmelserna i 13 § får använda samtliga delar av gatan. I bestämmelsen jämföras en gågata med en gårdsgata. Gående får dock inte i onödan hindra fordons- eller spårvagnstrafiken. Trafiken kan i onödan hindras genom att en gående utan tvingande skäl under en längre tid går framför ett fordon eller en spårvagn. Gående ska helst använda gårds- eller gågatans kant, så att det finns tillräckligt med rum också för spårvagns- och fordonstrafiken. Förbudet mot att störa spårvagnstrafiken är en ny bestämmelse.

15 §. Grupper av gående samt processioner. I paragrafens 1 *mom.* föreskrivs det att en övervakad grupp av gående och en ordnad procession får använda körbanans högra sida. En grupp barn som går högst två i bredd ska om möjligt använda gångbanan, vägrenen eller cykelbanan. Det anses vara möjligt att använda gångbanan, vägrenen eller cykelbanan då detta inte äventyrar gruppens eller andra vägtrafikanterns säkerhet. Momentet motsvarar 43 § 1 *mom.* i den gällande vägtrafiklagen och artikel 20.2 b och 20.5 i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens 2 *mom.* ska en övervakad grupp av gående och en ordnad procession som på en oupplyst väg använder vägrenen, körbanan eller cykelbanan i mörker eller skymning, och när väderförhållandena det förutsätter, mot vägens mitt i tåten föra minst en lykta som framåt visar vitt eller gult ljus och baktill en lykta som bakåt visar rött ljus. Momentet motsvarar 43 § 2 *mom.* i den gällande vägtrafiklagen och artikel 32.7 i konventionen om vägtrafik.

16 §. Korsande av körbana. Enligt 1 *mom.* i denna paragraf ska gående korsa körbanan längs ett övergångsställe eller via en under- eller överfart, om en sådan finns i närheten. I andra fall ska gående korsa körbanan vinkelrätt och invid en korsning, om en sådan finns i närheten. Körbanan ska korsas utan dröjsmål och utan att den övriga trafiken i onödan störs.

Skyldigheten att använda en under- eller överfart utgör ny reglering. Det är dock inte ändamålsenligt att i lagen fastställa ett specifikt antal meter för när det anses att en under- eller överfart finns i närheten. Saken ska bedömas från fall till fall, med beaktande av proportionalitetsprincipen.

Momentet motsvarar 44 § 1 mom. i den gällande vägtrafiklagen och artikel 20.6 a och c i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens 2 mom. ska gående som beträder körbanan iaktta den försiktighet som avståndet till och hastigheten på ett fordon eller en spårvagn som närmar sig förutsätter. Momentet motsvarar 44 § 2 mom. i den gällande vägtrafiklagen och artikel 20.6 a, c och d i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens 3 mom. anges det att en cykelbana och en spårväg jämställs med en körbana vid tillämpningen av denna paragraf.

Framförande av fordon

17 §. Allmänna krav på förare. Det föreslås att de bestämmelser om förare som ingår i 63 § i den gällande vägtrafiklagen ska tas in i denna paragraf. Därutöver ska förteckningen över omständigheter som hindrar körning utökas med ett omnämnande av förarens berusning. Bestämmelser om avbrytande av en berusad förarens körning föreslås ingå i 181 §.

Paragrafen ska på det sätt som anges i 64 § tillämpas också på spårvagnsförare.

18 §. Användning av vägens olika delar. Denna paragraf innehåller bestämmelser om fordons plats på vägens olika delar. Motsvarande bestämmelser ingår för närvarande i vägtrafiklagens 8 §. Bestämmelsernas ordalydelse ska emellertid preciseras och deras innehåll utvidgas.

Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla en allmän bestämmelse om att ett fordon ska föras på körbanan. Också en cykel är ett fordon som ska föras på körbanan, om inte något annat anges t.ex. med ett vägmärke.

Enligt 2 mom. ska en cykel eller ett annat icke motordrivet fordon dock föras på den högra vägrenen. Detta förutsätter dock att körning där är möjlig utan olägenhet.

Paragrafens 3 mom. föreslås innehålla en bestämmelse som berör mopeder. Utanför tätorter ska en moped föras på vägrenen eller körbanans kant, om detta är möjligt utan olägenhet.

I 4 mom. ges barn under tolv år fortsättningsvis möjlighet att cykla på gångbanan, om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken.

Paragrafens 5 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att ett fordon tillfälligt får föras även på en annan än för fordonet avsedd del av vägen. Detta är möjligt om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet. Denna bestämmelse är nödvändig för att möjliggöra fordonstrafik i vissa särskilda situationer. Ibland är det t.ex. möjligt att en bil måste köras till körbanan via ett övergångsställe.

Paragrafens 6 mom. är nytt. Denna bestämmelse möjliggör korsande av körbanan vid ett övergångsställe. Förandet av fordonet får dock inte medföra fara eller olägenhet för de gående. I denna situation är det viktigt att fordonsföraren har väjningsplikt.

Cyklister korsar ofta gator vid övergångsställen, i samma riktning som de gående, trots att det inte finns någon fortsättning på en cykelbana i anslutning till övergångsstället. Det är godtagbart att cyklister vid behov använder sig av övergångsställen, eftersom detta underlättar cyklingen. I vissa situationer måste också bilar åka in på körbanan via ett övergångsställe.

19 §. Fordons plats på körbanan. De bestämmelser som föreslås i denna paragraf finns för närvarande i vägtrafiklagens 9 §, och de motsvarar artikel 10 i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska ett fordon på en dubbelriktad körbana, med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt, föras så nära körbanans högra kant som möjligt utan risk för säkerheten.

Om det finns minst två körfält i färdriktningen ska fordonet enligt *2 mom.* föras på körfältet längst till höger, eller på något annat körfält, om detta inte medför fara eller olägenhet. Det är inte tillåtet att byta körfält i onödan. I synnerhet i tätorter är det dock önskvärt att föraren använder det vänstra körfältet i sådana fall där denne har för avsikt att svänga till vänster i en korsning längre fram. Denna bestämmelse möjliggör förnuftig användning av körbanan.

Momentet motsvarar artikel 10 i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens *3 mom.* anges det att ett fordon inte får föras på ett körfält som är avsett för mötande trafik, om inte något annat föreskrivs i den föreslagna lagen. Exempelvis innehåller 31 § bestämmelser om omkörningar.

I *4 mom.* anges det att en refug eller någon annan motsvarande anordning som särskiljer färdriktningarna på en dubbelriktad körbana ska passeras till höger.

20 §. Avstånd mellan fordon. Enligt paragrafens *1 mom.* ska avståndet till ett framförvarande fordon eller en framförvarande spårvagn vara sådant att det inte finns någon risk för påkörning bakifrån. Vid bedömningen av avståndet ska man ta hänsyn till vad som föreskrivs om tryggt förande av fordon i den föreslagna lagens 6 §. Momentet motsvarar artikel 13.5 i konventionen om vägtrafik.

Utanför tätorter ska motordrivna fordon som förs klart långsammare än den övriga trafiken enligt paragrafens *2 mom.* föras på ett sådant avstånd sinsemellan att ett omkörande fordon utan risk för säkerheten kan köra in mellan dem. Mellan den omkörande och den omkörde ska det lämnas ett sådant avstånd som avses i det föreslagna *1 mom.* Momentet motsvarar 10 § i den gällande vägtrafiklagen.

21 §. Val av körfält. Bestämmelser om val av körfält finns i 11 § i den gällande vägtrafiklagen. Den föreslagna paragrafen motsvarar artikel 14 i konventionen om vägtrafik.

Den som svänger till höger ska enligt *1 mom.* använda körfältet närmast körbanans högra kant. Föraren ska hålla sig så nära kanten som möjligt utan att säkerheten äventyras. Den som svänger till vänster ska använda körfältet strax till höger om körbanans mittlinje eller, om någon mittlinje inte finns, strax till höger om körbanans mitt, eller, på en enkelriktad körbana, körbanans vänstra kant.

Valet av körfält får inte i onödan störa eller äventyra den mötande trafiken. På en enkelriktad körbana ska föraren hålla sig så nära kanten som möjligt utan att säkerheten äventyras.

I paragrafens *2 mom.* anges det att ett fordon som avser svänga ska välja körfält i god tid.

22 §. Svängning. Enligt *1 mom.* i denna paragraf får ett svängande fordon inte orsaka fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma riktning. För att undvika fara ska föraren i god tid ange att denne har för avsikt att svänga samt välja körfält inför svängningen, på det sätt som föreskrivs i den föreslagna paragrafen. Momentet motsvarar artikel 14.1 och 14.3 i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det att fordonet vid högersväng i en korsning ska föras så nära den korsande körbanans högra kant som möjligt. Vid vänstersväng i en korsning ska fordonet föras så att det lämnar korsningen strax till höger om den korsande körbanans mittlinje, eller om någon mittlinje inte finns, till höger om den korsande körbanans mitt, eller, på en enkelriktad körbana, nära körbanans vänstra kant. Momentet motsvarar artikel 16.1 a och b i konventionen om vägtrafik.

Paragrafens 3 mom. föreslås innefatta en ny nationell trafikregel som beskriver ett beteende som nuförtiden är allmänt. Om den korsande körbanan har två eller flera körfält i färdriktningen, får föraren i en korsning enligt momentet lämna körbanan på det lämpligaste körfältet med beaktande av den övriga trafiken. Huvudregeln utgörs dock av att svängningen ska ske enligt 2 mom., och den som svänger på det sätt som anges i 3 mom. är väjningspliktig i förhållande till den som svänger enligt 2 mom. Uttrycket ”med beaktande av den övriga trafiken” visar att den som svänger är ansvarig för att svängningen sker tryggt i förhållande till den övriga trafiken.

23 §. Svängning med cykel eller svängning med moped utanför tätort. Enligt denna paragraf får en cyklist, samt utanför tätorter även en mopedist, som avser svänga till vänster fortsätta att hålla till höger vid korsande av en körbana, oberoende av vad som föreskrivs i de föreslagna 21 och 22 §. Cyklisten eller mopedisten får dock inte svänga till vänster innan detta kan ske utan hinder för den övriga trafiken. Cyklisten eller mopedisten ska lämna korsningen längs högra kanten. Färdriktningen anges med trafikordningarna D1.3–1.9.

Paragrafen motsvarar artikel 16 i konventionen om vägtrafik.

24 §. Väjning. Väjningsreglerna hör till de viktigaste trafikreglerna. Väjningsreglerna ska samlas i en och samma paragraf, som motsvarar artikel 18 i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens 1 mom. anges den grundläggande väjningsregeln: man ska väja för ett fordon som närmar sig från höger. Ett sådant krav på samtidighet som ingår i 14 § 1 mom. i den gällande lagen föreslås inte ingå i momentet, eftersom kravet måste betraktas som alltför vagt med tanke på vägtrafikanterna.

Denna regel berör fordon som närmar sig varandra på ett vägområde och den gäller sådana situationer där ett fordon närmar sig ett annat utan att göra en förflyttning i sidled. Regeln tillämpas inte bara i korsningar, eftersom fordon kan möta varandra också på andra vägområden än i korsningar, t.ex. på parkeringsområden eller torg.

Enligt paragrafens 2 mom. ska en förare som svänger väja för

- 1) gående, cyklister och mopedister som korsar den körbana på vilken fordonet avser köra in,
- 2) gående, cyklister och mopedister som använder körbanan eller vägrenen, när fordonet lämnar körbanan,
- 3) mötande trafik, när fordonet svänger till vänster, samt för
- 4) gående, cyklister och mopedister som korsar vägen, när fordonen lämnar körbanan.

Skyldigheten att väja för mötande trafik vid en vänstersväng tolkas ingå också i den förpliktelse som föreskrivs i 1 punkten. Av trafiksäkerhetsskäl är det dock motiverat att den väjningsplikt som föreskrivs i 3 punkten anges som en särskild trafikregel.

RP 180/2017 rd

Det har i viss mån varit oklart huruvida den som lämnar en cirkulationsplats anses svänga i en korsning eller inte. Enligt propositionen är det nu klart att så är fallet.

Enligt konventionen om vägtrafik ska man på det nationella planet definiera hur väjningsplikten ska fastställas vid infart från en mindre väg. Bestämmelser om dessa situationer föreslås ingå i paragrafens 3 mom. Väjningsreglerna är till denna del liknande i hela Europa.

Utöver att iaktta de regler som nämnts ovan i 1 och 2 mom. ska en förare enligt 3 mom. dessutom alltid väja för

- 1) andra vägtrafikanter vid infart på en väg från en gårdsgata, gågata, snöskoterled eller någon annan motsvarande väg,
- 2) andra vägtrafikanter vid infart på en väg från en fastighet, parkeringsplats eller servicestation eller från något motsvarande område i anslutning till en väg eller från en plats utanför vägen,
- 3) andra vägtrafikanter vid infart på en väg från en stig eller motsvarande mindre väg,
- 4) andra vägtrafikanter vid infart på en körbana efter korsning av en gång- eller cykelbana,
- 5) gående, cyklister och mopedister som använder gång- eller cykelbanan, vid korsning av gång- eller cykelbanan, samt för
- 6) vägtrafikanter på en gårdsgata eller gågata vid infart på gårdsgatan eller gågatan eller korsning av den.

Detta moment är primärt i förhållande till 1 och 2 mom., vilket utvisas av ordet alltid.

Den väjningsplikt som föreskrivs i momentets 4 punkt är ny. Den iakttas i flera europeiska länder. Det är fråga om att det vägmärke som anger väjningsplikt ska kunna ersättas med vägens konstruktion. Eftersom momentets 5 punkt förpliktar fordonsförare som korsar en gång- eller cykelbana att väja för gående, cyklister och mopedister som använder gång- eller cykelbanan, är det naturligt att samma skyldighet gäller också i förhållande till trafiken på körbanan efter att gång- eller cykelbanan korsats.

Den väjningsplikt som föreskrivs i 5 punkten är mer omfattande än den förpliktelse som föreskrivs i den gällande lagstiftningen och som riktar sig bara mot gående som använder gångbanan. Den nya förpliktelsen förtydligar nuläget.

Regeln i momentets 6 punkt är också ny. Förpliktelsen förtydligar nuläget.

Paragrafens 4 mom. föreslås innehålla en väjningsregel avsedd särskilt för cyklister: den som kommer in på en körbana från en cykelbana ska väja för övriga vägtrafikanter, om inte den andra vägtrafikanten har väjningsplikt med stöd av 2 eller 3 mom. Denna regel hänför sig till sådana situationer där någon från en cykelbana kommer in på en körbana för vars användare det föreskrivs ovillkorlig väjningsplikt i 2 eller 3 mom.

Enligt paragrafens 5 mom. ska ett fordon som passerar en spårvagn eller buss till höger vid en hållplats lämna fri passage för passagerare som stiger av eller på bussen eller spårvagnen. Regeln överensstämmer med 31 § i den gällande vägtrafiklagen.

RP 180/2017 rd

Paragrafens 6 mom. innehåller en bestämmelse om cyklisters skyldighet att lämna fri passage för passagerare som stiger av eller på ett fordon eller en spårvagn. Denna väjningsregel är viktig, eftersom cyklister på en dubbelriktad cykelbana passerar fordon och spårvagnar också på vänster sida.

25 §. Visande av avsikt att väja. Enligt paragrafen ska den som har väjningsplikt tydligt och i god tid visa sin avsikt att iaktta väjningsplikten, genom att minska hastigheten eller stanna. En bestämmelse om denna förpliktelse ingår för närvarande i 15 § i vägtrafiklagen.

26 §. Väjning för buss som startar från busshållplats. I den gällande vägtrafiklagens 22 § finns bestämmelser om lämnande av väg för en buss som startar från en hållplats. I den föreslagna paragrafen talas det om väjning för bussar.

Om en buss, som stannats på en hållplats på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen eller lägre, med riktningstecken anger att den avser starta från hållplatsen, ska ett fordon som närmar sig hållplatsen på samma eller intilliggande körfält enligt paragrafens 1 mom. väja för bussen.

Paragrafens 2 mom. är nytt. Enligt detta moment ska ett fordon som närmar sig en hållplats väja för en buss också när det finns ett cykelfält mellan körfältet och hållplatsen.

Paragrafen motsvarar till alla delar artikel 15 i konventionen om vägtrafik.

27 §. Körning av fordon över övergångsställe. Ett övergångsställe är avsett att användas av gående som korsar vägen.

I Finland finns det ett stort antal övergångsställen. Antalet övergångsställen har uppmärksammats i de nyaste anvisningarna för planeringen, och därför förhåller man sig mer kritisk än tidigare till anläggandet av nya övergångsställen. Också de befintliga övergångsställena ska granskas på ett nytt sätt i samband med väghållningen. Om ett övergångsställe bedöms vara behövligt, ska det märkas ut, belysas och anges på ett sådant sätt att det tydligt kan iakttas av samtliga vägtrafikanter. På områden där den högsta tillåtna hastigheten överstiger 50 kilometer i timmen borde det inte finnas några övergångsställen alls.

Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om hur man ska närma sig ett övergångsställe med ett fordon och om väjning vid övergångsställen. I paragrafens 1 mom. anges följande regler: 1) Den som närmar sig ett övergångsställe ska iaktta särskild försiktighet och köra med en sådan hastighet att fordonet vid behov kan stannas före övergångsstället. 2) Gående ska lämnas fri passage. Det är uttryckligen fordonsföraren som ska vara förutseende då denne närmar sig och korsar ett övergångsställe. Reglerna överensstämmer med nuläget.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att ett fordon eller en spårvagn som stannats framför ett övergångsställe inte får köras om utan att det omkörande fordonet stannats, om det inte finns en refug eller ett fritt körfält mellan det omkörande fordonet och det fordon eller den spårvagn som körs om. Bestämmelsen överensstämmer med nuläget. Med en refug avses i momentet ett område på körbanan som försetts med höjda kantstöd och som styr eller skiljer åt trafikströmmarna.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs det dessutom att föraren ska sakta in och vid behov stanna före övergångsstället i det fall att sikten över övergångsstället är skymd på något annat sätt.

Paragrafen motsvarar artikel 21 i konventionen om vägtrafik.

28 §. Körning i korsning. I 1 mom. i denna paragraf föreskrivs en särskild skyldighet att iaktta försiktighet då man närmar sig en korsning. Den som närmar sig eller kör in i en korsning ska enligt 2 mom. anpassa körsättet så att trafiken på den korsande vägen inte orsakas olägenhet, om fordonet måste stannas i korsningen.

Bestämmelser om körning i korsningar finns i 14 och 15 § i den gällande vägtrafiklagen. Den föreslagna paragrafen motsvarar artikel 18 i konventionen om vägtrafik.

29 §. Lämnande av tryggt utrymme och skyldighet att iaktta försiktighet. Denna paragraf innehåller bestämmelser om lämnandet av tryggt utrymme och om skyldigheten att iaktta försiktighet.

Enligt paragrafens 1 mom. ska en fordonsförare lämna gående, cyklister och djur som drivs av en vägtrafikant ett tryggt utrymme på vägen. Vid lämnandet av ett tryggt utrymme på vägen ska fordonets situationshastighet och storlek beaktas. I samband med lagberedningen har man inte ansett det behövt att föreskriva något särskilt antal meter för att ange vad som betraktas som ett tryggt utrymme. Vilket avstånd som är tryggt beror på hurdan väg det är fråga om, vilken körhastighet som iakttas och vilken typ av fordon som körs. På en landsväg där hastighetsbegränsningen är 100 kilometer i timmen krävs ett annat avstånd än i en tätort där det råder en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen.

Enligt paragrafens 2 mom. ska en cyklist lämna gående ett tryggt utrymme på vägen. Denna bestämmelse tryggar gångtrafiken i synnerhet i sådana situationer där cyklister och gående delar samma utrymme.

Enligt 3 mom. ska en fordonsförare iaktta särskild försiktighet då denne närmar sig en stannad bil för skol- och dagvårdstransport, en buss, spårvagn eller ett barn, en äldre person, en person med funktionsnedsättning eller någon annan som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken. Genom denna bestämmelse betonas skyldigheten att iaktta försiktighet vid körning på sådana ställen där det eventuellt finns gående i närheten, i synnerhet vid körning i närheten av barn, äldre personer, personer med funktionsnedsättning och personer som hör till andra liknande kategorier.

30 §. Möte. Denna paragraf innehåller bestämmelser om möten mellan fordon.

Enligt paragrafens 1 mom. ska mötande fordon passera varandra till höger. Fordon som kommer från motsatta håll och som båda avser svänga till vänster i en korsning får dock med iakttagande av särskild försiktighet passera varandra till vänster.

Enligt 2 mom. ska det vid ett möte lämnas tillräckligt utrymme mellan fordonen. Detta är särskilt viktigt vid möten med cyklister. Det är dock inte heller när det gäller möten med cyklister ändamålsenligt att ange något särskilt antal meter eller centimeter för det utrymme som betraktas som tillräckligt, eftersom säkerheten är beroende av trafiksituationen.

Om det finns ett hinder på körbanan ska den som har hindret på sin sida av körbanan väja för mötande trafik.

Paragrafen motsvarar artikel 12 i konventionen om vägtrafik. Bestämmelser om möten finns i den gällande vägtrafiklagens 16 §.

31 §. Omkörning. Bestämmelserna om de trafikregler som anknyter till omkörning föreslås ingå i tre olika paragrafer. Reglerna om omkörning ska förtydligas.

De grundläggande omkörningsreglerna föreslås ingå i 31 §. I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det att ett framförvarande fordon ska köras om till vänster. Vid omkörning får även den mötande trafikens sida användas oberoende av bestämmelserna i 19 § 3 mom., om det finns bara ett körfält i färdriktningen. Momentet motsvarar artikel 11.1 a i konventionen om vägtrafik.

Enligt *2 mom.* får omkörning ske endast till höger ifall det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder sig för det. Omkörning får också ske till höger om det finns minst två körfält i färdriktningen och fordonen framförs på parallella körfält. Dessutom får en cyklist köra om ett annat fordon än en cykel till höger. Momentet motsvarar artikel 11.1 b i konventionen om vägtrafik.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelser om omkörning av en spårvagn. Omkörningar av spårvagnar är förknippade med risker på grund av spårvagnarnas tvångsstyrning och längd. I momentet åläggs därför den som kör om en spårvagn en särskild skyldighet att iaktta försiktighet. Enligt huvudregeln i *3 mom.* får en spårvagn köras om bara till höger. Omkörning får dock ske till vänster om skenornas läge föranleder det och omkörningen inte äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för trafiken. På en enkelriktad körbana får omkörning av en spårvagn också annars ske till vänster, om omkörningen inte äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för trafiken.

32 §. Omkörningsförbud. Bestämmelserna om omkörningsförbud motsvarar delvis det som föreskrivs i artikel 11 i konventionen om vägtrafik. I den gällande vägtrafiklagen finns bestämmelser om omkörningsförbud i 18 §. I den föreslagna paragrafen anges inte, såsom i den gällande paragrafen, tillåtna omkörningsställen, eftersom en sådan regleringsmodell är oändamålsenlig.

Enligt paragrafens *1 mom.* får en omkörning inte göras på den mötande trafikens sida vid ett övergångsställe, en korsning eller en plankorsning eller omedelbart före dessa. Utanför tätorter gäller omkörningsförbudet dock inte andra korsningar än sådana som på förhand anges med ett vägmärke.

Enligt *2 mom.* får en omkörning så att den mötande trafikens sida används inte heller ske

- när sikten på grund av en backe eller kurva eller av någon annan orsak är otillräcklig för en trygg omkörning,
- om det körfält som ska användas vid omkörningen inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning,
- om den omkörande inte efter omkörningen kan återvända till sitt körfält utan risk för säkerheten eller utan väsentlig olägenhet för den övriga trafiken,
- sedan en framförvarande förare genom riktningstecken angett sin avsikt att utföra en omkörning, eller
- sedan en bakomvarande förare har påbörjat en omkörning.

33 §. Den omkörandes och den omkördes ömsesidiga skyldigheter. Förhållandet mellan den omkörande och den omkörde definieras för närvarande i 19 § i vägtrafiklagen och i artikel 11 i konventionen om vägtrafik.

Enligt den föreslagna paragrafens *1 mom.* ska den omkörande hålla ett betryggande avstånd till det fordon som körs om och även i övrigt se till att omkörningen inte äventyrar säkerheten. Till denna del är det den omkörande som bär det primära ansvaret för att omkörningen lyckas.

Det är dock viktigt att kräva att också den som blir omkörd iakttar noggrannhet och agerar ansvarsfullt, så att trafiken löper tryggt och smidigt. Paragrafens *2 mom.* föreslås innehålla bestämmelser om detta, vilka förtydligar nuläget. Enligt momentet ska den som observerar att han eller hon blir omkörd till vänster på den mötande trafikens sida hålla sig så långt till höger som möjligt med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt. Fordonets hastighet får inte ökas och omkörningen får inte heller på något annat sätt försvåras. Detta moment gäller bara sådana situationer där det finns endast ett körfält i färdriktningen.

Paragrafens *3 mom.* föreslås vara förpliktande för förare som kör avsevärt långsammare än andra. Sådana förare ska, för att underlätta omkörning på en smal eller kurvig körbana, eller då den mötande trafiken är livlig, vid behov minska hastigheten och i möjligaste mån lämna väg. Fordonet får då tillfälligt köras på vägrenen, om det inte äventyrar säkerheten eller i onödan hindrar den övriga trafiken. Denna bestämmelse främjar trafikens smidighet på landsvägar.

34 §. Backande och vändning av fordon. Backande och vändning regleras i 20 § i den gällande vägtrafiklagen och i artikel 14 i konventionen om vägtrafik.

De bestämmelser som ingår i paragrafen föreslås förbli oförändrade i förhållande till nuläget. Enligt paragrafen får ett fordon backas eller vändas endast om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

35 §. Förande av fordon i sidled. Bestämmelser om förande av fordon i sidled finns i 21 § i den gällande vägtrafiklagen och i artikel 14 i konventionen om vägtrafik. Enligt den föreslagna paragrafen är det tillåtet att starta från vägkanten, byta körfält eller i övrigt ändra fordonets placering i sidled endast om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

36 §. Stannande och parkering. Det föreslås att reglerna om stannande och parkering av fordon ska ses över. Reglerna ska sammanställas till en helhet i lagen.

I paragrafens *1 mom.* anges som huvudregel för stannande och parkering att fordonet ska stannas eller parkeras på vägens högra sida. En ny regel utgörs av att det i Finland i *tätorter* ska bli tillåtet att på en dubbelriktad väg parkera också på vänstra sidan av vägen. En förutsättning för detta är dock att parkerandet inte medför fara eller olägenhet för den övriga trafiken. På en enkelriktad väg ska det fortsättningsvis vara tillåtet att stanna och parkera även på vänstra sidan av vägen.

Parkering på vänstra sidan av en dubbelriktad väg är tillåten bl.a. i Norge, Estland och flera mellaneuropeiska länder. Konventionen om vägtrafik möjliggör sådan parkering. Parkering på vänstra sidan av vägen kan underlätta distributionstrafiken och erbjuda varudistributörerna ett tryggare alternativ vid parkeringen. Sådan parkering kan också minska biltrafiken i stadscentra, då det blir lättare att nå parkeringsplatserna. Vidare kan ett elfordons laddningskontakt vara placerad på vilken del av fordonet som helst, och parkering på vänstra sidan av vägen kan göra det lättare att nå laddningsstället.

Paragrafens *2 mom.* föreslås innehålla en bestämmelse om att ett fordon ska stannas eller parkeras i vägens riktning och så nära vägkanten som möjligt. Till denna del föreslås inga ändringar i förhållande till den gällande lagen.

Reglerna om stannande och parkering motsvarar artikel 23 i konventionen om vägtrafik.

37 §. Förbud i fråga om stannande och parkering. De allmänna förbud som berör stannande och parkering ska samlas i en och samma paragraf. Därutöver föreslås dock 38 §, i huvudsak av lagtekniska skäl, innehålla särskilda bestämmelser om parkeringsförbud.

Enligt grundregeln i paragrafens *1 mom.* får ett fordon inte stannas eller parkeras så att det äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken.

Paragrafens *2 mom.* föreslås innehålla en förteckning över särskilda förbud mot stannande och parkering. Ett fordon får inte stannas eller parkeras

- på en gångbana, ett övergångsställe, en cykelbana, en fortsättning på en cykelbana eller inom ett avstånd av fem meter före ett övergångsställe, en korsande cykelbana eller en korsande fortsättning på en cykelbana,

- i en korsning eller närmare än fem meter från den korsande körbanas närmaste kant eller kantens tänkta förlängning på körbanan,

- så nära järnvägs- eller spårvagnsspår att det medför olägenhet för spårtrafiken,

- på sådant sätt att ett vägmärke eller en signalanordning som hör till trafikljus skymms,

- i en underfart eller tunnel,

- på ett backkrön eller i en sådan kurva där sikten är skymd eller nära sådana,

- där körbanan före en vägkorsning är delad i körfält med en spärrlinje eller grupperingsmärken, eller så nära en sådan spärrlinje eller ett sådant märke att körning in på körfältet försvåras,

- på en avgiftsbelagd parkeringsplats utan att avgift betalas,

- invid en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen skulle bli mindre än tre meter och det mellan fordonet och spärrlinjen inte löper en streckad linje,

- i en cirkulationsplats,

- på ett cykelfält eller ett busskörfält,

- på något annat ställe på en motorväg eller motortrafikled än en parkeringsplats, ett serviceområde eller en rastplats som anges med ett vägmärke, eller för av- eller påstigning av passagerare på en busshållplats som anges med ett vägmärke. Denna regel gäller inom verkningsområdet för det vägmärke som anger en motorväg.

Ny reglering utgörs av bestämmelserna om att det är förbjudet att stanna och parkera i en cirkulationsplats, på ett cykelfält, på ett busskörfält och på ett sådant i 38 § 1 mom. 9 punkten avsett område som skiljer olika delar av en väg från varandra.

Paragrafens *3 mom.* är också nytt. Enligt detta moment är det tillåtet att stanna på grund av ett tvingande trafik hinder, iakttagande av väjningsplikten eller en nödsituation.

Enligt 4 mom. ska en cykel och en moped fortsättningsvis få stannas och parkeras på en gång- och cykelbana. Även ett annat fordon får, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på en gång- eller cykelbana för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte i närheten finns någon annan för stannande lämpad plats och tvingande skäl påkallar stannandet. Det stannade fordonet får dock inte medföra oskälig olägenhet för användningen av gång- eller cykelbanan. Fordonet ska vid behov flyttas till en plats där det inte stör den övriga trafiken. Föraren ska hålla sig i närheten av sitt fordon.

För att varu- och persontransporterna ska löpa smidigt har det fortsättningsvis ansetts finnas behov av en bestämmelse som ger föraren möjlighet att kortvarigt stanna och parkera på en gång- och cykelbana.

38 §. Förbud i fråga om parkering. Bestämmelser om parkeringsförbud finns i 28 § i den gällande vägtrafiklagen. Också den föreslagna lagen föreslås innehålla en förteckning över särskilda parkeringsförbud.

Enligt den föreslagna paragrafens 1 mom. får ett fordon inte parkeras

- närmare än trettio meter från en plankorsning med järnväg,
- framför infarten till en fastighet eller i övrigt så att trafiken med fordon till eller från fastigheten väsentligt försvåras,
- bredvid ett annat fordon än en tvåhjulig cykel eller moped, vilket parkerats vid körbanans kant i längdriktningen,
- så, att tillträdet till ett annat fordon eller dess bortkörande från platsen hindras,
- på körbanan utanför en tätort, om vägen med vägmärke angetts som förkörsberättigad,
- så, att fordonet till någon del står utanför en parkeringsplats som angetts med en trafikordning,
- någon annanstans på ett parkeringsområde än på en parkeringsplats som angetts med en trafikordning,
- på en i 11 § i räddningslagen (379/2011) avsedd räddningsväg som angetts med vägmärke, eller
- på ett område som skiljer olika delar av en väg från varandra.

En ny bestämmelse i denna paragraf utgörs av bestämmelsen om att det ska vara möjligt att parkera vid körbanans kant i längdriktningen förutom bredvid en cykel eller moped också bredvid en motorcykel utan sidovagn. I en tätort ska det t.ex. för på- eller avstigning vara möjligt att stanna på ett område som skiljer olika delar av en väg från varandra.

39 §. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det föreslås att begreppet parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning ska slopas. Denna paragraf föreslås i stället innehålla bestämmelser om parkeringstillstånd för rörelsehindrade, som enligt paragrafens 1 mom. ger rätt att oberoende av ett förbud eller en begränsning som angetts med ett vägmärke parkera ett fordon

- på en avgiftsbelagd parkeringsplats utan att avgift betalas,

RP 180/2017 rd

- på ett område där parkering är förbjuden med vägmärket C38 eller C39,
- på ett område där den maximala parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen, samt
- på gångbanan på en cykelgata. Den sist nämnda regeln är ny. I övrigt motsvarar momentets innehåll i huvudsak 28 b § i den gällande vägtrafiklagen.

Paragrafens 2 *mom.* föreslås innehålla en bestämmelse om att ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade dock inte får parkeras på ett sådant område eller en sådan plats som med ett vägmärke har angetts för parkering bara av vissa särskilda fordon. Sådana platser har reserverats t.ex. för statliga och kommunala bilar, taxibilar och bilar med diplomatbeteckning.

Vid parkering av ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade behöver enligt 3 *mom.* inte parkeringstidens början visas på det sätt som anges i 41 §.

Paragrafens 4 *mom.* föreslås innehålla en bestämmelse om tillståndets plats i fordonet. Parkeringstillståndet ska under parkeringstiden placeras på ett synligt ställe innanför fordonets vindruta så att det är avläsbart utifrån. Om fordonet inte har någon vindruta, ska tillståndet placeras på något annat ställe i fordonet, så att det kan avläsas utifrån.

Enligt 5 *mom.* får också taxibilar och invalidtaxibilar stannas på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas, om en rörelsehindrad ska stiga på eller av.

Bestämmelser om förfarandet i anslutning till beviljandet av parkeringstillstånd föreslås ingå i lagens 188 §.

40 §. Parkeringstidens början. Regeringen föreslår att skyldigheten att använda en parkeringsskiva som är utformad på ett visst sätt ska slopas. Den föreslagna paragrafen ersätter de bestämmelser om skyldigheten att använda parkeringsskiva som ingår i 28 a § i den gällande vägtrafiklagen.

Enligt den nya paragrafen ska parkeringstidens början anges på ett tydligt sätt, om den maximala parkeringstiden har begränsats med vägmärket H20. Med parkeringstidens början avses den tid då fordonet har parkerats. Som parkeringstidens början markeras alltså den tid då fordonet parkeras.

Parkeringstidens början ska kunna anges på vilket tydligt sätt som helst. Tiden kan anges t.ex. med en sådan parkeringsskiva som avses i den gällande lagen eller med ett digitalt parkeringssystem. Parkeringstidens början kan också vara antecknad på ett papper. Oavsett på vilket sätt tiden anges ska den vara tydligt markerad och lätt att iaktta för en person utanför fordonet.

Det kännemärke eller system eller den motsvarande anordning som anger parkeringstidens början ska placeras på ett synligt ställe innanför fordonets vindruta så att tiden är avläsbar utifrån. En synlig plats kan utgöras t.ex. av vindrutans nedre hörn på gatans sida. Med en synlig plats avses att parkeringstidens början tydligt ska kunna observeras utanför fordonet. Exempelvis är fordonets fotutrymme inte en synlig plats.

Parkeringstidens början kan också anges med en elektronisk tjänst eller ett elektroniskt system som kan fjärravläsas. Detta förutsätter dock att kommunen i fråga har tagit i bruk en sådan tjänst eller ett sådant system inom sitt område. Tjänsten eller systemet kan vara t.ex. en applikation för en smartenhet. Kommunen kan t.ex. på sin webbplats informera om möjligheten att använda sig av en sådan tjänst.

Enligt paragrafens 2 *mom.* ska den tid då fordonet ställts på sin plats markeras som parkeringstidens början. Parkeringstidens början ska markeras även i det fall att begränsningen av maximitiden för parkeringen gäller bara en del av parkeringstiden. Parkeringstiden räknas så att den börjar den hela eller halva timme som följer efter den markerade tiden.

Enligt paragrafens 3 *mom.* skulle parkeringstidens början markeras så som framgår av 2 *mom.*, även om skyldigheten att markera parkeringstidens början gäller endast för en del av parkeringstiden.

Enligt paragrafens 4 *mom.* parkeringstidens början för inte ändras under den tid parkeringen pågår. Att ändra tiden innebär t.ex. att den förra parkeringsskivan ersätts med en ny eller att en ny tidpunkt registreras, markeras eller antecknas under den tid parkeringen pågår.

41 §. Åtgärder vid stannande av fordon. Bestämmelser om åtgärder som hänför sig till stannande av fordon finns i artiklarna 23 och 24 i konventionen om vägtrafik och i 29 § i den gällande vägtrafiklagen.

När ett fordon har stannats eller parkerats, ska den som har parkerat eller stannat fordonet enligt den föreslagna paragrafens 1 *mom.* se till att fordonet inte okontrollerat kan sätta sig i rörelse. Det är inte alldeles ovanligt att ett parkerat fordon sätter sig i rörelse på grund av misstag i fråga om användningen av handbroms eller valet av växel, eller på grund av ett tekniskt fel.

I paragrafens 2 *mom.* föreskrivs det dessutom att fordonets dörr inte får öppnas och att på- eller avstigning eller på- eller avlastning inte får ske på ett sådant sätt att det medför fara eller olägenhet för den övriga trafiken eller för omgivningen. Till denna del ska de gällande bestämmelsernas ordalydelse preciseras en aning.

42 §. Förvaring av fordon på väg. Enligt denna paragraf får fordon som inte faktiskt används i trafiken inte lämnas, förvaras eller läggas upp i lager på en väg. Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande vägtrafiklagen, som togs in i lagen i samband med skrotfordonslagstiftningen år 2008. Denna paragraf hindrar att gaturummet används som upplag och försäljningsutrymme för bilar.

43 §. Körning och parkering på gårdsgata. Det föreslås att de bestämmelser om körning och parkering på en gårdsgata som ingår i 33 § i den gällande vägtrafiklagen ska preciseras en aning. Enligt den föreslagna paragrafens 1 *mom.* ska gående ges fri passage på en gårdsgata. Körhastigheten ska anpassas till gångtrafiken och får inte vara högre än 20 kilometer i timmen.

Enligt paragrafens 2 *mom.* är parkering på en gårdsgata tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Cyklar, mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkeras även på andra ställen på en gårdsgata, om det inte medför avsevärd olägenhet för gårdsgatans trafik eller övriga användning.

44 §. Körning, stannande och parkering på gågata. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om hur ett fordon får föras på en gågata.

I paragrafens 1 *mom.* föreskrivs det att gående ska ges fri passage på en gågata.

Enligt 2 *mom.* får motordrivna fordon på en gågata föras endast till en fastighet som är belägen vid gågatan, om det inte finns någon annan farbar förbindelse till fastigheten. Det är dock tillåtet att korsa en gågata. Även servicekörning ska fortsättningsvis vara tillåten, om detta

RP 180/2017 rd

anges med ett vägmärke. Körhastigheten på en gågata ska anpassas till gångtrafiken och får inte vara högre än 20 kilometer i timmen.

Enligt 3 mom. får ett motordrivet fordon eller dess släpvagn inte stannas eller parkeras på en gågata. Förbudet mot att stanna och parkera en släpvagn är en ny trafikregel. Förbudet är motiverat med tanke på gångtrafikens smidighet. Det ska dock vara tillåtet att stanna på grund av ett tvingande trafik hinder, iakttagande av väjningsplikten eller en nödsituation.

I 4 mom. möjliggörs stannande i samband med servicekörning, om servicekörning är tillåten med ett vägmärke,

45 §. Körning, stannande och parkering på cykelgata som anges med vägmärke. Denna paragraf är ny. Syftet med den är att förbättra möjligheterna till cykelåkning i tätorter. En cykelgata är en gata med en körbana och en gångbana. Det är tillåtet att köra bil på en cykelgata, men cyklister ska ges företräde vid användningen av vägen.

Enligt paragrafens 1 mom. ska cyklister lämnas fri passage på en cykelgata som anges med ett vägmärke. Körhastigheten ska anpassas till cykeltrafiken. Det behövs ingen särskild hastighetsbegränsning för cykelgator, utan begränsningen anges med en trafikanordning.

I 2 mom. anges det att parkering på en cykelgata är tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Cyklar, mopeder och fordon som är försedda med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkeras också på andra ställen på en cykelgata, om detta inte medför oskälig olägenhet för cykelgatans trafik eller övriga användning.

Enligt 3 mom. får cyklar och mopeder på en cykelgata parkeras även på gångbanan, om detta inte medför oskälig olägenhet för gångbanans användning.

46 §. Körning, stannande och parkering i tunnel som anges med vägmärke. Denna paragraf innehåller bestämmelser om körning i en tunnel. Motsvarande bestämmelser inkluderades år 2006 i den gällande vägtrafiklagen, som dess 33 b §, i och med Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (2004/54/EG, tunneldirektivet). Direktivets tillämpningsområde omfattar tunnlar som är mer än 500 meter långa. Bestämmelser om tunnlar finns också i artikel 25 bis i konventionen om vägtrafik. I paragrafen föreslås inga ändringar i sak.

Enligt paragrafen får ett fordon inte backas eller vändas mot färdriktningen i en tunnel som anges med ett vägmärke. Ett fordon får stannas och parkeras i en tunnel endast i nödsituationer, då man om möjligt ska använda sig av särskilda områden som anvisats för ändamålet. Fordonets motor ska stängas av om stannandet eller parkeringen drar ut på tiden. Vid körning i en tunnel ska körljus användas.

47 §. Ljud- och ljussignaler. I denna paragraf finns bestämmelser om de ljud- och ljussignaler som ges med ett fordon. Motsvarande bestämmelser finns i 34 § i den gällande vägtrafiklagen.

Enligt paragraf ska en ljud- eller ljussignal avges eller övriga vägtrafikanter uppmärksamhet väckas på annat sätt, när det behövs för att undvika fara. I övrigt får en ljudsignal avges vid omkörningar endast utanför tätorter. Ljudsignalen får inte vara längre än nödvändigt.

Paragrafen motsvarar artikel 28 i konventionen om vägtrafik.

48 §. Riktningstecken. Den trafikregel som berör användning av riktningstecken ska preciseras en aning. Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla en förteckning över de situationer där rikt-

ningstecken ska användas. Riktningstecken ska ges med en riktningssvisare eller, om fordonet inte har någon sådan, på något annat synligt sätt vid 1) start från väggkanten, 2) svängning i en korsning eller vändning på en väg, 3) byte av körfält, 4) lämnande av en cirkulationsplats och 5) förande av fordonet i sidled.

Med väggkant avses i 1 punkten hela vägområdets kant, inte bara kanten på en viss del av vägen. Vid start från väggkanten förflyttar man sig ofta i sidled, på det sätt som avses i 5 punkten, men detta är inte alltid fallet.

Enligt paragrafens 2 mom. ska riktningstecknet vara synligt och begripligt. Tecknet ska ges i god tid före den manöver som avses i 1 mom. och det ska upphöra först när manövern är avslutad.

Bestämmelser om riktningstecken finns i den gällande vägtrafiklagens 35 §. Paragrafen motsvarar artikel 14 i konventionen om vägtrafik.

49 §. Användning av ljus vid körning. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om användning av ljus vid körning. Paragrafen motsvarar i fråga om sitt innehåll delvis 36 § i den gällande vägtrafiklagen. Bestämmelsernas tillämpningsområde ska emellertid utvidgas en aning.

Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen ska man i ett motordrivet fordon under körning använda körljus eller varselljus. Som ett motordrivet fordon betraktas ett sådant motordrivet fordon som definieras i 3 § i fordonslagen. Således betraktas t.ex. en motoriserad cykel (ett fordon i kategori L1e-A), som nämns i 11 § i fordonslagen, inte som ett motordrivet fordon.

I ett motordrivet fordon ska man under körning använda körljus och bakljus när det förs på en väg i mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av någon annan orsak är nedsatt. Under sådana förhållanden är det inte tillåtet att använda bara varselljus, eftersom varselljusens effekt oftast inte räcker till för att lysa upp t.ex. gåendes reflexer eller reflekterande ytor som finns på andra fordon eller i trafikmiljön. Då körljuset kopplas på kopplas samtidigt också bakljuset på i nästan alla motordrivna fordon, men för tydlighetens skull föreskrivs ändå en särskild skyldighet att använda bakljus under ovan angivna förhållanden.

Enligt paragrafens 2 mom. ska ett annat än ett motordrivet fordon ha en lykta som visar gult eller ljusgult ljus framåt och en lykta som visar rött ljus bakåt, när fordonet förs på en väg i mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av någon annan orsak är nedsatt. En släpvagn eller släpanordning behöver dock inte ha framåtriktade lyktor då det inte krävs att sådana ska installeras på släpfordonet. Sådana lyktor behövs inte eftersom dragfordonets lyktor lyser framåt. En släpvagn ska dock kopplas till dragfordonet så att de lyktor som motsvarar dragfordonets lyktor fungerar på släpfordonet.

Tillämpningsområdet för dessa bestämmelser ska utvidgas. I fortsättningen ska man under ovan angivna förhållanden även t.ex. på cyklar använda förutom en lykta som visar gult eller ljusgult ljus framåt också en lykta som visar rött ljus bakåt. Cykelns baklykta förbättrar säkerheten för cyklister i mörker och skymning.

De tekniska kraven på cyklarnas lyktor och deras placering regleras i de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av fordonslagen. Enligt föreskrifterna är det som alternativ till lyktor som är fästa på cykeln tillåtet att använda lyktor som fästs vid cyklisten. Kraven i paragrafens 2 mom. kan således uppfyllas t.ex. med hjälp av en lykta som fästs vid cyklistens hjälm.

RP 180/2017 rd

Enligt paragrafens 3 *mom.* är det förbjudet att använda helljus på vägar med belysning och så nära ett mötande fordon eller en mötande spårvagn att dess förare kan bländas, samt när fordonet framförs på ringa avstånd bakom ett annat fordon.

Enligt 4 *mom.* får dimstrålkastare och dimbakljus användas bara i dimma och vid kraftigt regn. Dimstrålkastare får då användas i stället för halvljus, om framljusen samtidigt är tända. Dimbakljus får användas också när snö, damm eller slask som rörs upp från vägen av draget vid körningen väsentligt begränsar möjligheterna att urskilja fordonet bakifrån.

I paragrafens 5 *mom.* anges som huvudregel att det i fordon inte får användas anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt eller anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt. Med hjälp av denna huvudregel strävar man efter att säkerställa att andra vägtrafikanter snabbt kan bilda sig en uppfattning om fordonets färdriktning. I polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon är det dock fortsättningsvis tillåtet att använda rött blinkande ljus för att stoppa fordon. Avsteg från huvudregeln görs också t.ex. då ett backande fordons backljus kastar vitt ljus bakåt och då användningen av ett fordon för arbete på en väg kräver att bakåtriktade arbetslampor används. Bestämmelserna i detta moment motsvarar 38 § 2 *mom.* i den gällande vägtrafiklagen.

Paragrafen motsvarar i sin helhet artiklarna 32 och 33 i konventionen om vägtrafik.

50 §. *Användning av ljus på stannat eller parkerat fordon.* Denna paragraf motsvarar i huvudsak 37 § i den gällande vägtrafiklagen och artikel 32 i konventionen om vägtrafik. Paragrafens utformning ska emellertid preciseras.

I paragrafens 1 *mom.* anges det att framljusen eller halvljusen ska användas när ett motordrivet fordon har stannats eller parkerats på en väg i mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av någon annan orsak är nedsatt. Om sådana ljus inte finns, ska andra ljus som överensstämmer med bestämmelserna eller föreskrifterna användas. Det är dock inte nödvändigt att använda ljus om vägen är så väl belyst eller sikten i övrigt sådan att fordonet även annars tydligt kan observeras på tillräckligt avstånd.

Bestämmelser om bilars och släpvagnars ljus har med stöd av en i E-reglementet nr 48 (enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på installering av belysnings- och ljussignalanordningar), vars tillämpning är obligatorisk. För fordon i de nya L-kategorierna anges motsvarande krav i E-reglementet nr 53 (installering av belysnings- och ljussignalanordningar för fordon av kategorin L3) och för traktorer och fordon som släpas med traktorer anges motsvarande krav i E-reglementet nr 86 (installering av belysnings- och ljussignalanordningar för jordbruksfordon). E-reglementet nr 86 tillämpas inte ännu i sin helhet, utan vid sidan av detta reglemente tillämpas EU-kommissionens delegerade förordning om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 vad gäller krav på fordons funktionssäkerhet för typgodkännande av jordbruks- och skogsbruksfordon ((EU) 2015/208, 8.12.2014). Dessutom kan det finnas sådana gamla motordrivna fordon i trafik som omfattas av de nationella krav som gällde vid tidpunkten för ibruktagandet av fordonet eller av krav som härrör sig från EU-lagstiftningen och som antingen är direkt tillämpliga eller som har satts i kraft nationellt.

I paragrafens 2 *mom.* möjliggörs användning av parkeringsljus i stället för de ljus som nämns i 1 *mom.*, om fordonet har parkerats i körbanans riktning och inga andra fordon har kopplats till det. Om ett fordon alltså har parkerats i körbanans riktning och inga andra fordon har kopplats till det, kan man i tätorter i stället för de i 1 *mom.* nämnda ljusen använda parkeringsljus.

Enligt paragrafens 3 *mom.* tillämpas det som föreskrivs i 1 *mom.* inte på ett fordon som har stannats eller parkerats på en parkeringsplats utanför körbanan. Det som föreskrivs i 1 *mom.* tillämpas inte heller på en moped som har stannats eller parkerats utanför körbanan.

51 §. Användning av varningsblikker. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om användning av varningsblikker i fordon. Varningsblikker får användas i ett fordon som stannats eller parkerats om det på grund av en olycka, ett fel eller någon annan tvingande omständighet varit nödvändigt att stanna fordonet på en plats där det kan medföra särskild fara för den övriga trafiken.

Ny reglering utgörs av bestämmelsen om att det ska vara möjligt att använda varningsblikker också i ett fordon som är i rörelse, för att varna andra vägtrafikanter för en omedelbar fara. Det är alltså fråga om en ny bestämmelse, som överensstämmer med artikel 32 i konventionen om vägtrafik. I vissa fordon kopplas varningsblinkern på automatiskt i samband med en nöd-inbromsning.

52 §. Framförande av lätta elfordon och motoriserade cyklar. Bestämmelser om lätta elfordon infördes i fordonslagen vid ingången av år 2016. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 45 a § i den gällande vägtrafiklagen. Paragrafen innehåller bestämmelser om förande förutom av lätta elfordon också av motoriserade cyklar.

Med ett lätt elfordon avses enligt fordonslagen ett sådant annat fordon med elmotor än en i 19 § 1 *mom.* avsedd cykel med elassistans eller ett i 11 § avsett fordon i kategori L, vars motor har en märkeffekt på högst 1 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 km/h. På lätta elfordon tillämpas de krav som berör motorlösa fordon.

I den föreslagna paragrafens 1 *mom.* föreskrivs det att de tecken vid reglering av trafiken, de trafikordningar och de trafikregler som gäller cyklister ska iakttas vid förande av lätta elfordon och motoriserade cyklar.

Enligt 2 *mom.* får ett lätt elfordon föras i gångfart på en gångbana, om fordonet är tillräckligt stabilt, dvs. om det hålls i balans också när det står stilla. Gående ska i alla trafiksituationer lämnas fri passage. Exempelvis ska man väja för gående vid möten. Motsvarande krav gäller för dem som rör sig på en gårdsgata. Fri passage innebär också att gångtrafiken inte får orsakas olägenhet eller hinder. Ett självbalanserande fordon gör det möjligt för föraren att stå stilla, varvid det är möjligt att ge andra fri passage.

53 §. Drivande av djur. Det föreslås att bestämmelserna om drivande av djur ska placeras i anslutning till de trafikregler som berör förande av fordon.

Enligt 1 *mom.* i denna paragraf ska en vägtrafikant som leder ett djur på en väg hålla djuret i bindsle. I andra hand ska djuret vallas så att det inte medför fara eller oskälig olägenhet för andra vägtrafikanter. Djuret ska drivas så nära körbanans kant som möjligt utan risk för säkerheten. Reglerna är förenliga med 46 § 2 *mom.* i den gällande vägtrafiklagen.

Enligt paragrafens 2 *mom.* ska en ryttare, den som driver ett stort djur och föraren av ett fordon som dras av ett djur iaktta de tecken vid reglering av trafiken, de trafikordningar och de trafikregler som gäller framförande av motordrivna fordon. Regelmässig användning av t.ex. gång- eller cykelbanor möjliggörs inte, men sådana kan tillfälligt användas på det sätt som föreskrivs i 19 § 5 *mom.*

Vid drivande av djur är det dock inte i alla situationer möjligt att iaktta reglerna för framförande av fordon. Detta är fallet t.ex. vid vänstersväng i en korsning. Ett djur kan inte nödvändigtvis styras på samma sätt som ett fordon.

Paragrafen motsvarar artiklarna 8, 9, 10, 23 och 25 i konventionen om vägtrafik.

54 §. Förbud mot onödig och störande körning. I denna paragraf föreskrivs det att onödig och störande körning med fordon är förbjuden. Paragrafen motsvarar 4 § i den gällande förordningen om användning av fordon på väg, men den föreslås få en enklare ordalydelse än den gällande paragrafen.

Onödig och störande körning kan utgöras t.ex. av s.k. kvartersrally med motordrivna fordon eller av annan planlös och onödig körning i en tätort. Sådan körning orsakar bl.a. buller och förorening av luften. Bullret kan dessutom ökas av att ljudåtergivningsanordningar används på hög volym. Enligt 3 § i ordningslagen (612/2003) är det förbjudet att störa den allmänna ordningen eller äventyra säkerheten på en allmän plats genom att föra oljud eller på något annat motsvarande sätt.

Utsläppen från trafiken kan dock inte elimineras helt och hållet. Det är inte heller möjligt att förbjuda all sådan körning som en utomstående kan uppfatta som onödig eller störande. Det bör således till denna del finnas en tämligen hög tröskel för att tillämpa paragrafen.

Paragrafen motsvarar artiklarna 13 och 17 i konventionen om vägtrafik.

55 §. Förbud mot onödig tomgång. Förbudet mot tomgång ska överföras från 5 § 1 mom. i den gällande förordningen om användning av fordon på väg till den nya vägtrafiklagen. Dess innehåll ska dock inte ändras. Förbudet är fortsättningsvis motiverat för att förhindra onödig förorening av luften.

Enligt paragrafens *1 mom.* får ett motordrivet fordon som har stannats av någon annan orsak än ett tvingande trafikhinder inte ha motorn igång längre än två minuter. Om det är kallare än -15 grader Celsius får motorn vara igång högst fyra minuter innan körningen påbörjas. En traktors, ett motorredskaps eller ett på bilunderrede byggt motorredskaps motor får dock vara igång så länge det behövs för att förbereda fordonet eller redskapet före påbörjandet av det arbete som utförs med fordonet eller redskapet. Förbudet gäller inte heller fordon vars huvudsakliga användning, eller den tilläggsanordning som den huvudsakliga användningen förutsätter, kräver att motorn är igång. En sådan tilläggsanordning kan utgöras t.ex. av en kompressor som används av fordonet.

Enligt paragrafens *2 mom.* gäller förbudet mot tomgång inte utryckningsfordon i samband med brådskande uppdrag, fordon som används i trafikövervakares uppdrag eller fordon som inväntar sin tur för en avgasmätning i samband med besiktning enligt fordonslagen.

56 §. Bogsering av fordon. Denna paragraf föreslås innehålla trafikregler som berör bogsering av fordon. Med bogsering avses inte att dra en släpvagn eller släpanordning som är kopplad till ett fordon. För att föra ett fordon som blir bogserat förutsätts körrätt för den aktuella fordonskategorin.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska avståndet mellan fordonen vara minst tre och högst sex meter när ett fordon med hjälp av en lina bogserar ett fordon som inte får eller kan föras med hjälp av sin egen motor. Ett fordon med bromsarna ur funktion får bogseras endast med hjälp av en stång eller bom. Fordon med styrningen ur funktion får bogseras endast upplyft med dragbom.

I paragrafens 2 *mom.* förbjuds bogsering av flera fordon samtidigt med samma dragfordon. Enligt ordalydelsen i 14 § 2 *mom.* i den gällande förordningen om användning av fordon på väg är det förbjudet att bogsera två fordon samtidigt med samma dragfordon. Det är dock motiverat att förbjuda bogsering också av tre eller flera fordon. Det fordon som bogseras får inte utan tvingande skäl vara tyngre än dragfordonet. Ett sådant tvingande skäl kan vara t.ex. att fordonet måste flyttas från mitten av körbanan till dess sida så att det inte hindrar den övriga trafiken.

Paragrafens 3 *mom.* är nytt. Enligt detta moment är det förbjudet att bogsera med en cykel, moped eller motorcykel, om bogseringen stör körningen eller medför fara för den övriga trafiken. I momentet anges nya kriterier för när bogsering är möjlig. Momentet berör flera olika typer av fordon, och bogsering med vissa av dem kan ske utan att körningen störs eller fara medförs för den övriga trafiken. Momentet motsvarar artikel 27 i konventionen om vägtrafik.

57 §. Varnande av vägtrafikanter. Bestämmelser om varnande av vägtrafikanter finns i 61 § i den gällande vägtrafiklagen.

Enligt den föreslagna paragrafens 1 *mom.* ska en varningstriangel användas för att varna för ett fordon som stannats utanför en tätort, om fordonet stannats på sådan plats att det på grund av otillräcklig sikt eller av någon annan orsak kan vara till fara för trafiken. Huvudregeln är naturligtvis att man ska sträva efter att så fort som möjligt flytta fordonet till en lämplig plats. Att sätta ut en varningstriangel t.ex. då ett fordon har gått sönder eliminerar med andra ord inte skyldigheten att så fort som möjligt flytta fordonet till en lämplig plats, där det inte medför fara för andra vägtrafikanter eller stör trafiken.

Kravet på att en varningstriangel ska användas förutsätter att en sådan ingår i fordonets obligatoriska utrustning. Bestämmelser om detta finns i fordonslagen. T.ex. i personbilar är det obligatoriskt att ha en varningstriangel. Inget hindrar dock att en varningstriangel används för att varna också för ett sådant fordon som inte måste vara utrustat med en triangel. Om ett fordon har blivit stående på järnvägs- eller spårvägsskenor, ska föraren vidta behövliga åtgärder för att varna tåg- eller spårvagnsförare.

I paragrafens 2 *mom.* finns bestämmelser om varningstriangelns placering. Varningstriangeln ska placeras på tillräckligt avstånd från det stannade fordonet, så att andra vägtrafikanter i god tid kan uppfatta varningen. Det är inte ändamålsenligt att ange något särskilt antal meter i detta sammanhang. Vid placeringen ska man utgå från att andra vägtrafikanter ska ha en faktisk möjlighet att upptäcka det fordon som stannats på en osedvanlig plats. Triangeln ska avlägsnas när det stannade fordonet inte längre är till fara för den övriga trafiken.

Framförande av motordrivna fordon på motorväg och motortrafikled

Trafiken på motorvägar regleras i den gällande vägtrafikförordningen. Det huvudsakliga innehållet i förordningens kapitel om motorvägar ska överföras till den nya lagen. Samtidigt ska bestämmelserna om motorvägar utvidgas så att de omfattar också trafiken på motorvägar.

58 §. Tillåten fordonstrafik på motorvägar och motortrafikleder. I paragrafens 1 *mom.* anges det vilken typ av trafik som är tillåten på motorvägar och motortrafikleder. På motorvägar och motortrafikleder är endast trafik med motordrivna fordon tillåten. En motorväg och motortrafikled anges med ett vägmärke.

På motorvägar och motortrafikleder är det dock enligt 2 *mom.* inte tillåtet att föra fordon vilkas högsta tillåtna hastighet eller konstruktiva hastighet är 70 kilometer i timmen eller lägre.

Detta gäller emellertid inte försvarsmaktens fordon eller fordon som används för specialtransporter.

Regeringen föreslår att kravet på fordonets högsta tillåtna hastighet eller konstruktiva hastighet på motorvägar och motortrafikleder ska höjas från 50 kilometer i timmen till 70 kilometer i timmen. I Finland har det i vägtrafiken börjat förekomma små traktorer, vars konstruktiva hastighet eller högsta hastighet annars är 60 kilometer i timmen. Att föra sådana s.k. terrängtraktorer på områden där hastighetsbegränsningen är t.ex. 120 kilometer i timmen skulle vara problematiskt med tanke på trafiksäkerheten. Det är troligt att denna typ av traktorer kommer att öka i antal i Finland.

Paragrafen motsvarar artikel 25 i konventionen om vägtrafik. Hastighetskravet är dock en nationell bestämmelse.

59 §. Påfart på och avfart från motorvägar och motortrafikleder. Det föreslås att de bestämmelser om körning in på en motorväg och av en motorväg som ingår i 5 § i vägtrafikförordningen ska överföras till denna paragraf. Bestämmelserna ska i vissa avseenden preciseras.

Enligt den föreslagna paragrafens *1 mom.* får ett fordon köras in på en motorväg eller motortrafikled endast vid vägens början eller från en påfartsväg. Enligt *2 mom.* ska den som avser köra in på en motorväg eller motortrafikled väja för fordon på vägen eller leden. I praktiken ska den som avser köra in på vägen eller leden försäkra sig om att förflyttningen kan ske utan fara och utan onödigt hinder för andra. Körhastigheten ska anpassas till den övriga trafiken.

I *3 mom.* föreskrivs det att ett fordon får köras av en motorväg eller motortrafikled endast vid vägens eller ledens slut eller längs en avfartsväg som är angiven med ett vägmärke i färdriktningen.

Den som kör av en motorväg eller motortrafikled ska enligt *4 mom.* i tillräckligt god tid köra in på det körfält som är beläget närmast avfartsvägen eller på ett körfält som med ett vägmärke är anvisat för avfartstrafik. Om vägen eller leden har ett retardationsfält, ska fordonet i ett så tidigt skede som möjligt köras in på detta.

Paragrafens 2 och 4 mom. motsvarar artikel 25 i konventionen om vägtrafik.

60 §. Vändning och backande av fordon på motorvägar och motortrafikleder. Bestämmelser om vändning och backande av fordon på motorvägar finns i 6 § 2 mom. i den gällande vägtrafikförordningen. I likhet med vad som anges i det nämnda momentet föreskrivs det i den föreslagna paragrafen att ett fordon inte får vändas mot färdriktningen eller backas på en motorväg eller motortrafikled. Med vändning mot färdriktningen avses en s.k. u-sväng.

61 §. Fordons plats på motorvägar och motortrafikleder. Reglerna om fordons plats på motorvägar ingår i 7 § i den gällande vägtrafikförordningen. Reglerna ska i viss mån preciseras och tas in i den föreslagna paragrafen. Förpliktelse ska naturligtvis gälla trafik också på motortrafikleder.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska ett fordon på en motorväg föras på det fria körfält som är längst till höger. Om det med ett vägmärke angetts att något av körfälten i färdriktningen är avsett för en viss trafikriktning, får det körfält som lämpar sig bäst med hänsyn till omständigheterna och för den fortsatta färden användas.

I paragrafens *2 mom.* finns en bestämmelse om trafiken på en väg med minst tre körfält. Om det finns minst tre körfält i färdriktningen får lastbilar och fordonskombinationer med en

längd som överstiger sju meter föras endast på någotdera av de två körfälten till höger, om inte något annat följer av 1 mom. eller 59 § 3 eller 4 mom.

Enligt 3 mom. får framförvarande fordon köras om endast till vänster. Om fordonen emellertid kör i en kö eller om ett körfält med ett informationsmärke anvisats för en viss trafikriktning eller om det omkörande fordonet använder busskörfältet, är det tillåtet att köra om ett framförvarande fordon till höger utan att byta körfält.

Enligt 4 mom. är det förbjudet att föra ett fordon på en tvärväg mellan motorvägens eller motortrafikledens körbanor. Detta förbud är viktigt med tanke på trafiksäkerheten. Tvärvägar används av underhålls- och utryckningsfordon då man på grund av en olycka måste stänga körbanor och då man genom omfartsarrangemang måste styra trafiken via en tvärväg till en körbana för mötande trafik.

62 §. Bogsering av fordon på motorvägar och motortrafikleder. Det finns ett behov av särskilda bestämmelser om bogsering av fordon på motorvägar och motortrafikleder. Enligt den föreslagna paragrafen får ett fordon inte bogseras på en motorväg eller motortrafikled med användning av rep, vajer eller något annat motsvarande redskap. Detta är fallet eftersom fordonen på motorvägar och motortrafikleder håller så hög hastighet att användningen av den nämnda typen av bogseringsredskap kan orsaka allvarlig fara. Ett fordon som har gått sönder får dock med hjälp av sådana redskap bogseras bort via närmaste avfartsställe. Vid bogseringen ska man i detta fall iaktta försiktighet och lämplig situationshastighet.

Bogsering på motorvägar regleras för närvarande i 4 § 2 mom. i den gällande vägtrafikförordningen.

Framförande av spårvagn

Såsom det framgår ovan av propositionen, finns det skäl att ta in bestämmelserna om framförande av spårvagnar som en särskild helhet i lagen. De gällande trafikreglerna är delvis bristfälliga och mångtydiga med tanke på framförandet av spårvagnar. Den förpliktelse som föreskrivs i den gällande vägtrafiklagens 47 §, där det anges att de bestämmelser som gäller förare av fordon ska iaktas i tillämpliga delar, är inte längre godtagbar med tanke på kravet på att lagstiftningen ska vara noggrant avgränsad. Lagen föreslås således innehålla så noggranna bestämmelser som möjligt om spårvagnars plats på vägen och om de övriga trafikregler som gäller framförandet av spårvagnar.

Spårvagnarnas köregenskaper avviker från köregenskaperna för andra fordon. Eftersom spårvagnarna löper på skenor är det inte möjligt att väja med en spårvagn på samma sätt som med andra fordon. På grund av spårvagnens stora massa, skenornas låga friktion och spårvagnens stående passagerare kan en spårvagn inte heller stannas lika snabbt som ett fordon med gummidäck. Med hjälp av magnetskenbromsar kan nödinbromsningssträckan förkortas, men en nödinbromsning kan leda till att passagerare i vagnen skadas. Därför ska såväl bestämmelserna om spårvagnar som trafikmiljön utformas så att det inte finns något behov av plötsliga inbromsningar.

63 §. Spårvagnars plats på vägen. Enligt denna paragraf får en spårvagn framföras på skenor oavsett deras placering. I vissa fall är skenorna placerade på vänster sida av körbanan, och därför måste det anges att spårvagnar får framföras också på vänster sida.

På ett körfält som är gemensamt med annan trafik ska spårvagnen framföras i den färdriktning som körfältet är avsett för. En spårvagn får backas eller framföras i riktning mot den övriga

trafiken endast om särskilda omständigheter kräver det och det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

64 §. *Övriga trafikregler som gäller framförande av spårvagn.* Denna paragraf föreslås innehålla en förteckning över de regler som gäller framförande av en spårvagn. Reglerna ska iakttagas tillsammans med de principer som gäller samtliga vägtrafikanter.

I paragrafens *1 mom.* anges för spårvagnars del regeln för övergångsställen. Det är viktigt att särskilt föreskriva om denna regel för spårvagnstrafikens del. Enligt 11 § i den föreslagna lagen ska spårvagnar lämnas fri passage, medan spårvagnsförare ska lämna fri passage för gående som befinner sig på ett övergångsställe eller står i beråd att beträda det. Då en spårvagn närmar sig ett övergångsställe ska föraren också hålla sådan hastighet att spårvagnen kan stannas före övergångsstället. Denna bestämmelse gör spårvagnstrafiken långsammare, men den är nödvändig med tanke på de gåendes säkerhet.

Paragrafens *2 mom.* föreslås innehålla en bestämmelse om att spårvagnens hastighet på en gårdsgata eller gågata ska anpassas till gångtrafiken och inte får vara högre än 20 kilometer i timmen. Det finns tills vidare bara ett fåtal sådana gator, men dessa kommer troligtvis att öka i antal då spårtrafiken ökar.

Paragrafens *3 mom.* föreslås innehålla en sammanställning av de övriga trafikregler som gäller framförandet av spårvagnar. Vid körning med spårvagn ska man enligt momentet utöver det som föreskrivs i 1 och 2 mom. iaktta det som i

- 17 § föreskrivs om krav som ställs på förare,
- 20 § föreskrivs om avståndet till ett annat fordon,
- 25 § föreskrivs om väjningsplikt,
- 27 § 3 mom. föreskrivs om omkörning av en stannad spårvagn eller buss,
- 28 § föreskrivs om körning i en korsning,
- 41 § föreskrivs om åtgärder vid stannande,
- 46 § föreskrivs om körning i en tunnel,
- 47 och 48 § föreskrivs om användning av ljud- och ljussignaler och riktningstecken, samt i
- 49 och 50 § föreskrivs om användning av ljus.

4 kap.

Reglering av trafiken

Personer som reglerar trafiken

65 §. Person som reglerar trafiken. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om personer som reglerar trafiken, samt en förteckning över dessa personer. Oftast krävs det att regleringen av trafiken sker yrkesmässigt. I vissa situationer, t.ex. vid idrottsevenemang, ska trafi-

ken dock fortsättningsvis kunna regleras av frivilliga. Sådan reglering av trafiken utförs t.ex. i samband med arrangerandet av parkeringen i samband med olika evenemang.

Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla bestämmelser om de personer som reglerar trafiken. Enligt momentet reglerar polisen och räddningsmyndigheten trafiken i syfte att säkerställa en trygg och smidig trafik samt upprätthålla allmän ordning och säkerhet. En nyhet är att räddningsmyndigheten i lagen ges i uppgift att reglera trafiken. Det är dock redan för närvarande vanligt att personer som deltar i räddningsverksamhet också reglerar trafiken.

Trafiken ska fortsättningsvis också kunna regleras av en militärperson medan försvarsmaktens övningar pågår. Trafiken kan regleras av vilken militärperson som helst, inte bara av en militärpolis.

Gränsbevakningsmän och tullmän ska likaså höra till de personer som reglerar trafiken. En gränsbevakningsman ska reglera trafiken i uppgifter som anges i gränsbevakningslagen (578/2005) och en tullman i uppgifter som anges i tullagen (304/2016). De personer som reglerar trafiken föreslås även omfatta dem som för närvarande anges i 12 § i kommunikationsministeriets förordning om landsvägsfärjor (20/2006), dvs. befälhavaren på en frigående färja och föraren av en vajerfärja eller isvägsfärja.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om andra personer som reglerar trafiken. I momentet anges de situationer där en myndighet eller väghållare kan förordna någon annan än en sådan person som avses i 1 mom. att reglera trafiken.

Det kan i synnerhet i samband med kortvariga och tillfälliga trafiksituationer vara omöjligt eller oändamålsenligt att ordna yrkesmässig reglering av trafiken. I sådana situationer ska regleringen av trafiken ordnas med till buds stående resurser. Dessa situationer kan utgöras t.ex. av räddningssituationer eller trafikolyckor. I dessa fall anses det föreligga ett omedelbart behov av att reglera trafiken, och den vuxna person som bäst lämpar sig för uppdraget ska utses till det.

Enligt 2 mom. 1 punkten får trafiken regleras av en person som polisen förordnar att reglera trafiken på grund av köbildning, en olycka, ett evenemang för allmänheten eller någon annan motsvarande omständighet, eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Utgångspunkten är att polisen kan förordna en person att reglera trafiken bara om det är omöjligt att ordna yrkesmässig reglering av trafiken eller om situationens brådskande karaktär annars kräver det.

Enligt 2 punkten får trafiken regleras av en person som polisen förordnar att reglera trafiken i samband med övervakningen av kör- och vilotider för förare av motordrivna fordon. Sådan övervakning av iakttagandet av bestämmelserna om kör- och vilotider som avses i denna punkt utförs i samarbete mellan arbetarskyddsmyndigheten och polisen. Det är således motiverat att också en arbetarskyddsinspektör vid behov kan reglera trafiken i samband med övervakningsverksamheten.

Momentets 3 punkt är ny. Enligt denna punkt får trafiken regleras av en person som räddningsmyndigheten eller någon annan räddningsledare som avses i räddningslagen (379/2011) förordnar att reglera trafiken i en uppgift som ålagts räddningsväsendet i räddningslagen eller någon annan lag. Detta bemyndigande gör det möjligt för personer som hör till en frivillig brandkår att reglera trafiken på en olycksplats också i andra situationer än sådana som avses i 37 § i räddningslagen. Enligt 51 § i räddningslagen kan frivilliga organisationer och personer anlitas för att bistå räddningsväsendet i utbildnings-, rådgivnings- och upplysningssuppgifter och räddningsverksamhet, dock inte i uppgifter som innebär avsevärd utövning av offentlig

RP 180/2017 rd

makt, såsom att utöva myndighetsbefogenheter eller utföra inspektioner eller tillsyn. De frivilliga brandkåren är av stor betydelse när det gäller att bistå räddningsväsendet, i synnerhet i sådana trakter där den egentliga räddningsmyndighetens uttryckningsavstånd är långa.

Enligt 4 punkten får trafiken regleras av en person som landsvägens väghållare eller kommunen förordnar att reglera trafiken på grund av ett arbete, en undersökning eller en långvarig trafikstörning på vägen eller i dess närhet. Också Trafikverket hör till de väghållare som avses i punkten. En sådan långvarig störning som avses i punkten kan orsakas t.ex. av en trafikstockning.

Enligt 5 punkten får trafiken regleras av en person som Trafiksäkerhetsverket bemyndigar eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter. Att reglera trafiken vid specialtransporter är en krävande uppgift som kräver yrkeskunskap. Den som reglerar trafiken vid specialtransporter ska därför bemyndigas till det av Trafiksäkerhetsverket eller ges ett förordnande av polisen. Ett sådant bemyndigande betyder i praktiken att personen i fråga beviljas rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter enligt den föreslagna 67 §.

Enligt paragrafens 3 mom. ges ett förordnande att reglera trafiken för ett enskilt uppdrag eller för viss tid. Då förordnandet ges för viss tid är det avsett för sådana mer varaktiga behov av reglering av trafiken som avses i 2 mom. Enligt momentet ska den som reglerar trafiken ha fyllt 18 år. Personen ska dessutom ge sitt samtycke till uppdraget och få de anvisningar som uppdraget förutsätter. Till denna del föreslås inga ändringar i lagstiftningen.

Den myndighet som ger ett förordnande att reglera trafiken ska bedöma vilken typ av sakkunskap uppdraget kräver. Anvisningarna kan ges skriftligen eller muntligen, beroende på situationen och uppdragets art. Det ställs inget särskilt krav på utbildning för andra som reglerar trafiken än sådana som har rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter.

I paragrafens 4 mom. finns bestämmelser om användning av vägmärkena C1 och C45 i miniatyrformat som stoppmärken. Också märket C46 kan användas t.ex. av en civilklädd polisman och en gränsbevakningsman, medan märket C45 kan användas av en tullman. Bestämmelserna om användningen av märken ströks ur lagen i samband med en revidering av vägtrafiklagen (523/2009), men dessa bestämmelser måste anses vara behövliga. De som reglerar trafiken gör det också på andra sätt än med vägmärken, t.ex. genom muntliga anvisningar och tecken med handen, men sådan reglering av trafiken är inte rättsligt förpliktande.

I paragrafens 5 mom. anges det att den som reglerar trafiken ska använda klädsel som kan urskiljas tydligt och uppfyller kraven i standard SFS-EN 471 eller SFS-EN ISO 20471. Dessutom får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om kraven på synbarhet i fråga om klädseln för dem som reglerar trafiken vid specialtransporter.

Föreskrifterna kan gälla t.ex. skyddsklädselns synbarhetsklass, som grundar sig på mängden fluorescerande och reflekterande material i klädseln.

Enligt paragrafens 6 mom. ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats eller bemyndigats att reglera trafiken när han eller hon sköter uppdraget. Reglering av trafiken utgör utövning av offentlig makt. Den som reglerar trafiken ger vägtrafikanterna rättsligt förpliktande påbud med en trafikordning. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden konstaterat att skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter kräver att den som sköter sådana uppgifter agerar under tjänsteansvar (GrUU 18/2007 rd, GrUU 20/2006 rd och GrUU 33/2004 rd). Bestämmelser om det skadeståndsansvar som hänför sig till uppdraget finns i skadeståndslagen.

66 §. Behörighet för vägtransportledare för specialtransporter. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om behörighet för vägtransportledare för specialtransporter. Det har ovan konstaterats att reglering av trafiken i anslutning till specialtransporter är ett krävande uppdrag, och därför ska den som anförtros uppdraget ha särskild behörighet. En vägtransportledare för specialtransporter ska ha sådan yrkeskunskap som uppdraget förutsätter och även i övrigt vara lämplig för uppdraget. För att förvärva yrkeskunskap ska föraren genomgå utbildning för vägtransportledare för specialtransporter och avlägga ett godkänt slutprov. Rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter visas genom ett vägtransportledarkort, som i praktiken är ett fysiskt kort eller ett mobilkort.

67 §. Beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter.

Enligt *1 mom.* beviljas tillstånd att reglera trafiken vid specialtransporter av Trafiksäkerhetsverket. Tillståndet beviljas för en period på fem år, och den som får tillståndet får ett kort för vägtransportledare för specialtransporter.

En förnyelse av tillståndet kräver kompletterande utbildning. Tillståndets giltighetstid kan förlängas med fem år i sänder. Syftet med den kompletterande utbildningen är att upprätthålla yrkeskunskapen och uppdatera kunskan i arbetet som vägtransportledare för specialtransporter. Med hjälp av den kompletterande utbildningen säkerställer man att regleringen av trafiken i samband med specialtransporter sker tryggt.

I paragrafens *2 mom.* anges de allmänna förutsättningarna för beviljande av tillståndet. Till förutsättningarna hör både sådan yrkeskunskap som förvärvats genom utbildning samt allmän lämplighet för uppdraget. Med lämplighet avses att personen i fråga inte har visat likgiltighet i fråga om trafiksäkerheten.

Enligt 1 punkten i momentet ska sökanden ha genomgått utbildning som ger grundläggande kunskaper om de krav som berör arbetet som vägtransportledare för specialtransporter samt om de omständigheter som påverkar transporternas och trafikens säkerhet.

Enligt 2 punkten ska sökanden ha giltig körkort åtminstone för fordon i kategori B. Det är motiverat att tillståndets giltighetstid anknyts till personens giltiga körkort. Körkort är en ovillkorlig förutsättning för tillståndet, eftersom en vägtransportledare för specialtransporter ofta förflyttar sig tillsammans med transporten i en trafikledningsbil. Enligt 3 punkten ska sökanden dessutom i fråga om sina personliga egenskaper vara lämplig som vägtransportledare för specialtransporter.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelser om sådana personliga egenskaper som gör att sökanden inte ska anses vara lämplig som vägtransportledare för specialtransporter. Bestämmelserna motsvarar för trafikbrottens del det som i körkortslagen föreskrivs om de personliga egenskaper som krävs av en trafiklärare.

Enligt 1 punkten är en person olämplig för uppdraget om han eller hon under de fem år som föregår ansökan om tillståndet har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller en gärning enligt 23 kap. 1 § i strafflagen som tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten, eller under denna tid har haft körförbud på grund av en sådan gärning.

Enligt 2 punkten är en person likaså olämplig för uppdraget om han eller hon det år som föregår ansökan om tillståndet annars har meddelats körförbud eller har haft körförbud på grund av andra trafikbrott.

Enligt 3 punkten är en person olämplig för uppdraget också om han eller hon utifrån uppgifter i ett av polisens register i övrigt genom sitt agerande har visat sig vara uppenbart olämplig som vägtransportledare när det gäller livsstil eller personliga egenskaper.

Enligt paragrafens 4 mom. har Trafiksäkerhetsverket och polisen trots sekretessbestämmelserna rätt att få behövliga uppgifter ur fordonstrafikregistret för konstaterande av att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

Enligt 5 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om utbildningen för vägtransportledare för specialtransporter. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildarna, den grundläggande och kompletterande utbildningens innehåll, utbildningarnas minimiantal och genomförande samt om förnyande av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter genom utbildning.

68 §. Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om återkallelse av tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. Det föreslås att tillståndet ska kunna återkallas för viss tid eller tills vidare. Tillståndet ska återkallas om tillståndshavaren inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i den föreslagna lagens 67 §. Tillståndet ska återkallas också om personen i fråga begär det.

Med tanke på prövningen av om ett tillstånd ska återkallas eller inte är det väsentligt att den person som arbetar som vägtransportledare för specialtransporter har giltig körkort för fordon i kategori B. Om personen inte har giltig körkort, är han eller hon inte behörig att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter.

Tecken som trafikövervakare ger

69 §. Tecken med handen och från fordon. Denna paragraf gäller sådana tecken som en trafikövervakare ger med handen och från ett fordon i samband med reglering av trafiken, samt tecknens betydelse.

Trafikövervakare ska vara behöriga att ge tecken med handen. Bestämmelser om trafikövervakare föreslås ingå i 181 §.

I bilaga 1 till den föreslagna lagen finns bilder på de tecken som en trafikövervakare ger med handen och från fordon i samband med reglering av trafiken, samt en beskrivning av tecknens betydelse.

Eftersom vägtrafikanterna enligt den föreslagna 8 § primärt är förpliktade att följa de tecken som ges av personer som reglerar trafiken, ska sådana tecken ges endast av en noggrant avgränsad personkrets. För polisens del överensstämmer regleringen med nuläget. Också en gränsbevakningsman och en tullman som reglerar trafiken inom sitt eget verksamhetsområde kan ge tecken med handen.

En militärperson är däremot inte behörig att ge tecken med handen. Inom försvarsmakten kan regleringen av trafiken ordnas med stöd av de befogenheter att reglera trafiken som anges i 65 §. Denna ändring har inga konsekvenser i praktiken.

Antalet tecken som ges med handen ska minskas från fyra till två. Lagen föreslås innehålla bestämmelser om stoppande av vägtrafikanter framifrån och om tecken för fortsatt körning.

Ett tecken som en trafikövervakare ger med handen från ett motorfordon betyder att det bakomvarande fordonet ska stanna. Tecknet kan ges också med vägmärkena C1, C45 eller C46 i miniatyrformat. I mörker och då sikten annars är nedsatt är det möjligt att i stället för dessa vägmärken använda en lampa med rött ljus.

Ett tecken som en polisman ger från ett polisfordon som leder en kortege eller som tryggar en korteges färd betyder att vägtrafikanterna ska ge kortegen fri passage och vid behov stanna. Momentet motsvarar 47 § 3 mom. i vägtrafikförordningen.

Ett rött blinkande ljus som en trafikövervakare visar från ett motorfordon samtidigt med ett blått blinkande larmljus betyder att det framförvarande fordonet ska köra ut till vägganten och stanna. Momentet motsvarar 48 § 2 mom. i vägtrafikförordningen.

Trafikanordningar

70 §. Trafikanordningar. Enligt paragrafens 1 mom. ska behövliga bestämmelser om användningen av trafikanordningar utfärdas genom förordning av statsrådet. En statsrådsförordning behövs som styrningsredskap då användningen av en trafikanordning av trafiksäkerhetsskäl måste harmoniseras så att den blir enhetlig inom hela fastlandsfinland. Användningen av vissa trafikanordningar måste dock regleras i lag, eftersom deras användning medför direkta kostnader för enskilda väghållare.

I paragrafens 2 mom. föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska ges befogenheter att i försöksyfte fastställa användningen av en sådan trafikanordning som avviker från en trafikanordning som definieras i den föreslagna lagen. Försökstillstånd beviljas för närvarande av kommunikationsministeriet. Trafikanordningar som är föremål för försök får dock inte utgöras av trafikljusanordningar, märken som anger förkörsrätt eller väjningsplikt, förbud eller begränsningar, påbud eller regler, eller vägmarkeringar som är förpliktande eller åläggande. Anordningarna får inte heller vara sådana att en vägtrafikanter av misstag kan uppfatta dem som förpliktande eller åläggande, eller till sin utformning vara sådana att de kan förväxlas med en trafikanordning som föreskrivs i lag.

I paragrafens 3 mom. anges det att Trafiksäkerhetsverket i försökssyfte får bevilja tillstånd att avvika från de i 1 mom. nämnda bestämmelserna om användning av en trafikanordning. Tillståndet beviljas på väghållarens ansökan. Genom ett försök är det dock inte tillåtet att ändra betydelsen av en trafikanordning som anges i den föreslagna lagen, och arrangemanget får inte heller medföra fara eller olägenhet för vägtrafikanterna.

Enligt 4 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått. Det är fråga om föreskrifter av teknisk natur. I föreskrifterna kan bl.a. anges minimivärdet för det reflekterande materialet som används i trafikmärken eller egenskaperna för ljud- eller vibrationsframkallande strukturer eller reflektorer eller ljus som ska användas för att förbättra vägmarkeringens effekt.

Enligt 5 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i den föreslagna lagen. Anordningarna i fråga kan användas t.ex. för att styra växlar eller för att ange hastighetsbegränsningar.

71 §. Uppsättande av trafikanordning. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om uppsättandet av trafikanordningar. Paragrafen överensstämmer i huvudsak med nuläget.

RP 180/2017 rd

I paragrafen används begreppet *uppsätta*. Med uppsätta avses att fatta ett förvaltningsbeslut om saken samt att fysiskt sätta upp anordningen.

Enligt 5 § i den gällande vägtrafiklagen ska polisen höras då det fattas beslut om en trafik-anordning. Det ska emellertid inte längre föreskrivas om sådant hörande.

Enligt den föreslagna paragrafens *1 mom.* ska en trafik-anordning uppsättas enligt följande:

Trafikanordningar uppsätts på landsvägar av landsvägens väghållare. Enligt 11 § i landsvägs-lagen (503/2016) är Trafikverket väghållningsmyndighet, i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i landsvägs-lagen. Trafikverket svarar för landsvägsnätet och kostnaderna för det samt utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. Vid tidpunkten för utarbetandet av denna proposition är det i övrigt närings-, trafik- och miljöcentralen som är väghållnings-myndighet. Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att också någon annan statlig myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, om detta med tanke på väghållningen ska anses ändamålsenligt. För landsvägarnas del kommer väghållning-en att förnyas i samband med landskapsreformen.

Trafikanordningar uppsätts på gator, torg och andra motsvarande trafikområden av kommu-nen. Kommunen fattar beslut om uppsättandet av en trafik-anordning på en fastighet också en-ligt 161–163 § i markanvändnings- och bygglagen.

Trafikanordningar uppsätts på andra än i 1 och 2 punkten avsedda områden av väghållaren efter att denne har fått kommunens samtycke. Väghållaren är i dessa fall en vägdelägare eller ägare eller innehavare av en fastighet till vilken vägen hör. Uppsättandet av trafik-anordningar innebär sådan utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen. En trafik-anordning förpliktar, ålägger eller anvisar vägtrafikanterna att göra något på vägen. För försummelse av att iaktta en förpliktande eller åläggande trafik-anordning är det möjligt att döma ut ett straff som framgår av den föreslagna lagen eller av strafflagen. Därför ska en enskild väghållare fortsättningsvis skaffa samtycke av kommunen för uppsättande av en trafik-anordning. Ärendet inleds i kommunen på ansökan. På lämnandet av samtycke tillämpas förvaltningslagen.

Enligt 4 punkten i momentet uppsätts trafik-anordningar för tillfälligt bruk även av polisen, en gränsbevakningsman, en tullman eller räddningsmyndigheten. Med ett tillfälligt behov avses ett omedelbart och akut behov av reglering av trafiken, som kan uppkomma t.ex. i samband med en trafikolycka. Denna punkt utesluter inte väghållarens befogenheter att uppsätta trafik-anordningar enligt 1–3 punkten. Då en trafik-anordning uppsätts för tillfälligt bruk krävs inget särskilt beslut om saken och inte heller något samtycke. Denna punkt tillämpas på alla vägom-råden som avses i 1–3 punkten.

Enligt paragrafens *2 mom.* behöver en enskild väghållare inte skaffa samtycke av kommunen för uppsättande av tillfälliga trafik-anordningar som är behövliga på grund av vägens skick el-ler arbete som utförs på eller invid vägen. Det är i dessa fall fråga om situationer som är så ex-ceptionella eller brådskande att det inte är möjligt att skaffa ett samtycke. De tillfälliga an-ordningarna ska avlägsnas genast då det inte längre finns behov av dem. Ifall situationen blir mer varaktig, ska ett sådant samtycke som avses i 2 mom. inhämtas.

I momentet anges det dessutom att kommunen får ta ut en avgift för behandlingen av sam-tycket.

Enligt paragrafens *3 mom.* ska väghållarens beslut som avses i 1 mom. 1–3 punkten tillställas Trafikverket så att uppgifter om trafik-anordningen kan registreras i dess informationssystem. I systemet är det möjligt att registrera uppgifter förutom om trafik-anordningen även t.ex. om

dess placering. Tillgänglig information om trafikanordningarna möjliggör val av optimala rutter och förmedling av varningar till fordonens informationssystem. På längre sikt kommer det att vara möjligt att utnyttja informationen i samband med automatiserad körning. Trafikverkets informationssystem innehåller för närvarande uppgifter om statens trafikanordningar. Trafikverket får meddela närmare föreskrifter om uppgifternas innehåll och om på vilket sätt och i vilken form uppgifterna ska förmedlas till Trafikverket.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs det att polisen och väghållaren är behöriga att avlägsna en trafikanordning som uppsatts i strid med lag.

72 §. Undantag vid uppsättande av trafikanordning. Enligt 1 mom. i denna paragraf är det den väghållare som nämns i 71 § 1 mom. 1 punkten som fattar beslut om trafikanordningarna då vägmärken som anger väjningsplikt uppsätts vid anslutningar mellan vägar och landsvägar. Det är fråga om en ny uppgift för landsvägens väghållare. Det är emellertid motiverat att landsvägens väghållare svarar för uppsättandet av vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan landsvägar och mindre vägar. Sådana vägmärken är märkena B5 och B6.

Den väghållare som nämns i 2 punkten i samma moment, dvs. kommunen, ska sätta upp vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan gator och vägar som enskilda väghållare ansvarar för. Denna bestämmelse överensstämmer med nuläget.

Enligt paragrafens 2 mom. är det kommunen som fattar beslut om det vägmärke som anger tätort. I praktiken är det dock landvägens väghållare som sätter upp märket på en landsväg, medan kommunen sätter upp märket på andra vägar. Tätorter är i geografiskt avseende områden som hör till kommunerna. Det är dock ändamålsenligt att landsvägens väghållare svarar för uppsättandet av tätortsmärket på landsvägar. Med uppsättande avses här att fysiskt sätta märket på plats.

Enligt 3 mom. uppsätter Trafiksäkerhetsverket vägmärken som anger transportbegränsningar för farliga ämnen. Vägmärkena uppsätts fysiskt på landsvägar av landsvägens väghållare och på andra vägar av kommunen. Fastställandet av transportrutter för farliga ämnen innefattar prövning, och det är viktigt att rutterna läggs upp enligt de statliga myndigheternas riktlinjer. I annat fall kan det vara besvärligt att utforma rutterna.

I 4 mom. anges det att bestämmelser om uppsättande och underhåll av samt kostnadsansvar för trafikordningar, bland annat trafikljus samt avstängnings- och varningsanordningar vid en plankorsning med järnväg samt vägmärken som anger en plankorsning och vägmärken som anger att de är obligatorisk att stanna finns i 89 § i banlagen (110/2007). Momentet motsvarar det som anges i den gällande lagen.

I paragrafens 5 mom. fastställs den rådande praxis som innebär att väghållaren kan besluta att en sökande på egen bekostnad får uppsätta ett vägmärke som avses i tabell 7 i bilaga 3. Med väghållare avses de aktörer som anges i 71 § 2 mom. 1–3 punkten, och med sökande avses vem som helst, i allmänhet en fysisk eller juridisk person som bedriver företagsverksamhet eller annan motsvarande verksamhet.

Företagare ansöker hos Trafikverket om uppsättande av informationsmärken. Uppsättandet av ett informationsmärke förutsätter att företagaren på egen bekostnad skaffar vägmärket och likaså på egen bekostnad sätter upp det i enlighet med väghållarens beslut. Enligt den föreslagna lagen är det fortsättningsvis väghållaren, exempelvis Trafikverket, som har prövningsrätt till denna del.

Denna bestämmelse kan tillämpas på alla väghållares beslut om informationsmärken, också beslut som fattas av någon annan än landsvägens väghållare eller kommunen. Då beslutet fattas av någon annan förutsätter uppsättandet av vägmärket samtycke av kommunen, i enlighet med 71 § 2 mom. 3 punkten. Uppsättandet av ett informationsmärke kräver också ett sådant tillstånd som avses i 42 § i landsvägslagen.

73 §. Uppsättande av störande eller otillåten anordning på väg. Denna paragraf innehåller bestämmelser om uppsättande av en störande eller otillåten anordning på en väg. Utgångspunkten är att bara trafikordningar får sättas upp på en väg eller i dess närhet. Överflödiga skyltar, märken och anordningar, t.ex. reklamer eller annonser, kan störa vägtrafikanternas koncentration eller vaksamhet. Om dylika störande anordningar sätts upp på en väg eller på en trafikordning, ska de så snabbt som möjligt avlägsnas, så att trafiksäkerheten tryggas.

På en väg eller i dess omedelbara närhet är det enligt paragrafens *1 mom.* inte tillåtet att sätta upp skyltar, märken eller anordningar som kan förväxlas med trafikordningar, göra dem mindre synliga eller effektiva, eller blanda vägtrafikanter eller avvända deras uppmärksamhet. En störande anordning kan t.ex. ha samma form eller färg som ett vägmärke eller en vägmärkning. En störande anordning kan utgöras också av en reklamskylt som satts upp på vägen eller i dess omedelbara närhet. På en trafikordning eller dess stödbalk är det inte tillåtet att sätta upp något som inte är förenligt med anordningens syfte eller som försvårar regleringen av trafiken, t.ex. en reklamskylt eller någon annan överflödigt skylt.

Momentet motsvarar artikel 4 i och ii i konventionen om vägtrafik.

Den föreslagna paragrafen innefattar också ett förbud mot att skada en trafikordning. Den nya vägtrafiklagen föreslås inte innehålla några särskilda bestämmelser om skadande av en trafikordning, eftersom denna gärning har kriminaliserats i 34 kap. 2 och 3 § och 35 kap. i strafflagen.

I paragrafens *2 mom.* anges det att polisen eller väghållaren får avlägsna en anordning som uppsatts i strid med *1 mom.*

Trafikljus

Bestämmelser om trafikljus finns i den gällande vägtrafikförordningens 4 kap. Bestämmelserna om trafikljusens betydelse och användning ska preciseras och kompletteras i förhållande till nuläget. De nya bestämmelserna om trafikljus motsvarar det som anges i 23 kap. i konventionen om vägmärken och signaler.

74 §. Trafikljussignaler. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om trafikljussignaler. I bilaga 2 till lagen finns bilder av trafikljussignalerna och beskrivningar av deras betydelse.

I paragrafens *2 mom.* finns bestämmelser om primärsignalen för fordon. Liksom för närvarande är primärsignalen i färdriktningen före korsningen den första signalen till höger om körbanan eller signalen ovanför en del av respektive körbana. Om trafiken i färdriktningen regleras med trafikljus längs körfältet till vänster eller längs körfälten till vänster separat från den övriga trafikljusregleringen i färdriktningen, är primärsignalen för dessa körfält dock signalen till vänster om dessa, på mittrefugen på en dubbelriktad körbana eller ovanför en del av respektive körbana.

Om i denna paragraf avsedda signaler har uppsatts ovanför körbanan särskilt för sig för varje körfält, gäller enligt *3 mom.* det ljus som varje enskild signal visar enbart förare av fordon som använder körfältet i fråga.

I paragrafens 4 *mom.* anges det att gående ska följa de ljus som visas av en särskild gångsignal. Om en sådan inte finns, ska gående följa de ljus som är avsedda för fordonstrafiken i den gåendes färdriktning.

Enligt paragrafens 5 *mom.* ska cyklister i första hand följa de ljus som cykelsignalen visar. Annars ska cyklister följa de ljus som är avsedda för fordonstrafiken i cyklistens färdriktning. Cyklister och mopedister som använder cykelbanan ska på ett sådant ställe där det inte finns någon särskild cykelsignal följa det ljus som gångsignalen visar eller, om en sådan inte finns, de ljus som är avsedda för fordonstrafiken i cyklistens eller mopedistens färdriktning.

Kollektivtrafiksignalen är en ny typ av signal. Signalen motsvarar i fråga om sitt utseende och syfte den signal för reglering av spårvägstrafik som avses i kommunikationsministeriets förordning om trafikljus för vägtrafik (102/2001). Med hjälp av denna signal är det möjligt att reglera förutom spårvagnstrafiken också busstrafiken.

Cykelsignalens utseende ska ändras så att ljuset har formen av en cykel. I anslutning till en cykelsignal ska det också vara möjligt att använda ett pilformat ljus.

Vägmärken

Bestämmelser om vägmärken finns i den gällande vägtrafikförordningens 3 kap. Antalet vägmärken kommer att öka. Bestämmelserna om märkenas betydelse och användning vid regleringen av trafiken ska preciseras och kompletteras. De nya bestämmelserna om vägmärken motsvarar det som anges i 2 kap. i konventionen om vägmärken och signaler.

75 §. Indelning av vägmärken. Enligt 1 *mom.* i denna paragraf indelas vägmärkena i varningsmärken, förkörsrätts- och väjningspliktsmärken, förbuds- och begränsningsmärken, påbudsmärken, regelmärken, informationsmärken och tillägsskyltar samt övriga vägmärken. Regelmärken och övriga vägmärken anges som nya kategorier av vägmärken i paragrafen. Regelmärkena motsvarar de anvisningsmärken som avses i den gällande vägtrafikförordningens 19 §. Ändringen av namnet är motiverad, eftersom anvisningsmärkena inte är riktgivande utan förpliktande vägmärken.

Övriga vägmärken är sådana trafikordningar som Trafikverket fastställt med stöd av 55 § i den gällande vägtrafikförordningen. Dessa märken inkluderas som en särskild kategori i den nya lagen.

Enligt paragrafens 2 *mom.* är det möjligt att använda ett rektangulärt märke med text för reglering av trafiken, om det behövs ett vägmärke som det inte föreskrivs om i den föreslagna lagen. Ordet ”skylt” ska ersättas med ”märke”. Eftersom begreppet vägmärke i övrigt används i lagen, är det lämpligare att ett sådant vägmärke som inte fastställts i lagen kallas för märke i stället för skylt.

Enligt paragrafens 3 *mom.* framgår vägmärkenas utseende samt deras syfte och placering av bilaga 3.

76 §. Varningsmärken. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om varningsmärken. Varningsmärken används för att markera sådana ställen på vägen och sådana vägsträckor som är farliga för trafiken.

Enligt paragrafens 2 *mom.* ska ett varningsmärke placeras så att vägtrafikanterna har tid att agera på det sätt som märket förutsätter. Märkets avstånd från det farliga stället påverkas bl.a. av hastighetsbegränsningen. Ett varningsmärke ska sättas upp på högra sidan av körbanan el-

ler ovanför körbanan. Av särskilda skäl kan märket även sättas upp på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. Sådana särskilda skäl kan utgöras t.ex. av en strävan efter att dra försorg om märkets synlighet eller trafiksäkerheten.

Enligt 3 mom. presenteras varningsmärkena i bilaga 3 till den föreslagna lagen. I bilagan finns bilder av märkena. I bilagan anges också märkenas betydelse och reglerna för deras placering, om placeringen avviker från huvudregeln i 2 mom. På ett omställbart märke och dess tilläggs-skyldighet kan märkets figur vara ljus och botten svart. Omställbara märken används vid reglering av trafiken t.ex. på motorvägar och motortrafikleder.

Figurerna på märkena ska förenklas och ändras i tekniskt avseende, så att deras begriplighet och läsbarhet förbättras.

Nya varningsmärken utgörs av märkena A16 (gående) och A20.3 (hjorddjur). De övriga märkenas betydelse motsvarar betydelsen av de varningsmärken som anges i de gällande bestämmelserna.

77 §. Märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt. Med förkörsrätts- och väjningspliktsmärken anges vilka vägtrafikanter som är skyldiga att väja.

Enligt paragrafens 2 mom. ska förkörsrätts- och väjningspliktsmärken sättas upp på högra sidan av körbanan eller en del av den. Märket är avsett för de fordon på körfältet eller vägrenen på vars högra sida märket är uppsatt. Av särskilda skäl kan märket sättas upp på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. Sådana särskilda skäl kan utgöras t.ex. av en strävan efter att dra försorg om märkets synlighet eller trafiksäkerheten. Ett märke som är avsett för användarna av en cykelväg ska sättas upp på cykelvägens högra sida.

Enligt paragrafens 3 mom. framgår förkörsrätts- och väjningspliktsmärkenas utseende och deras syfte av bilaga 3. I bilagan finns bilder av märkena och en redogörelse för deras betydelse. I bilagan anges också reglerna för märkenas placering, om placeringen avviker från huvudregeln i 2 mom.

Pilfigurerna på märkena ska förtydligas, så att märkenas begriplighet och läsbarhet förbättras.

Ett nytt vägmärke utgörs av märket B7 (väjningsplikt vid en plats där cyklister korsar vägen). Detta märke kan användas för att förbättra trafiksäkerheten endast vid en i konstruktionshänseende upphöjd fortsättning på en cykelbana. Märket kan användas t.ex. för att ange huvudleden för cykeltrafik, om det på grund av arrangemangen i en korsning inte är möjligt att ange väjningsplikt för den korsande trafiken med hjälp av märket B5.

Betydelsen av märket B5 (väjningsplikt i korsning) ska ändras så att märket anger en skyldighet att väja för fordon oavsett från vilken riktning fordonen närmar sig korsningen. Genom denna ändring förenhetligas märkenas betydelse i olika typer av korsningar. Om en dubbelriktad cykelväg korsar vägen, ska tilläggs-skylden H23.1 (dubbelriktad cykelväg) användas tillsammans med märket B5. Tilläggs-skylden ändrar inte märkets betydelse, utan den ger information om att det är fråga om en dubbelriktad cykelväg.

Med märket B6 (obligatoriskt att stanna) anges motsvarande väjningsplikt som med märket B5.

De övriga märkenas betydelse motsvarar betydelsen av de förkörsrätts- och väjningspliktsmärken som anges i de gällande bestämmelserna.

78 §. Förbuds- och begränsningsmärken. I denna paragraf anges det att förbuds- och begränsningsmärken används för att förbjuda eller begränsa vägtrafikanters agerande.

I 2 mom. finns bestämmelser om uppsättandet av förbuds- och begränsningsmärken. Förbuds- och begränsningsmärken ska sättas upp på högra sidan av körbanan eller en del av den. Märket är avsett för de fordon på körfältet eller vägrepen på vars högra sida märket är uppsatt. Av särskilda skäl kan märket även sättas upp på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. Sådana särskilda skäl kan utgöras t.ex. av en strävan efter att dra försorg om märkets synlighet eller trafiksäkerheten. Ett märke som är avsett för användarna av en cykelväg ska sättas upp på cykelvägens högra sida.

Enligt paragrafens 3 mom. presenteras förbuds- och begränsningsmärkena i bilaga 3. I bilagan finns bilder av märkena och en redogörelse för deras betydelse. I bilagan anges också reglerna för märkenas placering, om placeringen avviker från huvudregeln i 2 mom.

Figurerna på märkena ska förenklas och ändras i tekniskt avseende, så att deras begriplighet och läsbarhet förbättras.

Nya vägmärken utgörs av märkena C11 (cykelåkning förbjuden), C14 (gångtrafik och cykelåkning förbjuden) C27.2 (fordons största tillåtna massa på boggi), C43 (lastningsplats) och C48 (trafik med motordrivna fordon med dubbdäck förbjuden).

När det gäller märkena C11, C12, C14 och C15 ska märkenas betydelse och utseende förtydligas så att förbudet i fråga avser bara de fordon som symbolen anger. I den gällande lagen avses med en cykelsymbol också mopeder.

Med märket C27.2 anges den största tillåtna massan på en treaxlad boggi.

Med märket C43 anges ett ställe där det är tillåtet att stanna bara för fordon som lastar eller lossar last samt för av- eller påstigning av passagerare. Om det är tillåtet endast för vissa fordonsgupper att stanna anges detta med tilläggsskylt E12.

Med märket C48 förbjuds körning med motordrivna fordon med dubbdäck. Detta märke kan användas t.ex. på enskilda gator där det finns behov av att begränsa uppkomsten av gatudamm. Förbudet gäller inte körning till en fastighet som är belägen vid vägen, om det inte finns någon annan farbar förbindelse till fastigheten.

Det förbud som anges med märket C5 (körning med traktor förbjuden) ska utvidgas så att det gäller också körning med lätt fyrhjuling. Förbudet gäller inte traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 km/h.

Med tilläggsskylten H12.10 försedd med texten ”Gäller inte” kan cyklister tillåtas passera märket C17 (förbjuden färdriktning).

Verkningsområdet för märkena C28 (omkörningsförbud) och C30 (omkörning med lastbil förbjuden) ska preciseras så att det förbud som anges med märket inte upphör i och med en korsning. Trots dessa märken är dock omkörning av fordon som färdas på ett påfartsfält tillåten.

Betydelsen av märket C33 (hastighetsbegränsning upphör) ska preciseras så att det anges att den allmänna hastighetsbegränsning som avses i 10 § inträder efter märket.

Betydelsen av märkena C38 (parkering förbjuden), C39 (parkeringsförbudszon) och C44 (damparkering) ska preciseras så att det anges att märket inte gäller sådan parkering av cyklar och mopeder på en gångbana som är tillåten enligt 37 §.

De övriga märkenas betydelse motsvarar betydelsen av de förbuds- och begränsningsmärken som anges i de gällande bestämmelserna.

79 §. Påbudsmärken. Påbudsmärken ålägger vägtrafikanterna att agera på det sätt som märket anger.

Enligt paragrafens 2 mom. presenteras påbudsmärkena i bilaga 4. I bilagan finns bilder av märkena, och där anges också märkenas syfte och reglerna för deras placering. Figurerna på märkena ska förenklas och ändras i tekniskt avseende, så att deras begriplighet och läsbarhet förbättras.

Nya vägmärken utgörs av märkena D10 (minimihastighet) och D11 (minimihastighet upphör). Talet på märket D10 anger den hastighet i kilometer i timmen som ett fordon inte får underskrida, om inte trafiksituationen så förutsätter.

Då en cykelbana som anges med märket D5 (cykelbana) är dubbelriktad ska detta anges med en tilläggsskylt. Om det finns en dubbelriktad cykelbana endast vid vänstra sidan av vägen och det med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare att använda vägrenen eller den högra kanten på körbanans högra sida får cyklisterna använda vägrenen eller körbanans högra kant.

På en led som anges med märket D8 (snöskoterled) är det tillåtet att färdas också med cykel och med sådana fordon som avses i lagens 52 §, på vilka trafikreglerna för cykeltrafik tillämpas.

De övriga påbudsmärkenas betydelse motsvarar betydelsen av de påbudsmärken som avses i de gällande bestämmelserna.

80 §. Regelmärken. Regelmärken anger enligt paragrafens 1 mom. en regel för vägtrafikanterna eller ett ställe på vägen där den trafikregel som märket anger är tillämplig.

Enligt paragrafens 2 mom. presenteras regelmärkena i bilaga 3. I bilagan finns bilder av märkena, och där anges också märkenas syfte och reglerna för deras placering.

Figurerna på märkena ska förenklas och ändras i tekniskt avseende, så att deras begriplighet och läsbarhet förbättras.

Nya märken utgörs av märkena E3.4 (infartsparkering), E13 (cykelfält), E14.1 (enkelriktad väg), E28 (cykelgata), E29 (cykelgata upphör) och E30 (sammanvävning av körfält).

Med märket E3.4 är det möjligt att ange parkeringsplatser avsedda för dem som använder flera olika kollektiva färdmedel. Med märket E13 är det möjligt att ange ett cykelfält. Cykelfält kan anges också enbart med vägmarkeringar. Märket E14.1 används då en enkelriktad väg utgör en direkt fortsättning på vägen i fråga. På områden som avgränsas av märkena E28 och E29 ska de gällande trafikregler för cykelgator som föreskrivs i 46 § iakttas.

Med märket E30 anges det att två körfält löper samman och att fordonen med hänsyn till varandra turvis ska köra in på det fortsatta körfältet.

På en enkelriktad väg som anges med märket E14 kan dubbelriktad cykeltrafik tillåtas med tilläggsskylten H12.10 försedd med texten ”Gäller inte”.

Märket E6 (busshållplats) ska ersätta vägmärkena 531 (busshållplats för lokaltrafik) och 532 (busshållplats för fjärrtrafik) som anges i den gällande förordningen. På en busshållplats är det tillåtet att stanna ett fordon också i annat syfte än för på- eller avstigning, om det kan ske utan hinder för busstrafiken.

De övriga märkenas betydelse motsvarar betydelsen av de anvisningsmärken som anges i de gällande bestämmelserna.

81 §. Informationsmärken. Enligt denna paragraf används informationsmärken för att informera och orientera vägtrafikanter.

Enligt paragrafens 2 mom. presenteras informationsmärkena i bilaga 3. I bilagan finns bilder av märkena, och där anges också märkenas syfte och reglerna för deras placering. Figurerna på märkena ska förenklas och ändras i tekniskt avseende, så att deras begriplighet och läsbarhet förbättras.

Nya märken utgörs av märkena F9 (sammanställning av vägvisare), F21 (orienteringstavla för cykeltrafik), F22 (avståndstavla för cykeltrafik), F23 (ortnamn för cykeltrafik), F34 (planskild anslutnings nummer), F36 (omledningsväg), F41 (passagerarhamn), F43 (godsterminal), F45 (stor detaljhandelsenhet) och F49 (centrum).

Med märket F9 anges sådana hänvisningsobjekt som kan nås genom att följa den vägvisare eller det vägnummer eller vägmärke som anges på märkets nedre del. Med hjälp av detta märke kan man minska mängden information på informationsmärkena, vilket förbättrar deras läsbarhet.

Märkena F21, F22 och F23 är redan för närvarande i användning med stöd av kommunikationsministeriets försökstillstånd. Med märket F36 är det möjligt att i undantagsfall ange en omledningsväg för den väg vars nummer anges med märket. Märkena F42, F43 och F49 är nya märken som förtydligar vägvisningen.

Till de nya märkena hör också informationsmärkena för serviceanläggningar G11 (bränsledistribution), G32 (längdåkningscenter) och G42 (tillfälligt informationsmärke).

Märket G11 ska ersätta det nuvarande märket 722 (bensinstation). Med märket är det också möjligt att ange distribution av gas, väte och el. Märket G42 har varit i bruk som en sådan annan trafikordning som fastställts av Trafikverket.

De övriga märkenas betydelse motsvarar betydelsen av de informationsmärken för serviceanläggningar som anges i de gällande bestämmelserna.

82 §. Tilläggsskyltar. Nedanför ett vägmärke kan en rektangulär tilläggsskylt användas för att förtydliga vägmärkets syfte eller objekt. En tilläggsskylt kan användas också för att ange märkets verkningsområde eller giltighetstid eller för att begränsa dess verkan.

I paragrafens 2 mom. anges det att skyltarnas utseende samt deras syfte och placering framgår av bilaga 3. I bilagan finns bilder av märkena, och där anges också märkenas syfte och reglerna för deras placering.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om tilläggsskyltarnas färger.

RP 180/2017 rd

Figurerna på märkena ska förenklas och ändras i tekniskt avseende, så att deras begriplighet och läsbarhet förbättras.

Nya tilläggsskyltar utgörs av skyltarna H21 (laddplats) och H23.2 (dubbelriktad cykelbana).

Med tilläggsskylten H21 anges en plats som är avsedd för laddning av elfordon. Denna tilläggsskylt används tillsammans med märket C38 (parkering förbjuden) eller E2 (parkeringsplats).

Tilläggsskylten H23.2 används tillsammans med märkena D5–D7, som anger en cykelbana.

De fordonsggrupper som anges med tilläggsskylten H12 (fordonsgrupp) ska utökas med snöskoter och lågemissionsfordon. Med lågemissionsfordon avses fordon vars koldioxidutsläpp är lägre än det tal som anges på tilläggsskylten (g/km). Med koldioxidutsläpp avses det kumulerade koldioxidutsläpp som anmälts till fordonsregistret. Om förbudet, begränsningen, påbudet eller regeln inte gäller den fordonskategori som tilläggsskylten anger används texten ”Gäller inte”.

Betydelsen av tilläggsskylten H17.3 (giltighetstid) ska preciseras så att begreppet ”andra högtidsdagar” ersätts med ”andra kyrkliga högtidsdagar”.

De övriga tilläggsskyltarnas betydelse motsvarar betydelsen av de tilläggsskyltar som anges i de gällande bestämmelserna.

83 §. Övriga märken som är avsedda för reglering av trafiken. Utseendet på de övriga märken som är avsedda för reglering av trafiken samt deras syfte och placering framgår av bilaga 8. I bilagan finns bilder av märkena, och där anges också märkenas syfte och reglerna för deras placering.

Ett nyttärke utgörs av märket I14 (lokaliseringmärke), som är avsett att användas på snöskoterleder. Med hjälp av dettaärke anges koordinaterna för en räddningspunkt.

På märket I15 (automatisk trafikövervakning) används ingen text i anslutning till kamerasymbolen. Kamerasymbolen på märket I16 (teknisk övervakning) ska ändras i förhållande till den nuvarande symbolen, och märkets text ska utelämnas.

Vägmarkeringar

Bestämmelser om vägmarkeringar finns för närvarande i 5 kap. i vägtrafikförordningen. Lagen föreslås innehålla bestämmelser om ett större antal vägmarkeringar än förut. Bestämmelserna om vägmarkeringarnas betydelse ska dessutom preciseras och kompletteras. Bestämmelserna motsvarar det som anges i 4 kap. i konventionen om vägmärken och signaler.

84 §. Indelning av vägmarkeringar. Med vägmarkeringar avses enligt paragraf ålade eller på annat sätt gjorda markeringar på vägytan, vilka används antingen separat eller tillsammans med vägmärken för att reglera trafiken.

85 §. Längsgående vägmarkeringar. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om längsgående vägmarkeringar.

Med hjälp av längsgående vägmarkeringar kan en väg enligt 1 mom. delas in i körfält och andra områden.

Enligt 2 mom. framgår de längsgående vägmarkeringarnas utseende samt deras syfte och placering av tabell 1 i bilaga 4.

De längsgående vägmarkeringar som ska användas vid tillfälliga trafikarrangemang är enligt paragrafens 3 mom. gula. Om både gula och vita längsgående vägmarkeringar är synliga samtidigt ska i första hand de gula markeringarna följas.

Ny reglering utgörs av att vägmarkeringen K1 (mittlinje) kan ersättas med två parallella mittlinjer. Parallella mittlinjer används redan med stöd av kommunikationsministeriets försökstillstånd. Med hjälp av parallella mittlinjer strävar man efter att minska risken för olyckor i samband med möten, genom att öka avståndet mellan vägtrafikanter som färdas i motsatta trafikriktningar.

Vägmarkeringarna K3 (spärrlinje), K4 (varningslinje) K5 (spärrområde) ska ha vit färg också då markeringen skiljer åt motsatta färdriktningar.

De övriga längsgående vägmarkeringarnas betydelse motsvarar betydelsen av de vägmarkeringar som anges i de gällande bestämmelserna.

86 §. Tvärgående vägmarkeringar. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om tvärgående vägmarkeringar.

Med hjälp av tvärgående vägmarkeringar är det enligt paragrafens 1 mom. möjligt att framhäva en väjningsplikt som anges med en trafikordning, att ange ett övergångsställe och att ange ett ställe på vägen där det krävs särskild uppmärksamhet och fokus bl.a. på körhastigheten.

Enligt paragrafens 2 mom. framgår de tvärgående vägmarkeringarnas utseende samt deras syfte och placering av tabell 2 i bilaga 4.

Vägmarkeringen L4 (fortsättning på cykelbana) används bara om väjningsplikten mot dem som korsar körbanan har angetts med vägmärket B5, B6 eller B7, samt vid en sådan plats för korsning av körbanan som styrs med trafikljus.

De övriga tvärgående vägmarkeringarnas betydelse motsvarar betydelsen av de vägmarkeringar som anges i de gällande bestämmelserna.

87 §. Övriga vägmarkeringar avsedda för reglering av trafiken. Denna paragraf innehåller bestämmelser om övriga vägmarkeringar som är avsedda för reglering av trafiken. Markeringarnas utseende samt deras syfte och placering presenteras i tabell 3 i bilaga 4.

Nya vägmarkeringar utgörs av M5 (begränsning av stannande), M15 (laddning), M18 (korsningsrutnät) och M19 (vägmärke). Vägmarkeringen M5 används redan för närvarande med stöd av kommunikationsministeriets försökstillstånd. Med denna markering är det möjligt att framhäva ett sådant med vägmärke angett förbud mot att stanna som inte gäller alla grupper av fordon.

Med vägmarkeringen M15 kan man ange en med vägmärke angiven laddningsplats för laddbara elfordon.

Vägmarkeringen M18 används redan för närvarande med stöd av kommunikationsministeriets försökstillstånd. Med denna markering anges det att ett fordon inte får stannas vid markering-

en. Förbudet gäller stannande vid markeringen också då fordonet befinner sig i en kö där trafiken stannat.

Med vägmarkeringen M19 är det möjligt att framhäva betydelsen av ett vägmärke. Bestämmelser om vägmärken som framhävs genom vägmarkeringar ska utfärdas genom förordning av statsrådet.

Vägmarkeringen M2 (pil för körfältsbyte) motsvarar den pil som enligt den gällande bestämmelsen anger att körfältet slutar, medan en markering som är placerad mellan körfält avsedda för motsatta färdriktningar kan användas för att framhäva varningslinje K3.

Vägmarkeringarna M3 (parkeringsplats) och M11 ("P"-markering) kan på en gårdsgata användas utan vägmärke.

Betydelsen av de övriga vägmarkeringar som är avsedda för reglering av trafiken motsvarar betydelsen av de vägmarkeringar som anges i de gällande bestämmelserna.

5 kap.

Användning av fordon

Allmänna bestämmelser

88 §. *Definitioner i 5 kap.* Definitionerna av *kopplingsmassa, odelbar last och arbetsredskap i 1 mom. 1–3 punkten* i denna paragraf samt definitionerna av mått- och viktdirektivet och alternativa drivkrafter i 10 och 11 punkten motsvarar de definitioner som ingår i 2 § i användningsförordningen. När det gäller bilar släpvagnar motsvarar termen kopplingsmassa fordonslagets term klassificeringsvikt, och därmed motsvarar den också den massa som används vid huvudklassificeringen av fordon enligt bilaga II till ramdirektivet för bilar och släpvagnar 2007/46/EG.

Genom definitionen av en *boggi i 4 punkten* klargörs betydelsen av denna term, som används i olika betydelser i talspråket. En boggi är en sådan grupp av framaxlar i följd eller bakaxlar i följd där belastningarna på axlarna fördelar sig antingen i ett konstant förhållande eller på det sätt som fordonets tillverkare anger utifrån lastförhållandet. Den sist nämnda konstruktionen har under senare tid blivit allt vanligare, eftersom tillverkarna med hjälp av korrekt belastning av axlarna vill säkerställa att den drivande axeln redan vid partiell lastning belastas tillräckligt, så att man kan garantera att fordonet kan ta sig fram i synnerhet i halka. En sådan konstruktion innebär att förhållandet mellan belastningen på axlarna måste justeras då belastningen ökar, så att den största tillåtna massan på en enskild axel inte överskrider. Begreppet boggi är inte anknutet till avståndet mellan axlarna, utan endast till sättet för genomförande av axlarnas fjädering.

Med en *styrande axel* avses enligt *5 punkten* en axel med hjul vars riktning kan ändras för att åstadkomma en ändring av fordonets rörelseriktning. I ett motorfordon är den styrande axeln vanligtvis framaxeln eller någon annan axel vars hjul kan svängas från förarhytten. På midjestyrda motorfordon, t.ex. hjullastare, betraktas alla axlar som styrande axlar. Som en styrande axel betraktas också t.ex. framaxeln på en egentlig släpvagn, som svänger i förhållande till släpvagnens underrede då dragstången vänds, och axeln på en påhängsvagn, som styrs t.ex. hydrauliskt i och med att vinkeln mellan dragfordonet och släpvagnen ändras. Termen självstyrd, som tidigare förekommit i vissa bestämmelser rörande användningen av fordon, ska ersättas med termen styrande.

Som *medspårande axel* betraktas enligt 6 punkten en axel med hjul vars styrvinkel ändras av friktionskraften mellan däcken och vägytan, så att det blir lättare att svänga fordonet och däckens glidning i sidled minskar. Som medspårande axel betraktas också en sådan ovan nämnd axel vars hjul låses i körriktningen då hastigheten ökar.

I *punkterna 7 och 8* definieras *EES-stat och E-reglemente*. Definitionerna motsvarar de definitioner som används i fordonslagen.

Den definition av en *skyddsanordning för barn* som ingår i 9 punkten överensstämmer i huvudsak med motsvarande definition i E-reglementet nr 44 om godkännande av skyddsanordningar för barnpassagerare i motorfordon. Definitionen omfattar ett tämligen vidsträckt urval av anordningar med hjälp av vilka man väsentligen kan minska risken för personskador hos skyddsanordningarnas användare i samband med sammanstötningar och inbromsningar. Definitionen har utformats så att eventuella nya anordningar som är avsedda att minska riskerna för personskador inte ska falla utanför definitionen.

Enligt 10 punkten avses med *mått- och viktdirektivet* rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, sådant det lyder senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719.

Enligt 11 punkten avses med *alternativa drivkrafter* sådana alternativa bränslen som avses i artikel 2 i mått- och viktdirektivet.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en förtydligande bestämmelse om att det som föreskrivs om odelbar last ska tillämpas också på en för sjötransport avsedd container som, tom eller lastad på avgångsorten, transporterats till eller från utlandet.

89 §. Terrängtrafik och militärfordon. Enligt 1 mom. i denna paragraf tillämpas bestämmelserna i 90 och 92–96 § om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar och bestämmelserna i 141 och 144–149 § om personbelastning också på förande av ett motordrivet fordon i sådan terräng som avses i 3 § 2 punkten i terrängtrafiklagen (1710/1995). Dessa bestämmelser berör den personliga säkerheten för fordonets förare och passagerare. Syftet med bestämmelserna är att garantera att människor färdas tryggt också i terrängförhållanden. Tillämpningsområdet motsvarar till denna del det gällande läget. För försummelse av att iaktta reglerna påförs enligt bestämmelserna om trafikförseelser i det föreslagna 6 kap. en avgift för trafikförseelse.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla ett omnämnande av användningen av militärfordon. På grund av de specialfordon och specialanordningar som används inom försvarsmakten är det fortsättningsvis nödvändigt att försvarsministeriet och huvudstaben kan utfärda föreskrifter om användningen av militärfordon på vägar.

90 §. Bilbälte och andra skyddsanordningar för sittplats. Denna paragraf innehåller en allmän bestämmelse om skyldigheten att använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen samt skyddsanordningar för barn. Skyldigheten berör förare och passagerare under körning i personbilar, bussar, paketbilar och lastbilar. Körning innebär att en person kör fordonet eller färdas i det.

I bestämmelsen talas det allmänt om bilar. Därmed elimineras den gällande bestämmelsens oklarhet om huruvida skyldigheten att använda bilbälte gäller t.ex. förare och passagerare i specialbilar. Det finns inte skäl att befria förare och passagerare i specialbilar från skyldigheten att använda bilbälte.

Skyldigheten att använda bilbälte gäller också förare och passagerare i trehjulingar och fyrehjulingar samt lätta fyrehjulingar försedda med karosseri. Vid ingången av år 2016 utsträcktes skyldigheten att använda bilbälte till lätta fyrehjulingar, fyrehjulingar, tunga fyrehjulingar och terrängfordon, i det fall att bilbälte hör till fordonets ursprungliga utrustning. Bilbälte ska fortsättningsvis användas även i dessa fordon då ett sådant har monterats, om det inte föreskrivits undantag från skyldigheten att använda bilbälte.

Kravet på användning av ett bilbälte som är monterat för sittplatsen gäller i fortsättningen även förare och passagerare i traktorer och motorredskap. Den situation där en person som saknar bilbälte ramlar ur traktorns hytt och hamnar under dess bakhjul utgör en tydlig riskfaktor som framgår av olycksstatistiken för traktorer. Kravet på användning av bilbälte gäller i enlighet med 89 § vägtrafik och terrängtrafik. I 93 § föreskrivs dock undantag från skyldigheten att använda bilbälte. Ofta finns bilbälten inte monterade i äldre traktorer eller motorredskap, men i nyare traktorer förekommer bilbälten allmänt, och traktorer av terränghjulingstyp försedda med överrullningsskydd är nästan alltid utrustade med bilbälten.

Det bemyndigande enligt vilket det genom förordning får föreskrivas om befrielse från skyldigheten att använda bilbälte på grund av transportens eller körupdragets speciella art ska slopas. I stället föreslås 93 § innehålla bestämmelser om undantag från skyldigheten att använda bilbälte.

Bestämmelser om bilbälten och skyddsanordningar finns i 88 § i den gällande vägtrafiklagen.

91 §. Information om användningen av bilbälte i bussar. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om den information som ska ges om användningen av bilbälte i bussar. Samma fråga regleras för närvarande i 88 d § i vägtrafiklagen, som grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton (nedan bilbältesdirektivet). Genom bilbältesdirektivet utvidgades användningen av bilbälte till hela bilbeståndet.

Enligt paragrafen ska busspassagerare i början av resan informeras om skyldigheten att använda bilbälte åtminstone på ett av följande sätt:

- av föraren,
- av konduktören, reseledaren eller den som är utsedd till gruppledare,
- genom audiovisuella hjälpmedel, eller
- genom en skylt som är väl synlig från varje sittplats. I anslutning till paragrafen finns en bild av skylten.

I paragrafen anges alla de sätt att informera om skyldigheten att använda bilbälte som är tillåtna enligt bilbältesdirektivet. Om informationen ges av föraren, konduktören, reseledaren eller gruppledaren, eller med hjälp av audiovisuella hjälpmedel, t.ex. en videosnutt, ska varje passagerare ges informationen i början av sin resa. Om informationen ges med sådana skyltar som är förenliga med gemenskapsmodellen, ska föraren säkerställa att skyltarna är på plats innan han eller hon startar. Om skyltar inte används, ansvarar föraren för att det på något annat sätt informeras om skyldigheten att använda bilbälte.

92 §. Skyddshjälm. Det föreslås inga ändringar i fråga om skyldigheten att använda skyddshjälm vid körning av motordrivna fordon. Denna paragraf ska utökas med ett krav på att hjäl-

RP 180/2017 rd

men ska vara fastspänd på ett tillbörligt sätt, eftersom en hjälm som är bristfälligt fastspänd kan lossna eller vridas i felaktig position vid en sammanstötning. Enligt paragrafen ska fordonets förare och passagerare använda en skyddshjälm av godkänd typ under körning

- på motorcyklar,
- på trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller skyddsbåge,
- på mopeder,
- på snöskotrar, samt
- på sådana terrängfordon och traktorer som har styrstång och sadelformad sits, men som inte är försedda med karosseri eller skyddsbåge.

Med körning avses att en person de facto kör fordonet eller färdas i eller på det.

Enligt paragrafens 2 mom. ska fordonets förare se till att passagerare under 15 år använder skyddshjälm.

I 3 mom. preciseras det att skyddshjälm ska användas också av passagerare som transporteras i en släpvagn till ett fordon som avses i 1 mom., om det inte föreskrivits undantag från skyldigheten att använda skyddshjälm. Eftersom det endast i vissa undantagsfall är tillåtet att transportera passagerare i en släpvagn, blir denna bestämmelse i praktiken tillämplig främst då passagerare transporteras i en öppen släpvagn till en snöskoter.

Paragrafens 4 mom. föreslås i likhet med 90 § i vägtrafiklagen innehålla en bestämmelse om att cyklister och cykelpassagerare under körning i allmänhet ska använda skyddshjälm.

93 §. Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm. De bestämmelser om undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm som ingår i den gällande vägtrafiklagen ska till vissa delar slopas.

Taxiförare förpliktas i fortsättningen använda bilbälte. Bilens säkerhetssystem utgör en helhet, där bilbältet är den centralaste skyddsanordningen. Om bilbältet inte är fastspänt kan andra skyddsanordningar, såsom krockkuddar, till och med vara farliga för föraren.

Inte heller besiktningsmän ska längre tillåtas avvika från skyldigheten att använda skyddsanordningar. Med beaktande av arbetarskyddsaspekterna kan det inte betraktas som en oskäligen belastning att skaffa en hjälm som utrustning för en besiktningsman. Också förare av invalidmotorcyklar och invalidmopeder ska i fortsättningen vara förpliktade att använda hjälm.

Enligt paragrafens 1 mom. gäller skyldigheten att använda bilbälte inte den som kör ett fordon med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser eller den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser, om användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet för föraren.

Olycksutredningscentralen har rekommenderat (rekommendation S227; undersökningsrapport B1/2007R, 23.11.2007) att skyldigheten att använda bilbälte ska utvidgas så att den omfattar också förare och passagerare i utdelningsbilar, oavsett körsträcka. Enligt centralen kan användningen av bilbälte även vid körning med låg hastighet förhindra invalidisering och dödsfall.

Enligt propositionen ska personer som delar ut eller samlar in varor dock inte åläggas en ovillkorlig skyldighet att använda bilbälte. Det är emellertid högst tillrådligt att även dessa personer använder bilbälte. Undantaget från skyldigheten att använda bilbälte ska inte längre vara förknippat med den sträcka man färdas, utan med låg hastighet och med det faktum att användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet. Det är inte ändamålsenligt att definiera vad som avses med låg hastighet, utan saken ska bedömas av föraren, med beaktande av trafiksäkerheten.

Utgångspunkten är att förslaget om att föraren och passagerarna i traktorer och motorredskap ska förpliktas använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen gäller sådana situationer där fordonet körs på en väg. Då en traktor eller ett motorredskap används i arbete, t.ex. åkerarbete eller grävarbete, måste man ofta stiga ut ur fordonet eller röra sig i förarhytten under den tid arbetet pågår. Eftersom det inte har visat sig utgöra någon särskilt stor riskfaktor att bilbälte inte används i dessa situationer, föreslås det inte vara obligatoriskt att använda bilbälte när användningen av det medför olägenhet i arbetet.

Enligt momentet är inte heller förare eller passagerare som är anställda hos Brottsförmyndigheten förpliktade att använda bilbälte, om användningen av bilbälte i ett tjänsteuppdrag kan medföra fara eller avsevärd olägenhet. Denna undantagsbestämmelse överensstämmer med nuläget.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om undantag från skyldigheten att använda skyddsanordningar av hälsoskäl. Denna fråga regleras för närvarande i 88 b § i vägtrafiklagen. Skyldigheten att använda bilbälte, annan skyddsanordning för sittplats och skyddshjälm föreslås inte gälla personer för vilka hälsoskäl utgör hinder för användning av skyddsanordningen eller skyddshjälmen. Hälsoskålet ska fastställas av en läkare. Ett läkarintyg över skålet ska medhas under körningen.

Enligt 3 mom. gäller skyldigheten att använda skyddshjälm inte heller förare eller passagerare i fordon som är försedda med täckt karosseri eller i fordon som är försedda med bilbälte samt skyddsåge eller skyddstak, om personerna i fråga sitter under skyddsågen eller skyddstaket. Det täckta karosseriet, skyddsågen eller skyddstaket skyddar både föraren och passagerarna, och det är då inte nödvändigt att använda hjälm. Skyldigheten att använda hjälm gäller inte heller passagerare i en öppen släpvagn till en snöskoter, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §. Denna typ av transporter utförs oftast i norra Finland, då turister transporteras t.ex. mellan hotellet och slalombacken. Transporterna är inte förknippade med sådana risker som kräver användning av hjälm.

I paragrafens 4 mom. finns en bestämmelse om undantag från skyldigheten att använda hjälm vid användning av en elcykel utrustad med pedaler, vilken klassificeras som moped, då dess massa i körklart skick är högst 35 kilogram och motorns nominella effekt är högst en kilowatt. Föraren av en sådan elcykel ska dock använda en skyddshjälm avsedd för cyklister. EU-lagstiftningen gör det möjligt att typgodkänna vissa effektiva elcyklar som motoriserade cyklar i enlighet med sådana tekniska krav som skiljer sig från kraven på mopeder, och på så sätt kan de tillåtas i trafik och omfattas av samma kravnivå som den som gäller för cyklar.

Paragrafens 5 mom. föreslås innehålla en undantagsbestämmelse som tillåter användning av sådana skyddsanordningar som är förenliga med äldre krav i samband med uppvisningskörning och därmed jämförbara evenemang, där man använder körutrustning från den tid då fordonet togs i bruk. I dessa fall är det möjligt att använda en hjälm som motsvarar de krav som gällde vid tidpunkten för fordonets ibrukttagande. Vid dylika evenemang används vanligtvis låga körhastigheter, vilket innebär att risken för skador och dödsfall är avsevärt mindre än

normalt. I samband med evenemangen kör man dessutom ofta i ett följe som leds och avslutas av säkerhetsfordon, vilket förbättrar möjligheterna att observera följet och minskar risken för frontalkrockar.

Enligt paragrafens 6 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i det läkarintyg som avses i 2 mom.

94 §. Skyddsanordningar för barn. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om skyddsanordningar för barn.

Paragrafens 1 mom. motsvarar 88 a § 5 mom. i den gällande vägtrafiklagen. Momentet innehåller bestämmelser om vilket slags typgodkännande som krävs av sådana skyddsanordningar för barn som används i bilar. Momentet motsvarar i fråga om sitt innehåll de krav som anges i 39 § 5 mom. i kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning, genom vilken kommissionens genomförandedirektiv 2014/37/EU om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon har införlivats i den nationella lagstiftningen.

Därutöver föreskrivs det att skyddsanordningar för barn som används i ett annat fordon än en bil ska vara av godkänd typ i enlighet med kraven i fordonslagen (1090/2002) och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Alla ibrukvarande skyddsanordningar för barn ska uppfylla vissa minimikrav i anslutning till typgodkännandet. När det gäller skyddsanordningar för barn görs avsteg från den allmänna bestämmelse enligt vilken komponenter eller separata tekniska enheter får användas i trafik trots att bestämmelserna ändrats, om de överensstämmer med gällande bestämmelser vid ibruktagningsstidpunkten. Bestämmelser om skyddsanordningar för barn ingår i kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002), nedan förordningen om konstruktion och utrustning. Alla ibrukvarande skyddsanordningar för barn ska dessutom vara godkända i enlighet med standarderna i föreskrift 44/03 från Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa eller rådets direktiv 77/541/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bilbälten och fasthållningsanordningar eller i någon senare ändring av nämnda föreskrift eller direktiv.

Enligt paragrafens 2 mom. ska en skyddsanordning för barn användas vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter i personbilar, paketbilar och lastbilar, om fordonet har bilbälten eller om en skyddsanordning för barn annars kan monteras i fordonet. Barn under 3 år får inte alls transporteras i ett fordon utan skyddsanordning. Bestämmelserna motsvarar det som föreskrivs i rådets direktiv om obligatorisk användning av bilbälten och skyddsanordningar för barn i fordon (91/671/EEG).

Enligt paragrafens 3 mom. får barn inte transporteras i en bakåtvänd barnstol på en sittplats som skyddas av en krockkudde framför passagerarsätet, om inte krockkudden har deaktiverats.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett fordon som är försett med styrstång och sadelformad sits ska enligt 4 mom. en sits som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn användas. Detta moment ersätter den bestämmelse som trädde i kraft vid ingången av år 2016, enligt vilken barn får transporteras med fordon som är försedda med styrstång och sadelformad sits endast om det på ett tillförlitligt sätt går att säkerställa att barnet hålls på plats. Den gällande lagens ordalydelse är emellertid vag och bör preciseras.

Paragrafens 5 mom. föreslås innehålla en förtydligande bestämmelse om att barn som sitter på en egen sittplats i en buss ska använda ett för sittplatsen monterat bilbälte eller en skyddsanordning för barn.

Enligt paragrafens 6 mom. är transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett annat än i denna paragraf avsett fordon tillåten endast om fordonet har en sits och ett bilbälte som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn. Till denna typ av fordon hör de flesta traktorer samt terrängfordon och fordon i kategori L försedda med två sittplatser bredvid varandra. Det föreslås vara tillåtet att transportera barn i ett sådant fordon, om fordonet har en sits och ett bilbälte eller en skyddsanordning som i fråga om sin dimensionering lämpar sig för barnet.

95 §. Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt persontransport. Enligt 1 mom. i denna paragraf ansvarar barnets förmyndare eller vårdnadshavare som färdas med barnet för att ett barn under 15 år transporteras med användning av en ändamålsenlig skyddsanordning. Om förmyndaren eller vårdnadshavaren inte färdas med barnet, ska fordonets förare se till att barnet använder en lämplig skyddsanordning. Denna förpliktelse gäller dock inte bussförare. Momentet motsvarar 88 c § 1 mom. i vägtrafiklagen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det att fordonets förare ska se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att sådana anordningar som behövs för detta används på ett tillbörligt sätt. Föraren ska dessutom se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på ett tillbörligt sätt. Förpliktelsen gäller dock bara fordon som har registrerats för högst 16 passagerare utöver föraren.

Den gällande paragrafens 2 mom. utvidgades år 2015 så att den omfattar det ansvar som åligger samtliga förare som transporterar personer med funktionsnedsättning med en personbil eller en buss som registrerats för högst 16 passagerare. Också passagerarkretsen utvidgades att omfatta sådana personer som transporteras på bår men som inte kan betraktas som personer med funktionsnedsättning. I 13 § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) finns en definition av en invalidtaxi.

Personer med funktionsnedsättning använder sig av invalidtaxibilar, tillgänglighetsanpassade taxibilar, vanliga personbiltaxibilar och bussar. Kommunerna ordnar ofta färdtjänst med minibusser. Kommunerna kan dock även använda egen materiel för transportererna. Personer med funktionsnedsättning kan självfallet transporteras också i annan än yrkesmässig trafik.

Föraren ska se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att sådana anordningar som behövs för detta, såsom rullstolslyftar och ramper, används på ett tillbörligt sätt.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs det att fordonets förare ska se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på ett tillbörligt sätt.

96 §. Nödstopp på snöskoter. I denna paragraf föreskrivs det, på motsvarande sätt som i 12 § i användningsförrordningen, att en snöskoters nödstopp ska fästas vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta. Ett sådant nödstopp ska hållas fäst vid föraren under körning, för att säkerställa att snöskotern inte fortsätter sin färd om föraren ramlar av den.

97 §. Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i bussar. Paragrafens 1 mom. motsvarar 88 e § i den gällande vägtrafiklagen. Enligt momentet ska det finnas en brandsläckare och första-

hjälpstrutning i en buss. Förstahjälpsutrustningen ska vara dimensionerad i enlighet med fordonets största tillåtna passagerarantal.

I paragrafens 2 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och förstahjälpsutrustningen. I föreskrifterna kan det preciseras hur stor bussens brandsläckare ska vara, så att den står i proportion till bussens storlek. Vilken typ av brandsläckare som är tillräcklig har bedömts t.ex. i slutrapporten rörande Trafiksäkerhetsverkets projekt gällande undersökning av bussbränder i Finland under åren 2010–. I Trafiksäkerhets2012: https://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2013_julkaisut/bussipalot_2010-2012_-_loppuraporttiverkets_foreskrifter_kan_man_vid_behov_aven_precisera_vad_forstahjalsforpackningarna_i_olika_typer_av_bussar_ska_innehalla.

Tekniska anordningar under körning

98 §. Användning av tekniska anordningar. Denna paragraf är delvis ny. I den inkluderas vissa av de bestämmelser om användning av kommunikationsapparater som ingår i 24 a § i den gällande vägtrafiklagen.

Enligt huvudregeln i paragrafens 1 mom. får föraren av ett fordon eller en spårvagn inte under körning använda en teknisk anordning eller ett tekniskt system så att användningen stör förandet av fordonet eller spårvagnen.

Momentet möjliggör dock användning av tekniska anordningar och system i det fall att användningen inte stör förandet av fordonet eller spårvagnen. En teknisk anordning kan vara t.ex. en radioapparat eller teleterminalutrustning, såsom en mobiltelefon eller någon annan smartenhet, med vilken man använder en applikation eller ett system för styrning eller manövrering av fordonet. Det kan vara fråga t.ex. om en navigator eller något annat kartprogram som används med hjälp av en smartenhet. Bestämmelsen möjliggör också användning av automatiska styrsystem. Till de nyaste systemen hör t.ex. mobila parkeringsassistenter som är anknutna till fordonets nyckel och som inte förutsätter att någon sitter i bilen och styr den med hjälp av ratten.

Med störning avses i momentet t.ex. en situation där föraren inte lyckas hålla fordonet i dess körfält eller där det orsakas en olycka på grund av att föraren använder en teknisk anordning.

Automatiska styrsystem förekommer allt mer allmänt i fordon och även i spårvagnar. Det har visat sig att dessa förbättrar trafiksäkerheten. Därför ska man inte hindra utan främja användningen av sådana system. Föraren ska säkerställa att fordonet används på ett trafiksäkert sätt. Det är också viktigt att följa upp hur systemen utvecklas, så att man bl.a. kan vidta lagstiftningsåtgärder ifall ibruktagandet av nya system i försökssyfte eller i något annat motsvarande syfte kräver det.

Enligt paragrafens 2 mom. får föraren av ett motordrivet fordon inte under körning använda kommunikationsutrustning, t.ex. teleterminalutrustning, en smarttelefon eller en datorplatta, så att han eller hon håller den i handen. Det ska således fortsättningsvis vara förbjudet att under körning använda t.ex. en smarttelefon för att föra ett samtal eller skriva ett meddelande genom att hålla den i handen. En armbandsklocka som har kommunikationsfunktioner får dock bäras på armen också under körning. Likaså är det tillåtet att använda t.ex. ett automatiskt parkeringssystem som godkänts för fordonet, även om dess användning förutsätter att teleterminalutrustning, t.ex. en mobiltelefon, hålls i handen. Momentet motsvarar 6 punkten i den ändring av konventionen om vägtrafik (17/2006) där det anges att användning av mobiltelefon under körning så att den hålls i handen är förbjuden.

I paragrafen avses med uttrycket ”under körning” faktisk körning av ett motordrivet fordon eller en spårvagn, dvs. en situation där fordonet eller spårvagnen är i rörelse. Då fordonet eller spårvagnen har stannats, t.ex. med anledning av trafikljus eller på grund av den övriga fordonstrafiken, är det inte förbjudet att använda kommunikationsutrustning. Användningen av kommunikationsutrustning får dock inte störa förarens beredskap inför trafikljusväxlingar eller inför följande trafiksituation.

Fordonsspecifika hastighetsbegränsningar

99 §. Högsta tillåtna hastighet för fordon. Tabell 1 i bilaga 5 till lagen föreslås innehålla bestämmelser om klassificeringen av fordon och om de högsta tillåtna hastigheter som fastställs för dem på basis av deras konstruktion. Tabell 2 i bilaga 5 föreslås innehålla motsvarande bestämmelser om de högsta tillåtna hastigheterna för fordonskombinationer.

I paragrafens *1 mom.* anges det att den högsta tillåtna hastigheten för ett fordon är den högsta av tillverkaren angivna hastigheten eller den av konstruktionen eller lasten beroende hastigheten. Fordonets tillverkare kan begränsa den högsta tillåtna hastigheten t.ex. för att garantera fordonets manövrerbarhet eller på grund av att fordonets bromsar inte har dimensionerats för högre hastigheter. Det är också möjligt att fordonet är försett med däck som inte har godkänts för de hastigheter som annars är tillåtna för fordonet. En sådan situation kan förekomma t.ex. då ett släpfordon som kopplats till en traktor har däck som inte har dimensionerats med tanke på sådana hastigheter som är tillåtna på landsvägar. Vid specialtransporter kan fordonets högsta tillåtna hastighet å sin sida vara lägre än den allmänt tillåtna hastigheten t.ex. på grund av lastens vikt. De högsta tillåtna hastigheterna för specialtransporter fastställs genom föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av 158 §.

I paragrafens *2 mom.* preciseras det att hastigheten för en fordonskombination inte får överstiga den för någotdera fordonet fastställda högsta tillåtna hastigheten. I och med denna bestämmelse förenklas i synnerhet tabell 2 i bilaga 5, som gäller de högsta tillåtna hastigheterna för fordonskombinationer. I bilagan anges nämligen bara de fordonskombinationer för vilka den högsta tillåtna hastigheten är lägre än enbart för dragfordonet.

I paragrafens *3 mom.* preciseras den högsta tillåtna hastigheten för vissa lätta fordon. En motorerad cykel, en cykel med elassistans och ett lätt elfordon klassificeras inte som ett motordrivet fordon i fordonslagen. Därför anges den högsta tillåtna hastigheten för dessa fordon inte i bilaga 5. Den högsta tillåtna hastigheten för dessa fordon, vilken bestäms i enlighet med fordonens klassificering, är 25 kilometer i timmen när motorn används. Det är dock tillåtet att hålla högre hastighet än 25 kilometer i timmen med dessa fordon t.ex. i nedförsbackar och då de framförs med bara muskelkraft. Det finns inte skäl att begränsa hastigheten t.ex. vid körning i nedförsbackar på cykelvägar, eftersom fordonens klassificering inte ger någon grund för en sådan hastighetsbegränsning. Dessutom skulle en lägre tillåtna hastighet än för vanliga cyklar t.ex. i nedförsbackar orsaka risksituationer.

I paragrafens *4 mom.* hänvisas det till *tabell 1 i bilaga 5*, där den högsta tillåtna hastigheten för ett motordrivet fordon utan släpfordon anges. Med ett motordrivet fordon avses sådana motor drivna fordon som definieras i fordonslagen. De högsta tillåtna hastigheter som grundar sig på fordonens klassificering kvarstår i huvudsak oförändrade, men vissa ändringar föreslås med anledning av att fordonens teknik har utvecklats, vilket gör det möjligt att tryggt använda också högre hastigheter än förut. Genom att de högsta tillåtna hastigheterna för olika fordon förenhetligas kan man i viss mån också minska antalet omkörningar och sådana risksituationer som dessa föranleder.

Den högsta tillåtna hastigheten för *lastbilar* är fortsättningsvis 80 kilometer i timmen.

För *paketbilar, likbilar, servicebilar och husbilar* ska den högsta tillåtna hastigheten inte längre vara lägre än för andra fordon. Dessa typer av fordon, som är i allmänt bruk, har nämligen under den senaste tiden förbättrats i fråga om sin konstruktion och säkerhetsutrustning. Det finns således inte några osedvanligt stora risker förknippade med att dessa fordon körs med de hastigheter som anges med vägmärken. Den hastighetsskylt med gul botten som tidigare skulle fästas vid dessa typer av fordon får avlägsnas. Det föreslås inte vara obligatoriskt att avlägsna hastighetsskylten, men avlägsnandet av den förtydligar tolkningen av fordonets högsta tillåtna hastighet, och rekommenderas särskilt om fordonet används utomlands. An-teckningarna om sådana högsta tillåtna hastigheter som avviker från de allmänna bestämmelserna ska avlägsnas ur fordonens registeruppgifter, och fordonens ägare får, om de så önskar, anhålla om att ett nytt registreringsintyg ska skrivas ut t.ex. i samband med en periodisk besiktning. En ny utskrift kan behövas t.ex. under en utlandsresa. På en husbil vars största tekniskt sett tillåtna massa överstiger 3 500 kilogram tillämpas dock den högsta tillåtna hastighet som anges för bussar, dvs. 80 eller 100 kilometer i timmen. Den högsta tillåtna hastigheten för de tyngsta husbilarna ska således fortsättningsvis vara lägre än för personbilar, eftersom dessa husbilar oftast tillverkas genom ombyggnad av begagnade bussar, och teknik som hänför sig till tyngre fordon även i andra fall används i dem.

För *specialbilar* kvarstår de gällande hastighetsbegränsningarna, som är lägre än för andra fordon. Sedan år 1992 har denna klassificering inte längre använts för nya bilar. De specialbilar som är i bruk är således betydligt äldre än genomsnittet, och deras säkerhetsegenskaper håller inte samma standard som gäller för moderna bilar. Bestämmelsen om den högsta tillåtna hastigheten för specialbilar ska dock förenklas genom att de begränsningar som hänför sig till tidpunkten för ibruktagandet ska slopas. Dessa begränsningar har inte heller för närvarande i praktiken någon inverkan på fordonets högsta tillåtna hastighet.

De högsta tillåtna hastigheterna för *traktorer* ska i huvudsak kvarstå oförändrade. Den högsta tillåtna hastigheten för andra traktorer än trafiktraktorer och sådana traktorer i kategori B som avses i EU-förordningen 167/2013 är 40 kilometer i timmen. Den högsta tillåtna hastigheten för trafiktraktorer är fortsättningsvis 50 kilometer i timmen, och den högsta tillåtna hastigheten för sådana traktorer i kategori B som avses i den nämnda EU-förordningen är 60 eller 80 kilometer i timmen. Den sist nämnda hastighetsbegränsningen förutsätter fortsättningsvis att alla traktorns hjul är försedda med låsningsfria bromsar och fjädring. I praktiken är framför allt lantbrukstraktorer ofta försedda med däck med vilka det inte är tillåtet att köra 80 kilometer i timmen. I detta fall kan den högsta tillåtna hastigheten begränsas också av bestämmelsen i 1 mom. En ny bestämmelse utgörs av den högsta tillåtna hastigheten för en traktor med breddningshjul och en traktor till vilken ett brett arbetsredskap har kopplats är 40 kilometer i timmen, då traktorns bredd mätt från breddningshjulen eller arbetsredskapet överskrider 2,6 meter. Bredden på en sådan traktor är ofta betydligt större än tre meter, och traktorn körs vanligtvis på smala och krokiga vägar, där möten med fordon som kommer från motsatt riktning ofta kräver att fordonen förs alldeles invid vägkanten eller till och med stannas. Den lägre hastigheten ger mer tid för dessa åtgärder. Enligt de gällande breddbestämmelserna är det för närvarande inte tillåtet att använda breddningshjul på trafiktraktorer vars högsta tillåtna hastighet överskrider 40 kilometer i timmen. I fortsättningen ska det dock vara tillåtet att använda breddningshjul på alla lantbrukstraktorer, vilket innebär att det i detta sammanhang är motiverat att föreskriva om den högsta tillåtna hastigheten i samband med användning av breddningshjul. Den hastighetsbegränsning som anges i h-punkten, vilken är förknippad med arbetsredskapets bredd, ska dock inte tillämpas på traktorer som används för väghållning. Traktorer vars högsta konstruktiva hastighet överskrider 40 kilometer i timmen används allmänt t.ex. för plogning av vägar under vintern. Snöplogens bredd måste vara avsevärt större än 2,6 meter för att ett helt körfält ska kunna plogas på en gång. Vid sådant arbete är det viktigt att man vid behov kan använda högre hastigheter, så att plogningen ger ett jämnt resultat och snön hamnar tillräckligt långt från vägen. Bredden på det arbetsredskap som kopplats till en traktor ska inte

heller i det fall att ett släpfordon kopplats till traktorn utgöra grund för begränsning av den högsta tillåtna hastigheten för en traktor som är avsedd för väghållning. Släpfordon används t.ex. vid saltning av vägar och vid sandning i samband med plogning.

Den högsta tillåtna hastigheten för fordon med minst *en axel som saknar fjädring* ska fortsättningsvis vara 60 kilometer i timmen. Denna begränsning gäller dock inte heller i fortsättningsvis motorcyklar, eftersom vissa motorcyklar har godkänts för trafik utan fjädring på bakhjulet. Trafikdugligheten och den högsta konstruktiva hastigheten för denna typ av fordon fastställs i samband med typgodkännandet eller registreringsbesiktningen.

Den högsta tillåtna hastigheten för *motorredskap och terrängfordon* på vägar ska fortfarande allmänt vara 40 kilometer i timmen. Ett undantag från detta utgörs av att den högsta tillåtna hastigheten för snöskotrar på snöskoterleder även i fortsättningen ska vara 60 kilometer i timmen.

För *fordon med band med metallyta* ska den högsta tillåtna hastigheten fortsättningsvis vara 20 kilometer i timmen. Med hjälp av denna begränsning strävar man efter att minska de skador som banden orsakar på vägen samt risksituationer som orsakas av att banden slirar på asfalten. Begränsningen ska inte heller i fortsättningen gälla fordon vars band är av gummi eller har gummiyta, eftersom det inte finns anledning att fastställa en lägre hastighet för denna typ av fordon än för fordon med gummidäck. Fordon som har band med gummiyta är i allmänhet motorredskap eller terrängfordon, för vars del den högsta tillåtna hastigheten är 40 kilometer i timmen.

För *bussar* ska de högsta tillåtna hastigheterna kvarstå oförändrade. Den högsta tillåtna hastigheten för en buss är allmänt 80 kilometer i timmen, samt 100 kilometer i timmen då det inte finns stående passagerare i bussen och bussen uppfyller de särskilda säkerhetskrav som föreskrivits för den. Kraven på säkerhetsanordningar och säkerhetsutrustning ska i fortsättningen fastställas i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Kraven motsvarar i huvuddrag de villkor som anges i 3 § i användningsföreskriften och som t.ex. innefattar ett krav på låsningsfria bromsar. Kravet på bilbälten ska uppdateras så att det förutsätts att alla sittplatser är försedda med bilbälte. I praktiken påverkar detta krav dock inte nuläget i någon större utsträckning, eftersom kravet på bilbälten gäller nya långfärdsbussar redan från och med den 1 oktober 1999. De tekniska kraven som berör de snabbare bussarna ska vid behov också i fortsättningen uppdateras genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, för att förhindra att man t.ex. av konkurrensskäl använder en busspark som i fråga om sina säkerhetsegenskaper inte motsvarar den gängse standarden.

Den högsta tillåtna hastigheten för *två- och trehjuliga mopeder samt lätta fyrhjulingar* ska även i fortsättningen i enlighet med fordonens klassificering vara 45 kilometer i timmen, medan den högsta tillåtna hastigheten för *mopeder med låg effekt* ska vara 25 kilometer i timmen.

I paragrafens 5 mom. hänvisas det till *tabell 2 i bilaga 5*, som innehåller bestämmelser om den högsta tillåtna hastigheten för ett motordrivet fordon som har ett släpfordon kopplat till det. I tabell 2 i bilaga 5 anges endast de fordonskombinationer där den högsta tillåtna hastigheten för det motordrivna fordonet och släpfordonet är lägre än enbart för det motordrivna fordonet. Eftersom det i 99 § 2 mom. föreskrivs ett förbud mot överskridning av den högsta tillåtna hastighet som fastställts för någotdera fordonet i en fordonskombination, ska de hastighetsbegränsningar för fordonskombinationer som fastställs enligt de begränsningar som anges för dragfordonet i tabell 1 inte upprepas i tabell 2. Bestämmelserna i 99 § kan innebära att den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination är lägre än vad som anges i tabellerna också t.ex. då däcken på någotdera fordonet inte tillåter användning av den högsta tillåtna hastighet som fastställs enligt fordonets klassificering.

RP 180/2017 rd

Den högsta tillåtna hastigheten för *en fordonskombination som består av en bil eller ett fordon i kategori L och ett därtill kopplat släpfordon* ska även i fortsättningen i princip vara 80 kilometer i timmen. Med ett fordon i kategori L avses en två- eller trehjulig motorcykel, en trehjulig, fyrhjulig eller tung fyrhjulig, för vars del det inte föreskrivits en högsta tillåten hastighet för det motordrivna fordonet i sig.

Den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination som består av *en person- eller paketbil och en därtill kopplad släpvagn med en klassificeringsmassa på högst 750 kilogram* ska dock i fortsättningen, i avvikelse från vad som nämnts ovan, vara 100 kilometer i timmen. Med klassificeringsmassa avses den vikt som definierats i 3 § i fordonslagen och som används vid huvudklassificeringen av fordon. De släpvagnar som avses här hör till fordonskategori O1. Denna typ av släpvagnar är i praktiken oftast avsedda för transport av styckegods eller lätta båtar, och saknar vanligtvis bromsar. Genom ändringen strävar man efter att göra trafiken smidigare och minska köbildning och omkörningar.

Den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination som består av *ett motordrivet fordon och ett därtill kopplat släpfordon som saknar fjädring* ska även i fortsättningen vara 60 kilometer i timmen. Ett släpfordon som saknar fjädring kan vid högre hastigheter studsas på grund av ojämnheter på vägen, och därför är det inte motiverat att tillåta högre hastighet för denna typ av kombinationer.

Den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination som består av *en traktor och ett därtill kopplat släpfordon* ska begränsas till 40 kilometer i timmen då det inte finns uppgifter om den tillåtna massan för ett fordon eller en kopplingsanordning i fordonskombinationen. Dessa fordonskombinationer utgörs oftast av gamla traktorer och deras släpvagnar eller släpanordningar vars konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer i timmen.

I denna typ av fordonskombinationer används ofta egentillverkade släpvagnar och släpanordningar för vars del det inte finns uppgifter om för vilken massa de är planerade. Däcken på dessa fordon är vanligen i huvudsak avsedda att användas inom lantbruket, och de är således inte lämpade för höga hastigheter på vägar. Användningen av denna typ av fordon på vägar har dock inte, uppenbarligen på grund av den låga hastigheten, visat sig medföra några särskilda risker. Det är således motiverat att tillåta användningen även i fortsättningen.

Det finns inte heller grunder för att förbjuda egentillverkning av t.ex. släpvagnar för traktorer. I och med att fordonen i fråga körs med låg hastighet på vägar blir belastningen på fordonet och dess kopplingsanordning ofta störst på andra ställen än på allmänna vägar. Ifall t.ex. kopplingen ger efter är det således troligt att detta sker någon annanstans än i vägtrafiken, såsom i samband med tippning. Genom att begränsa den högsta tillåtna hastigheten för dessa fordon till högst 40 kilometer i timmen främjas användningen av fordon avsedda för vägtrafik på livligt trafikerade vägar och minskas sådana risksituationer i vägtrafiken som orsakas av tekniska fel.

Den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination som består av *en traktor och ett därtill kopplat släpfordon* ska begränsas till 40 kilometer i timmen också då släpfordonet är mer än 2,6 meter brett. I och med att lantbrukslägenheterna har vuxit i storlek och trafiken i anslutning till dem har ökat har de situationer där fordon möter traktorer och därtill kopplade släpfordon som är bredare än vad som allmänt är tillåtet blivit allmännare än förut. Dylika fordonskombinationer används vanligtvis på smala och krokiga vägar, där möten med fordon som kommer från motsatt riktning ofta kräver att fordonen förs alldeles invid vägkanten eller till och med stannas. Den lägre hastigheten ger mer tid för dessa åtgärder.

Denna begränsning tillämpas dock inte på specialtransporter eller på fordonskombinationer som består av en traktor som används för väghållning och ett därtill kopplat släpfordon. De högsta tillåtna hastigheterna för specialtransporter fastställs genom föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av 158 §. Den högsta tillåtna hastigheten för fordonskombinationer som består av en traktor som används för väghållning och ett därtill kopplat släpfordon ska inte begränsas på grundval av släpfordonets bredd, eftersom det i samband med snöplogning ofta finns behov av att salta eller sanda vägen. För att saltet eller sanden ska kunna spridas ut jämnt på hela den plogade bredden krävs det ofta att ett brett släpfordon används.

Den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination som består av *en traktor och ett därtill kopplat släpfordon* ska begränsas till 40 kilometer i timmen också då det släpfordon som kopplats till traktorn inte har godkänts för högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Sådana fordon som kopplas till en traktor och som har godkänts för högre hastighet än 40 kilometer i timmen är släpvagnar i kategorierna R1b, R2b, R3b och R4b samt utbytbar dragen utrustning i kategorierna S1b och S2b, vilka avses i 14 § i fordonslagen. Till dessa kategorier räknas också släpfordon med en konstruktiv hastighet på mer än 40 kilometer i timmen, vilka kan kopplas till en traktor, men som inte i samband med godkännandet för trafik har klassificerats som fordon i kategori R eller S. De fordon som avses här har inte registrerats innan de godkänts för trafik, vilket innebär att det första ibruktagandet av fordonet betraktas som godkännande för trafik i enlighet med EU-förordningarna samt fordonslagen och de författningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Fordonets tillverkare fastställer dess högsta tillåtna hastighet, t.ex. på grundval av kopplingsanordningarnas och bromsarnas dimensionering samt på grundval av den högsta hastighet som tillåts för däck.

100 §. Medspårande axel. Paragrafen motsvarar 13 § i den gällande användningsförordningen. I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det att bilens eller släpvagnens medspårande axel ska hållas låst i korriktningen när hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen. Med hjälp av detta krav strävar man efter att säkerställa att fordonet rör sig stabilt i landsvägshastigheter, där den medspårande axelns svängbarhet inte medför någon fördel. Detta krav tillämpas dock inte på fordon för vilka det föreskrivits eller bestämts sådana krav gällande styranordningen som förutsätter bedömning av fordonets beteende också vid landsvägshastigheter.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs det att fordon med s.k. krabbstyrning, där det är möjligt att styra alla hjul, på en väg alltid ska följa körbanans riktning. Då ger fordonet så stort utrymme som möjligt för den övriga trafiken, och ger inte andra vägtrafikanter en felaktig bild av fordonets färdriktning.

101 §. Högsta tillåtna hastighet vid bogsering. Denna paragraf motsvarar 3 § 4 punkten i den gällande användningsförordningen, men den föreslås inte innehålla något omnämnande av en dolly.

Vid bogsering av ett motordrivet fordon som bogseras på sina egna hjul, vanligtvis ett fordon som är i olag, ska den högsta tillåtna hastigheten även i fortsättningen vara 60 kilometer i timmen. Hastigheten får dock inte vara högre än den hastighet som är tillåten för det fordon som blir bogserat eller utför bogseringen. Omnämmandet av bogsering av ett motordrivet fordon med hjälp av en dolly ska utelämnas ur lagstiftningen, vilket innebär att det inte längre kommer att vara tillåtet att använda en dolly vid bogsering av ett motordrivet fordon. En sådan dolly som avses här kopplas till det bogserande fordonets dragkrok, och med hjälp av den bogseras ett motordrivet fordon så att dess fram- eller bakhjul lyfts upp på dollyn. Det motordrivna fordon som blir bogserat har då ingen förare, vilket innebär att situationen för det bogserande fordonets del är densamma som i det fall att en släpvagn utan bromsar kopplats till dragkroken.

Den största tillåtna massan för en släpvagn utan bromsar som kopplas till en bil har redan länge angetts i samband med godkännandet av fordonet, och fastställts till högst 750 kilogram. En dolly används vanligtvis för bogsering av en personbil, varvid den nämnda massan i praktiken alltid överskrids, och det uppkommer en situation där det är oklart om det är tillåtet att koppla dollyn till dragfordonet och om kopplingsanordningen och t.ex. dragfordonets bromsar är dimensionerade för detta. Det finns inte någon definition av en dolly i den gällande lagstiftningen, och det har inte heller föreskrivits eller bestämts några tekniska krav för en sådan.

102 §. Hastighetsskylt. I fortsättningen krävs det inte att en hastighetsskylt ska fästas vid en paketbil, eftersom den högsta tillåtna hastigheten för paketbilar inte längre ska vara lägre än för andra fordon. För att missförstånd ska undvikas är det tillåtet att avlägsna de hastighetsskyltar som har fästs på paketbilar, men detta föreslås inte vara obligatoriskt. Den hastighetsskylt som visar att den högsta tillåtna hastigheten är 80 kilometer i timmen och som för närvarande finns på många paketbilar ska i fortsättningen inte alls användas för att ange den högsta tillåtna hastigheten för ett fordon. Vid trafikövervakningen i Finland orsakas det således inte några missförstånd ifall hastighetsskylten lämnas på plats. En hastighetsskylt ska enligt paragrafens 1 mom. även i fortsättningen fästas på en bil vars hastighet har begränsats så att den är lägre än 80 kilometer i timmen. Sådana bilar är t.ex. kranbilar med axlar som saknar fjädring, vars högsta tillåtna hastighet enligt tabell 1 i bilaga 2 ska vara 60 kilometer i timmen.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om montering av en hastighetsskylt på ett släpfordon. En hastighetsskylt ska monteras då den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination är lägre än 80 kilometer i timmen och släpfordonet begränsar den högsta tillåtna hastigheten så att den är lägre än enbart för dragfordonet. En sådan situation uppkommer oftast då en traktor förses med en släpvagn eller släpanordning som begränsar fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet så att den blir lägre än enbart för traktorn. Denna bestämmelse kommer i fortsättningen att tillämpas oftare än förut, eftersom de högsta tillåtna hastigheterna för traktorer ökar, vilket innebär att den högsta tillåtna hastigheten för de fordon som kopplas till traktorerna allt oftare blir avgörande. En hastighetsskylt ska även i fortsättningen fästas också t.ex. på släpfordonet i en specialtransport, då ett villkor för transporten är att en lägre hastighet iakttas än den som är tillåten enbart för dragfordonet, och hastigheten är lägre än 80 kilometer i timmen. Denna bestämmelse tillämpas också på en kombination som omfattar en bil eller ett fordon i kategori L och en släpvagn som saknar fjädring.

En hastighetsskylt behöver dock inte monteras på en sådan släpvagn till en snöskoter som används för att transportera passagerare, trots att fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet är lägre än för enbart snöskotern. En snöskoters släpvagnar är nämligen till sin konstruktion sådana att det är lätt att observera passagerarna i dem t.ex. i samband med trafikövervakningen, vilket innebär att den högsta tillåtna hastigheten kan utläsas från detta. En hastighetsskylt som är monterad baktill på släpvagnen skulle i praktiken ofta vara täckt av uppvirvlande snö. En hastighetsskylt ska dock fästas på släpvagnen till en snöskoter i sådana situationer som avses i 93 §, där passagerarna inte använder hjälm och transporten sker med låg hastighet. Släpvagnens hastighetsskylt upplyser då också passagerarna om att det inte är tillåtet att färdas snabbare än 20 kilometer i timmen under transporten. I en fordonskombination som omfattar flera släpfordon krävs det inte att en hastighetsskylt monteras på vart och ett av släpfordonen. Det räcker att det bakersta fordonet i fordonskombinationen förses med en skylt.

I paragrafens 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om hastighetsskyltens utseende och övriga tekniska genomförande. En liknande hastighetsskylt som används för närvarande ska vara tillåten även i fortsättningen, men det är möjligt att tillåta användning också av andra typer av hastighetsskyltar i stället för den, om praxisen i andra länder ändras.

103 §. *Skylt för långsamtgående fordon.* I 1 mom. i denna paragraf förbjuds montering av en skylt för långsamtgående fordon på andra fordon än sådana som avses i paragrafen. Avsikten med en skylt för långsamtgående fordon är att informera andra vägtrafikanter om att fordonet kan färdas långsammare än den övriga trafiken, och därför finns det skäl att tillåta användning av skylten bara på den berörda typen av fordon. Bestämmelser om skylten för långsamtgående fordon finns i 4 § i statsrådets förordning om fordons konstruktion och utrustning (1270/2014). Trafiksäkerhetsverket får med stöd av 27 a § i fordonslagen utfärda närmare föreskrifter om skylten för långsamtgående fordon.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla föreskrifter om vilka fordon som ska förses med en skylt för långsamtgående fordon. Skyldigheten att fästa en sådan skylt på ett fordon ska inte längre vara beroende av en trehjulig mopeds bredd eller av ett motorredskaps massa, utan utgångspunkten är att skylten ska fästas på alla trehjuliga mopeder och motorredskap som styrs på annat sätt än av en gående person, oavsett motorredskapets egenmassa. Med en trehjulig moped avses en moped som på grund av sina tre hjul är bredare än en tvåhjulig moped. En skylt för långsamtgående fordon ska således inte monteras på en moped som har två framhjul nära varandra, om mopedens bredd inte avviker från en tvåhjulig mopeds bredd. Slopandet av den begränsning som hänför sig till egenmassan innebär att en skylt för långsamtgående fordon ska monteras t.ex. på en åkbar gräsklippare som körs på en väg. Det finns inte skäl att undanta denna typ av fordon från skyldigheten att förse fordonet med en skylt för långsamtgående fordon.

Enligt paragrafens 3 mom. får en skylt för långsamtgående fordon i fortsättningen monteras också på en traktor med en konstruktiv hastighet på mer än 50 men högst 60 kilometer i timmen. Dyliga traktorer kommer i fortsättningen i allt större utsträckning att ersätta trafiktraktorer också inom lantbruket, och till dem kopplas ofta dragfordon vars högsta tillåtna hastighet är 50 kilometer i timmen eller lägre. Därmed förutsätts det att en skylt för långsamtgående fordon monteras antingen på släpfordonet eller på traktorn. Genom att tillåta att en skylt för långsamtgående fordon monteras på traktorn kan man minska antalet situationer där skylten upprepade gånger måste fästas på och tas loss från fordonet. Denna typ av traktor rör sig ofta långsammare än den övriga trafiken också utan släpfordon, vilket innebär att det med tanke på trafiksäkerheten i många fall är motiverat att förse traktorn med en skylt för långsamtgående fordon.

Enligt paragrafens 4 mom. får en skylt för långsamtgående fordon användas också då ett motordrivet fordon som är i olag bogseras med hjälp av ett rep, en kätting, en vajer eller en bom. Vid sådan bogsering är den högsta tillåtna hastigheten 60 kilometer i timmen, och av trafiksäkerhetsskäl måste man ofta hålla ännu lägre hastighet än detta. Skylten för långsamtgående fordon ska monteras så att den är synlig bakåt i färdriktningen.

Enligt paragrafens 5 mom. är det liksom för närvarande tillåtet att använda bara en enda skylt för långsamtgående fordon på en fordonskombination. En skylt för långsamtgående fordon som är monterad t.ex. på en traktor kan således flyttas till det arbetsredskap som är kopplat till traktorn då arbetsredskapet hindrar att traktorns skylt syns bakåt. Dessutom ska det fortsättningsvis vara tillåtet att i Finland använda ett fordon som är registrerat utomlands utan att det förses med en skylt för långsamtgående fordon.

De tekniska kraven på skylten för långsamtgående fordon och dess placering regleras i föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdat med stöd av fordonslagen.

Däck och slirskydd

Bestämmelserna om användningen av däck ska flyttas från förordningen om användning av fordon på väg till den nya vägtrafiklagen. Bestämmelserna ska revideras, i huvudsak till den del de berör däck avsedda för vinterbruk. Bestämmelserna ska också förenklas genom att sådana bestämmelser som överlappar fordonslagens bestämmelser utelämnas.

104 §. Däckens slitbana och egenskaper. De krav som ställs på däckens slitbana och egenskaper motsvarar till största delen de krav som föreskrivs i 16 § i användningsförordningen.

I paragrafens 1 mom. fastställs djupet på slitbanans huvudspår. Slitbanans huvudspår på däck för ett motordrivet fordon och dess släpvagn ska ha ett djup på minst 1,6 millimeter. Denna regel kvarstår i huvudsak oförändrad, men det ska inte längre vara möjligt att använda däck där slitbanans huvudspår är mindre än 1,6 millimeter på det andra hjulparet på en axel med parhjul. Detta krav är förenligt med kraven i övriga EU-länder.

I avvikelse från de gällande kraven ska kravet på att slitbanans huvudspår ska ha ett djup på minst 1,6 millimeter utsträckas att gälla också andra fordonskategorier än bilar och deras släpvagnar. Kravet föreslås dock inte gälla sådana bilar, traktorer, motorredskap eller släpvagnar till dem vars konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer i timmen. Vid låga hastigheter finns det inte någon risk för vattenplaning, och föraren förlorar i allmänhet inte kontrollen över fordonet då ett däck går sönder, vilket innebär att det inte finns behov av att utsträcka kravet till de allra långsammaste fordonen. Dessutom kan man för vissa användningsändamål använda så gott som mönsterfria däck, t.ex. för att minska repningen av golvet då fordon används inomhus.

Skärpningen gäller traktorer och motorredskap med en konstruktiv hastighet på mer än 40 kilometer i timmen, vilka inte tidigare omfattats av det aktuella kravet. Detta beror på att det i praktiken inte funnits snabbare motorredskap eller traktorer på marknaden, med undantag för trafiktraktorer. Skärpningen berör dessutom motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrehjulingar samt lätta och tunga fyrehjulingar och släpvagnar till dem, för vars del det för närvarande krävs att slitbanans huvudspår ska ha ett djup på minst 1,0 millimeter. Kravet gäller dock inte mopeder vars konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer i timmen. Det strängare kravet på slitbanan förbättrar i viss mån trafiksäkerheten i och med att väggreppet för fordonens däck förbättras.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att det inte är tillåtet att på samma axel på ett fordon använda däck som avviker avsevärt från varandra i fråga om sina egenskaper. Exempelvis får däck av olika storlek eller vinter- och sommardäck inte monteras på samma axel. Den bestämmelse som ingår i 16 § 3 mom. i användningsförordningen, där det krävs att radialdäck monteras på alla hjul om sådana används, ska dock utelämnas ur lagen. Denna bestämmelse har nämligen i praktiken förlorat sin betydelse, eftersom radialdäck nuförtiden nästan alltid används på sådana fordon som körs på vägar. Bestämmelsen kunde också leda till att montering av däck som är ändamålsenliga för fordon avsedda för specialbruk skulle strida mot lagen. I enlighet med de allmänna säkerhetskrav för fordon som föreskrivs i 4 § i fordonslagen ska däcken på ett fordon som används i trafik vara säkra och stämma överens med bestämmelserna och föreskrifterna om fordonet. Dessutom föreskrivs det att däcken inte får orsaka fara.

I paragrafens 3 mom. anges det att kravet på vinterdäck och kravet på att likadana däck ska monteras på samma axel inte behöver tillämpas vid tillfällig användning av ett reservdäck. Bestämmelsen överensstämmer med nuläget.

I paragrafens 4 mom. tillåts montering av däck vars bärighet inte möjliggör användning av den största axelmassa som tekniskt sett är tillåten på axeln i fråga i allmän vägtrafik. De däck som

monteras på en axel kan således begränsa fordonets bärighet på axeln i fråga. De däck som monteras på fordonet ska dock vara sådana att det är möjligt att lasta hela fordonet upp till den för fordonet tillåtna massan på en väg. Denna bestämmelse är avsedd att tillämpas främst på tunga fordon och deras släpvagnar, där den tekniskt sett tillåtna axelmassan ofta är mycket stor. Den största tekniskt sett tillåtna axelmassan kan utnyttjas t.ex. i samband med specialtransporter, men vid vanliga transporter, där den massa som allmänt tillåts på en väg begränsar fordonets lastning, behöver fordonet inte utrustas med däck som motsvarar den tekniskt sett tillåtna massan. Det är också möjligt att använda däck vars bärighet inte möjliggör användning av den största axelmassa som allmänt är tillåten på en väg, om det i praktiken inte finns behov av att lasta fordonet med större last än den axelmassa som däcken tillåter. Också i detta fall ska dock däcken vara sådana att det är möjligt att lasta hela fordonet upp till den för fordonet tillåtna massan på en väg. Med den största massa som tillåts för däcken på bilar och släpvagnar avses i detta sammanhang den största massa som inte begränsar den högsta tillåtna hastigheten för fordonets däck på en väg så att den är lägre än den allmänt tillåtna hastigheten. Det är dock möjligt att avvika från detta i samband med specialtransporter, då tillståndet för specialtransport är förenat med ett villkor om lägre körhastighet än normalt. I detta fall ska man använda däck med tillräcklig bärighet för den högsta hastighet som är tillåten för transporten. Den största massa som enligt registeranteckningarna tillåts för ett fordon på en väg, och som utgör grund t.ex. för fastställelse av fordonsskatten, kan inte minskas genom att fordonet förses med däck vars bärighet hindrar att fordonet lastas upp till den för fordonet allmänt tillåtna massan på en väg.

105 §. *Däck som ska användas vintertid.* Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om när vinterdäck ska användas. Trafiksäkerhetsverket ska kunna utfärda föreskrifter om vad som avses med vinterdäck.

I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det att vinterdäck ska användas då vädret eller väglaget förutsätter det från början av november till slutet av mars. Denna ändring innebär i praktiken att det också under vintermånaderna är möjligt att använda sommardäck på ett fordon ifall vädret eller väglaget inte förutsätter användning av vinterdäck.

Å andra sidan skärps kraven på vinterdäck i och med att det föreskrivs att sådana ska användas från november till mars. Vinterdäck ska alltså användas också i november och mars om vädret eller väglaget förutsätter det. Med sådant väder eller väglag som förutsätter användning av vinterdäck avses vägförhållanden där det på grund av halka eller risk för halka finns skäl att använda vinterdäck på vägnätet i trakten, vilket även omfattar mindre vägar.

Trafikövervakaren fastställer i enskilda fall om förhållandena är sådana att det finns skäl att använda vinterdäck.

De flesta motordrivna fordon ska i fortsättningen omfattas av ett enhetligt krav på användning av vinterdäck. Kravet på att slitbanans huvudspår på vinterdäcken ska ha ett djup på minst tre millimeter ska utsträckas också till motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar samt tunga och lätta fyrhjulingar. Det förutsätts i första hand att man även på dessa fordon ska använda vinterdäck under den ovan nämnda tiden, men avsteg tillåts enligt 3 mom. även i fortsättningen i sådana fall där vinterdäck inte finns att få till fordonet.

Kravet på användning av vinterdäck och på att slitbanans huvudspår ska ha ett djup på minst tre millimeter gäller också släpvagnar som dras av ett sådant motordrivet fordon som avses i 1 mom. och vars klassificeringsmassa är större än 750 kilogram men högst 3 500 kilogram. Med detta avses i praktiken fordon i kategori O₂ som dras av en bil. Momentet motsvarar nuläget, med undantag för bestämmelsen om den tid under vilken vinterdäck ska användas.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om det krav på vinterdäck som gäller lastbilar och bussar, personbilar med en totalmassa som är större än 3,5 ton, traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen samt vissa släpvagnar och släpanordningar till sådana fordon.

För förbättrande av trafiksäkerheten och säkerställande av att tunga fordon kan ta sig fram på vägar ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst fem millimeter användas på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar. På andra axlar ska det användas däck som inte behöver vara vinterdäck men där slitbanans huvudspår har ett djup på minst tre millimeter.

Momentet motsvarar nuläget, med undantag för bestämmelsen om den tid under vilken vinterdäck ska användas, men momentet ska förtydligas genom att det på ett entydigt sätt föreskrivs att kraven inte gäller fordonskombinationer vars högsta tillåtna hastighet är 60 kilometer i timmen eller lägre. Således behöver t.ex. en traktor vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen och en släpvagn eller ett släpfordon som kopplats till den inte förses med sådana däck som avses i 2 mom. i det fall att släpvagnen eller släpanordningen begränsar fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet till högst 60 kilometer i timmen. Med den högsta tillåtna hastigheten för en fordonskombination avses den högsta tillåtna hastighet som fastställs enligt 99 § och enligt tabell 2 i bilaga 5.

I paragrafens 3 mom. möjliggörs i vissa avgränsade fall avsteg från den skyldighet att använda vinterdäck som föreskrivs i 1 mom. De föreslagna avgränsade fallen motsvarar i huvudsak det som föreskrivs i 16 § i den gällande användningsförfordningen, men på grund av den utvidgade tillämpningen av de bestämmelser som föreslås ingå i 1 mom. kan avstegen tillämpas också i fråga om andra fordon än bilar och deras släpvagnar. Möjligheten till avsteg från kravet på vinterdäck ska gälla också förflyttningar som hänför sig till godkännande av ett fordon för trafik. Därigenom elimineras den oklarhet som belastat den gällande bestämmelsen när det gällt t.ex. förflyttningar i anslutning till typgodkännande och enskilt godkännande av fordon.

I paragrafens 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier och om vilka typer av däck som betraktas som vinterdäck. I föreskrifterna ska det tas hänsyn till i vilken mån vinterdäck finns att få för fordon i olika fordonskategorier. Dessutom ska man bedöma behovet av övergångsperioder vid övergången till sådana däck som är förenliga med de nya kraven. I föreskrifterna är det t.ex. möjligt att hänvisa till det krav på väggrepp på en snötäckt väg som anges i E-reglementena.

Tills vidare finns det dock inte tillräcklig information om kravens tillämplighet på nordliga förhållanden. Det finns inte heller information om kravens tilläggsvärde i förhållande till nuläget, vilket innebär att det troligtvis inte kommer att meddelas några föreskrifter om saken i samband med lagens ikraftträdande.

106 §. Slirskydd på fordons däck. Denna paragraf motsvarar i huvudsak 17 § i användningsförfordningen.

Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla en motsvarande bestämmelse som gäller för närvarande om att däck på fordon får förses med slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan. Bestämmelser om sådana dubbar och dubbdäck som får användas i trafik finns i fordonslagen och i föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

I paragrafens 2 mom. anges den tid under vilken det är tillåtet att använda dubbdäck på sådana motordrivna fordon och släpvagnar till dem som allmänt används i vägtrafik.

Den gällande bestämmelsen, där dubbdäckens användningstid är anknuten till påsken, ska strykas på grund av att den är invecklad. Påsken är en populär semestertid, då många reser från södra Finland till de norra delarna av landet. Under påsken finns det ofta fortfarande behov av att använda vinterdäck i norra Finland, även då påsken infaller först i april. Trots att påsken inte längre ska nämnas i bestämmelsen, möjliggör den nya lagstiftningen användning av vinterdäck också under påsktiden, om väglaget förutsätter det. Vägslag som förutsätter vinterdäck förekommer t.ex. om man under påsken reser söderifrån norrut, där det råder vinterförhållanden. En bestämmelse om detta föreslås ingå i 2 mom. 5 punkten.

Slirskydd får, enligt de villkor som föreskrivs för bilar, användas på motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, tunga och lätta fyrhjulingar samt släpvagnar till sådana fordon.

I paragrafens 3 mom. anges det att en släpvagn i kategori O₂ ska ha vinterdäck i det fall att dragbilen är försedd med dubbdäck. Denna typ av släpvagn utgörs i allmänhet av ett fordon försedd med färdbröms, vilket kopplas till en personbil eller paketbil. På en sådan släpvagn ska man enligt momentet använda vinterdäck eller dubbdäck om dragfordonet har dubbdäck. Det är fråga om en ny regleringsmodell. I den gällande bestämmelsen anges det att dubbdäck ska användas också på släpvagnen i det fall att dragbilen är försedd med sådana. Detta rekommenderas med tanke på trafiksäkerheten även i fortsättningen, men det gällande ovillkorliga kravet kan orsaka problem t.ex. vid hyrning av en släpvagn, eftersom uthyraren inte nödvändigtvis på förhand känner till vilken typ av däck släpvagnen borde vara försedd med. På sådana släpvagnar i kategori O₂ som avses här ska vinterdäck användas i enlighet med vad som föreskrivs i 105 § 1 mom. oavsett vilken typ av däck dragbilen är försedd med.

Enligt paragrafens 4 mom. ska dubbdäck monteras på alla hjul på en personbil, paketbil och specialbil samt på en släpvagn med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton, när dubbdäck används på någon av fordonets axlar. Med klassificeringsmassa avses den vikt som definierats i 3 § i fordonslagen och som används vid huvudklassificeringen av fordon och deras släpvagnar, dvs. vid indelningen av dem i olika fordonskategorier. Om ett fordon som avses i detta moment har axlar försedda med parhjul, behöver dubbdäck dock inte monteras på samtliga hjul på axlarna med parhjul. Det räcker att antingen de inre eller yttre hjulen på parhjul är försedda med dubbdäck.

Det krav på att samma typ av däck ska användas på samma axel men inte på samtliga hjul, vilket föreslås ingå i 104 § 2 mom., är otillräckligt när det gäller dubb- och friktionsdäck. Friktions- och dubbdäck har nämligen olika väggrepp i synnerhet på isbelagda ytor, och detta innebär att fordonet kan bli oberäkneligt att manövrera ifall både dubb- och friktionsdäck används på det. För att olikheterna i fråga om väggrepp ska utjämnas föreskrivs det att antalet dubbar på fordonets däck inte får avvika från varandra i så stor utsträckning att detta kan orsaka fara. Det exakta krav som anges i 17 § i användningsförordningen, där det föreskrivs att antalet dubbar på de enskilda däcken inte får avvika mer än 25 procent från antalet dubbar på det däck som har mest dubbar, ska dock inte tas in i lagen.

Detta fasta siffervärde har nämligen visat sig vara problematiskt t.ex. i sådana situationer där däck av olika tillverkare används på olika axlar i ett fordon, varvid antalet dubbar och dubbarnas storlek kan skilja sig avsevärt från varandra trots att däcken har liknande väggrepp. Denna bestämmelse har i vissa fall lett till att man varit tvungen att avlägsna dubbar från däcken för att uppfylla förordningens krav.

Trafiksäkerhetsverket ska i fortsättningen kunna meddela föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar på däcken. De tillåtna skillnaderna i antalet dubbar kan vara förknippade med fordonens egenskaper, t.ex. ifall det visas att ett fordon som är försedd med ett modernt stabiliseringssystem kan kontrolleras av föraren trots stora skillnader i antalet dubbar.

Med hjälp av föreskrifterna är det också möjligt att precisera hur slitna eller skadade dubbar som kan betraktas som tillåtna. Den skillnad på 25 procent som för närvarande tillåts i fråga om antalet dubbar kan även i fortsättningen användas som utgångspunkt vid bedömningen av om dubbdäcken är lämpliga att användas i vägtrafik.

Paragrafens 5 mom. motsvarar den gällande regleringen. För att garantera att de tyngsta fordonskombinationerna (fordonskombinationer vars massa överskrider 44 ton) kan ta sig fram på vägar ska man enligt momentet använda en särskild anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse, om den massa som totalt belastar drivaxlarna är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa. Som ett sådant hjälpmedel betraktas t.ex. en axel som tillfälligt kan omvandlas till en drivande axel, en sandningsanordning, nödkedjor och kedjehjul. Dessutom ska det särskilt förtydligas att konstruktioner som påverkar funktionen av en enda drivande axels differentialväxel inte heller i fortsättningen betraktas som en sådan anordning.

Enligt paragrafens 6 och 7 mom. får däck och band på cyklar, släpvagnar till cyklar, sparkcyklar, fordon som dras av djur samt traktorer, motorredskap och terrängfordon med en konstruktiv hastighet på högst 60 kilometer i timmen, liksom släpvagnar till dem, förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan. Dessa bestämmelser överensstämmer med den gällande regleringen.

Enligt paragrafens 8 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ha befogenheter att t.ex. för forsknings- eller tävlingsändamål bevilja undantag från den tid då användning av dubbdäck är tillåten.

Detta bemyndigande ska emellertid preciseras så att det framgår att undantag kan beviljas bara av särskilda skäl. Undantag ska kunna beviljas förutom för enskilda fordon även för flera fordon på samma gång. Denna typ av undantag har beviljats några gånger per år, och erfarenheterna av dem har varit goda både bland användarna och bland trafikövervakarna.

Godstransporter

107 §. Allmänna lastningsbestämmelser. Paragrafens 1 mom. utgör huvudregeln, enligt vilken ett fordon ska lastas så att inte någon av de massor som angetts av fordonets, kopplingsanordningarnas eller däckens tillverkare överskrids. Lasten i ett fordon får inte i sidled skjuta ut över fordonets eller lastutrymmets yttre mått. Det är ändamålsenligt att avvika från detta i vissa specialfall, om vilka det föreskrivs nedan. Undantag från huvudregeln görs också i bestämmelserna om specialtransporter av odelbara föremål och i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av dem.

En växellastkorg betraktas som fordonets last. Bestämmelsen förtydligar det nuvarande, mycket oklara läget. Som växellastkorg betraktas en lastkorg, planerad för ändamålet, som lyfts upp på fordonet med en flakväxlare, t.ex. en krokväxlare eller en vajerväxlare, som är fäst vid fordonet. Som växellastkorg betraktas även annat gods än en växellastkorg avsedd för godstransport som med hjälp av fordonets flakväxlare lastas på fordonet. Sådant annat gods kan bestå av t.ex. en personalbod eller ett flyttbart arbetsredskap som används på en byggarbetsplats. Exempelvis en lastkorg som fästs med en s.k. konisk tapp, som används allmänt vid tanktransporter, betraktas inte som en växellastkorg med tanke på lastningsbestämmelserna, utan som en del av fordonet.

I 2 mom. tillåts det att en växellastkorg är bredare än fordonet, förutsatt att den för fordon av detta slag allmänt tillåtna bredden på väg inte överskrids. En växellastkorg betraktas som fordonets last. En förutsättning för att bredden ska få överskridas är att fordonets fram- och baklyktor har monterats så att deras avstånd i sidled från växellastkorgens kanter inte överskrider

motsvarande maximimått som föreskrivits för fordonet. Bestämmelser om dessa mått finns i E-reglemente nr 48. I enlighet med en allmänt tillämplig princip ska ett fordon uppfylla de tekniska krav som var i kraft när fordonet första gången togs i bruk eller som varit i kraft efter det, så den tillämpliga versionen av E-reglementet beror på fordonets ålder. Bestämmelsen om lyktornas avstånd i sidled ska inte utsträckas till att gälla andra än fram- och baklyktor, eftersom det är rätt enkelt att ändra deras placering om en bred växellastkorg inte sedan tidigare har beaktats i dimensioneringen av fordonet.

Flyttning av t.ex. de körljus och riktningssvisare som är placerade på förarhytten vore i många fall ett orimligt krav och för att ett fordons bredd ska kunna uppfattas behöver inte alla lyktor flyttas. Växellastkorgar har i regel inte lyktor eller reflektorer, så med tanke på trafiksäkerheten är det motiverat att förutsätta att en växellastkorg, t.ex. ett sopflak, inte sträcker sig för mycket utanför fordonets bredd som anges av fordonets lyktor.

I 3 mom. föreskrivs det i vilken mån fordonets last får överskrida fordonets längd framtill och baktill. Bestämmelsen motsvarar i övrigt gällande bestämmelser, men i fråga om överskridandet av den tillåtna längden för fordon hänvisas det till bestämmelserna senare i samma kapitel, där det i vissa fall tillåts att den på väg allmänt tillåtna längden överskrids.

I 4 mom. förutsätts att om lasten är bredare än fordonet i övrigt, ska man försäkra sig om att föraren kan se längs fordonets sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet. För att uppfylla detta krav kan det vid behov användas tilläggspeglar eller någon annan anordning som möjliggör indirekt sikt. Sådan tilläggsutrustning behöver inte uppfylla de tekniska krav och krav på godkännande som ställs på fordonets ursprungliga anordningar för indirekt sikt. I praktiken ska bestämmelsen tillämpas vid transport av t.ex. växellastkorgar, båtar eller camprar när justeringsmånen för fordonets ursprungliga speglar inte möjliggör sikt bakom fordonet. Kravet anses vara uppfyllt när föraren i speglarna eller på skärmen ser den bakre delen av lastens breda del, t.ex. de bakre hörnen på en båt eller en växellastkorg eller när kameran är placerad så att man med hjälp av den kan ge akt på trafiken bakom fordonet.

I 5 mom. föreskrivs om den maximala massa som får transporteras på en personbils tak. Placering av last på en personbils tak får inte leda till en situation där någon av fordonets tillåtna massor överskrids. Inte heller den av biltillverkaren angivna största tillåtna taklasten får överskridas. Den största tillåtna taklasten får även i fortsättningen uppgå till 10 procent av personbilens egenmassa, med de begränsningar som anges ovan.

I 6 mom. finns en allmän bestämmelse om att massan för en fordonskombination inte får överskrida någon av de av tillverkaren tillåtna massorna och inte heller den för dragfordonet tillåtna kombinationsmassan. Inte heller någon av de maximimassor som angetts i samband med att fordonet godkändes för trafik får överskridas. På så sätt säkerställs det att fordonskombinationen uppfyller de tekniska krav som ställs på t.ex. dess bromsar och kopplingsanordningar.

I 7 mom. förbjuds användning av motorredskap för transport av varor. Undantag utgörs även i fortsättningen av transporter som utförs på motorredskapets arbetsplats, t.ex. transporter enligt motorredskapets bruksändamål på en byggarbetsplats samt transporter som det föreskrivs särskilt om i 154 §. Bestämmelserna motsvarar de gällande bestämmelserna.

108 §. Placering av last. I paragrafen föreskrivs det om placering av godslast i ett lastutrymme. I 1 mom. föreskrivs det att lasten i mån av möjlighet ska placeras så att fordonets tyngdpunkt befinner sig lågt och nära fordonets längsgående mittlinje.

När nya tunga godstransportfordon godkänns för trafik förutsätts i många fall att fordonets elektroniska stabilitetskontrollsystem justeras i enlighet med fordonets användningsändamål. I praktiken avses med detta att den sannolika höjden för det lastade fordonets tyngdpunkt beaktas. Syftet med detta är att å ena sidan minska risken för att fordonet ska välta och å andra sidan undvika situationer där systemet ingriper i körningen med alltför låg tröskel. När fordonets användningsändamål ändras t.ex. så att dess tyngdpunkt när det är lastat är betydligt högre upp än tidigare, ska inställningarna för det elektroniska stabilitetskontrollsystemet i mån av möjlighet ändras i enlighet med detta. Bestämmelserna motsvarar de gällande bestämmelserna.

I 2 mom. förbjuds lastning av en medelaxelsläpvagn så att medelaxelsläpvagnen lättar på dragfordonets bakre del. Ett sådant lastningssätt kan leda till att fordonskombinationen beter sig på ett oförutsägbart sätt särskilt på en hal vägyta. En medelaxelsläpvagn ska lastas så att den pressar dragfordonets bakre del en aning nedåt. Den nedtryckande statiska kraften får emellertid inte överskrida de vertikallaster som är tillåtna för fordon eller deras kopplingsanordningar. De tillåtna vertikallasterna ska enligt EU-bestämmelserna i nya person- och paketbilar vara minst 4 procent av den största tillåtna massa som får dras och minst 25 kg. I praktiken är de vertikallaster som godkänts för bilar i allmänhet större än detta. En medelaxelsläpvagn får inte lastas så att den statiska vertikala kraft som belastar dragfordonet överskrider 10 procent av släpvagnens största tillåtna massa eller en kraft som motsvarar en massa på 1 000 kilogram. Den lägre kraften utgör gränsen. Bestämmelserna motsvarar det som anges i klassificeringen av fordon enligt ramdirektivet för bilar och släpvagnar.

109 §. Säkring av last. I 1 mom. förutsätts att ett fordon ska lastas på ett sådant sätt att lasten inte under körning förskjuter sig så att denna förskjutning kan orsaka fara. Lasten ska vid behov fastgöras så att den hålls på plats vid alla inbromsningar och vid körning i kurvor. Bestämmelserna gäller lasten i ett fordons lastutrymme. Inte heller i fortsättningen förutsätts det att lasten ska fastgöras t.ex. när varor transporteras i en personbils slutna bagageutrymme på ett sådant sätt att lastens rörelser under körningen inte orsakar någon fara.

Vid inbromsningar kan lasten utsättas för en horisontell kraft motsvarande lastens massa, som motsvarar en retardation på 10 m/s^2 . I kurvor utsätts lasten särskilt i tunga fordon för något mindre krafter än detta, som i praktiken motsvarar en retardation på högst 5 m/s^2 . Inte heller i fortsättningen förutsätts det att lasten ska säkras så att den hålls på plats även i en olyckssituation.

I 2 mom. förutsätts att lasten ska säkras genom att den stöds, genom surring, låsning eller övertäckning så att kraven i 1 mom. uppfylls. Bestämmelserna motsvarar gällande bestämmelser, men de preciseras i det föreslagna 3 mom. där det förutsätts åtminstone en surring som förhindrar att lasten rör sig vertikalt när friktionen mellan lasten och lastutrymme utnyttjas för att lasten ska hållas på plats i enlighet med 1 mom. Avsikten med kravet är att förhindra att osurrade föremål som transporteras t.ex. ovanpå en gummimatta förskjuts i lastutrymme när fordonet bromsar in eller kör på en kurvig och gropig väg.

En surringsanordning som hindrar lasten från att förskjutas framåt ska vara så vågrät som möjligt, och får inte utan ett särskilt skäl bilda en större vinkel än 60 grader i förhållande till horisontalplanet. Surringsanordningen får inte ligga mot någon skarp kant hos fordonet eller lasten så att det finns risk för att den skadas under transporten. De surringsanordningar som används för att fastgöra lasten ska vara omsorgsfullt spända och spänningen i dem ska vid behov kontrolleras under transporten. Skulle en enstaka surringsanordning eller fästpunkt lossna, skadas eller ge vika, får surringen av lasten inte i övrigt försvagas till följd av detta. Strävan är att en surringsspännare ska placeras innanför fordonets yttre mått så att den inte medför fara. En container som inte kan låsas i lastkorgen med ett containerlås ska surras med

minst fyra bindningar som fastgörs vid topp- och bottenhörnbeslagen, och den ska vid behov stödjas mot lastkorgen.

Den sammanlagda nominella hållfastheten hos de bindningar som hindrar lasten från att förskjutas framåt ska, när den räknas ihop på båda sidorna av lastutrymmet, vara minst lika stor som lastens vikt samt, beräknad tvärsöver fordonet eller bakåt, minst lika stor som hälften av lastens vikt, om inte stödandet av lasten samt friktionen mellan lasten och lastutrymmets botten eller lastens kvalitet medger en mindre hållfasthet hos bindningen.

I 4 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen att lasten ska överäckas med presenning, om det finns risk för att lasten dammar eller faller ut över vägen på grund av luftdraget.

Det finns gott om anvisningar om säkring och fastgörande av olika slags laster och genom att följa dessa anvisningar kan man uppfylla de ovannämnda kraven. Täckande anvisningar finns t.ex. i Europeiska unionens publikation Lastsäkring för vägtransport, som på svenska är fritt tillgänglig t.ex. på webbplatsen EU-rätten och EU-publikationer: <https://publications.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/30c7c1dc-f26e-44af-bd4c-2434b43edd7e>.

110 §. Markering av last. I 1 mom. förutsätts på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen att lasten ska markeras med en markeringsflagga när lasten framtill överskrider fordonets yttre mått i längdriktningen eller baktill överskrider fordonets yttre mått i längdriktningen med mer än 1,00 meter. Eftersom det i Finland i lastbilar rätt allmänt används växellastkorgar som baktill överskrider bilens längd med mer än 1,00 meter, tillåts som alternativ till markeringsflaggan ränder som fästs eller målas i växellastkorgens bakre hörn, som ska varna medtrafikanter om en växellastkorg som sträcker sig långt bak. För denna markering kan likadana ränder användas som används t.ex. för att markera breda transporter och de röda ränderna kan, om man så önskar, göras av reflekterande material. Inte heller i dessa markeringar som syns bakåt får någon annan reflekterande färg än röd färg användas. Ett bakre underkörningsskydd på ett fordon anses höra till fordonets längd, så den nämnda överskridningen på mer än 1,00 meter kan man i många fall komma ifrån genom använda ett bakre underkörningsskydd som kan justeras i längdriktningen.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen att last som avses i 1 mom., som överskrider fordonets yttre mått, ska förses med reflektorer och lyktor under mörker eller vid skymning eller när väderförhållandena annars kräver det, t.ex. i tät dimma eller snöyra. Kravet tillämpas inte på sådana växellastkorgar som är försedda med i 1 mom. avsedda ränder som reflekterar rött ljus bakåt, eftersom detta skulle vara svårt att genomföra. Kravet att lasten ska förses med bakljus tillämpas dock även på växellastkorgar när växellastkorgen göra att fordonets egna bakljus inte syns i enlighet med de synlighetsvinklar som föreskrivits för dem. Bestämmelser om synlighetsvinklar finns i E-reglemente nr 48.

I 3 mom. preciseras att de bestämmelser som gäller markering av den del av en last som baktill är längre än fordonets längd inte behöver tillämpas när en släpvagn är kopplad till fordonet som i praktiken hindrar en sammanstötning bakifrån med dragfordonets last. Det förutsätts emellertid inte att markeringarna på en extra lång last ska avlägsnas när en släpvagn kopplas till fordonet, eftersom den långa lasten kan medföra en för andra vägtrafikanter överraskande rörelse i sidled t.ex. när fordonet svänger. Lastningen får inte göras så att det uppstår en risk för att lasten i dragfordonet ska vidröra släpvagnen eller lasten i den under körningen.

I 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om de medel som ska användas för att markera lasten. Föreskrifter behövs om det uppstår oklarhet

om t.ex. effekten på de lyktor som ska användas för att markera lasten eller vilken slags märkning som anses vara reflekterande.

111 §. *Transport av fordon eller arbetsredskap som används för lastning.* I lagen tas det in bestämmelser om möjligheten att transportera motorredskap eller arbetsredskap som behövs för av- och pålastning av ett fordon som är avsett för godstransport, trots att detta leder till att den för fordonet eller fordonskombinationen allmänt tillåtna längden överskrids.

Ett sådant fordon är t.ex. en gaffeltruck som kopplas bakom lastutrymmet och används för av- och pålastning av styckegods. Ett motsvarande arbetsredskap är t.ex. en timmerkran som kopplats bakom fordonet eller en sidokran som används för att lasta containrar. Förutsättningen är att fordonet eller arbetsredskapet inte överskrider bredden på det fordon som används vid lasttransporten och att fordonet uppfyller de föreskrivna kraven på måttet för det bakre underkörningsskyddet även när det fordon eller det arbetsredskap som används för lastning är kopplat till fordonet.

Det förutsätts inte att de krav som gäller hållfastheten för det bakre underkörningsskyddet ska uppfyllas, eftersom det vore så besvärligt att visa att kraven uppfyllts att bestämmelsen i praktiken skulle tillämpas i mycket liten grad. De motorredskap och arbetsredskap som avses här är så pass stabilt konstruerade att de, när kraven på måttet för det bakre underkörningsskyddet uppfylls, i praktiken fungerar väl som bakre underkörningsskydd. Kraven på bakre underkörningsskydd behöver inte heller i fråga om måtten uppfyllas med anledning av bestämmelserna i 112 § när det fordon eller det arbetsredskap som används för lastning finns mellan två fordon som är kopplade till varandra.

Kraven på synbarhet för lyktor och bakre registreringsskylt på fordon avsedda för godstransport får vid behov uppfyllas genom en extra ställning för dubblering av lyktor och registreringsskylt. I detta sammanhang behöver fordonets ursprungliga lyktor inte avlägsnas eller täckas över, om de inte orsakar reflektioner som kan medföra fara. Reflektorer och lyktor på ett fordon eller ett arbetsredskap som transporteras bakom lastutrymmet ska täckas över om de kan medföra fara för den övriga trafiken. En sådan situation kan uppstå t.ex. om en reflektor på ett fordon reflekterar en färg som ger en felaktig bild av fordonets färdriktning.

Ett fordon eller ett arbetsredskap som avses här betraktas som last, så det omfattas av alla bestämmelser som gäller lastning och markering av last. Ingen av de för fordonet eller fordonskombinationen tillåtna massorna får överskridas och transporten får inte leda till att det krav som gäller den massa som belastar den styrande axeln inte uppfylls.

112 §. *Last som överskrider för fordon tillåtna mått.* Förutom i den situation som avses i 111 § får lasten i ett fordon i fortsättningen överskrida den för fordonet allmänt tillåtna största längden även när en släpvagn är kopplad till fordonet. Behovet av överskridningar har samband med t.ex. transport av långt virke eller flera timmerknippen i en dragbil för en fordonskombination för virkestransport. Överskridande av den tillåtna längden för dragfordon, t.ex. den tillåtna längden på 12 meter för bilar, anses inte medföra någon risk när det till bilen är kopplad en släpvagn, som hindrar en sammanstötning bakifrån med den last som överskrider fordonets yttre mått.

De i 111 § avsedda krav som gäller det bakre underkörningsskyddet behöver således inte heller tillämpas i den situation som avses i 111 §, när ett fordon eller ett arbetsredskap som används för lastning finns mellan två fordon som är kopplade till varandra.

Av praktiska skäl tillåts överskridningar också för endast dragbilen vid korta förflyttningar i samband med lastning eller lossning av fordonskombinationer. Lastning som avses här får inte

medföra risk för att lasten i dragfordonet ska vidröra släpvagnen eller lasten i den under körningen. Av det som föreskrivs i 110 § 3 mom. följer att det inte förutsätts att last som avses här ska markeras. Den största tillåtna längden för en fordonskombination får inte överskridas genom lastning enligt denna paragraf.

På lastning som avses här behöver bestämmelserna om maximilängder för lastutrymmen i tabell 1 i bilaga 7 i regel inte tillämpas. Bestämmelserna om maximilängder för lastutrymmen ska dock tillämpas på transporter av containrar och växellastkorgar, eftersom användningen av dessa annars skulle bli ett lockande sätt att kringgå bestämmelserna.

113 §. Båtar och camprar. I 1 mom. tillåts även i fortsättningen transport av en båt, även om dess bredd överskrider bredden på det fordon som används för transporten. Vid transporten ska vid behov tilläggspeglar eller motsvarande utrustning användas och vid markeringen av den båt som transporteras tillämpas bestämmelserna om markering av last. På transporten av en båt som överskrider de mått som allmänt tillåts på väg tillämpas även i fortsättningen bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransporter.

I 1 mom. tillåts även transport av en löstagbar camper i en last- eller paketbils öppna lastutrymme, trots att campern är bredare än fordonet. Den allmänt tillåtna bredden på väg på 2,60 meter får inte överskridas.

Campern ska vara avsedd för inkvartering och får inte öka fordonets transportkapacitet. Campern utgör fordonets last och man får inte vistas i den under färden. Transporten inverkar alltså inte på den skattemässiga behandlingen av fordonet.

Transporten ska ske enligt lastningsbestämmelserna och fordonet ska vid behov förses med tilläggspeglar eller motsvarande utrustning. För att trygga säkerheten vid transporten förutsätts att de delar av en camper som är väsentligt bredare än fordonet ska förses med tillräckliga reflektorer och lyktor. Om campern hindrar fordonets baklyktor, bakre reflektorer och bakre registreringsskylt från att synas, ska motsvarande tilläggslyktor, tilläggsreflektorer och tilläggsregistreringsskylt användas. Fordonets ursprungliga lyktor, reflektorer och registreringsskylt behöver inte avlägsnas.

I 2 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om ovannämnda lyktor och reflektorer som fästs på en camper. Syftet med de föreskrifter som gäller lyktornas och reflektoreernas placering samt ljusets färg och styrka är att det i Finland ska vara möjligt att använda sådana camprar som används allmänt i Europa och som tillverkats för ändamålet, utan några ändringar. Dessutom bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov meddela föreskrifter om andra säkerhetskrav som har samband med transport av camprar. Bemyndigandet kan användas om det uppstår behov av att ingripa i någon risk som är förknippad med transporten av camprar.

114 §. Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter. Ansvaret för lastning av fordon vid kommersiella transporter förblir oförändrat. Bestämmelserna motsvarar i sak bestämmelserna i 87 a § i den gällande vägtrafiklagen. Hänvisningarna i paragrafen till andra bestämmelser och föreskrifter uppdateras. När det gäller vägtransport av farliga ämnen hänvisas det i 7 mom. i fråga om andra bestämmelser än bestämmelserna i 4 och 5 mom. om deklaration av en containers eller ett växelflaks vikt till lagen om transport av farliga ämnen.

Fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått vid användning av fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Bestämmelserna om fordons och fordonskombinationers största tillåtna massor och huvudmått lyfts från användningsförordningen till lagnivå. Det görs inga stora ändringar i sak, men bestämmelsernas struktur ändras så att de numeriska värdena för de tillåtna måtten och massorna i huvudsak anges i tabeller som finns som bilagor till lagen.

115 §. *Fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I paragrafen föreskrivs om vissa med tanke på belastningen på väg och fordonets manövrerbarhet behövliga tilläggskrav som gäller fordon vars största tillåtna massa på axel, boggi eller hela fordonet på väg är större än den inom EU i internationell trafik allmänt tillåtna massan. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 19 b § i användningsförordningen, men i den görs vissa lindringar. Lindringarna gäller fordon med tekniska lösningar som ska minska belastningen på vägarna och förbättra manövrerbarheten. I överensstämmelse med paragrafens namn gäller kraven även andra än registreringspliktiga fordon, så förutom på bilar och deras släpvagnar ska kraven tillämpas t.ex. på fordon som släpas med en traktor. Kraven ska dock inte gälla släpfordon som allmänt används i jordbruk, vars tillåtna släphastighet är låg.

I 1 mom. 1 punkten förutsätts att en treaxlad boggi på en bil även i fortsättningen ska ha minst en styrande axel. På så sätt kan man minska att däcken på tungt belastade axlar glider i sidled i snäva svängar och därigenom belastningen på vägarna. Som ett alternativ till en styrande axel tillåts emellertid i fortsättningen en sådan medspårande axel där styrningen låser sig i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är 30 kilometer i timmen eller högre. En sådan konstruktion är förmånligare än en styrande axel som aktivt följer förarens styrrörelser. Syftet med kravet att styrningen ska låsa sig vid landsvägshastigheter är att säkerställa att bilen betar sig stabilt.

Paragrafens *1 mom. 2 punkt* motsvarar den gällande bestämmelsen i sak, men där används i stället för termen tvångsstyrd termen styrande som definieras i 88 §.

I 1 mom. 3 punkten förbjuds på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen användning av en medspårande axel som den bakersta axeln i en tvåaxlad boggi på en egentlig släpvagn. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa kombinationens stabilitet vid landsvägskörning, och därför tillåts *i 2 mom.* en sådan konstruktion när den medspårande axeln har genomfört så att den låser sig i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är 30 kilometer i timmen eller högre. En styrande bakre axel är tillåten också när det har visats att fordonet uppfyller de tekniska kraven i en sådan version av E-reglemente nr 79, som gäller styrutrustning, som tillämpades vid den tidpunkt när fordonet togs i bruk första gången eller senare. Eftersom det nämnda E-reglementet redan under en lång tid har varit en förutsättning för ibruktagandet av en släpvagn till ett fordon, gäller förbudet mot en medspårande bakre axel i praktiken främst andra släpvagnar än sådana som dras med bil.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen om fördelningen av de massor som belastar en boggi med tre eller flera axlar mellan den medspårande axeln och övriga axlar. Syftet med kravet att största delen av den massa som belastar en boggi ska belasta andra axlar än boggins medspårande axlar är att säkerställa att fordonet kan köras stabilt i landsvägshastigheter. Manövrerbarheten av sådana tunga fordon som avses här vid låga hastigheter utgör inte något problem med tanke på trafiksäkerheten. Kravet behöver således inte utsträckas till att gälla sådana medspårande axlar som låser sig i ett läge som motsvarar körning rakt fram senast när körhastigheten överstiger 30 kilometer i timmen. I detta moment betraktas sådana axlar som andra än medspårande axlar. Momentets krav som gäller fördelningen av massan tillämpas inte heller på fordon som har visats uppfylla de tekniska kraven i en sådan version av E-reglemente nr 79, som gäller styrutrustning, som tillämpades vid den tidpunkt när fordonet togs i bruk första gången eller senare. I det nämnda E-reglementet föreskrivs

om krav som gäller fordonets manövrerbarhet och det finns inga grunder för nationella tilläggskrav.

I 3 mom. preciseras att paragrafen inte behöver tillämpas på fordon vilkas högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen eller lägre. Sådana fordon är t.ex. ett flertal olika släpfordon som är avsedda att användas i jordbruk, vars manövrerbarhet på väg inte är förknippad med någon risk på grund av den låga hastigheten.

116 §. *Största tillåtna massa på axel eller boggi på motordrivna fordon och släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* Till innehållet motsvarar paragrafen i huvudsak 20 § i användningsförordningen, men bestämmelser om största tillåtna massor på axel och boggi ska i fortsättningen finnas i tabeller som finns som bilaga till lagen. I fortsättningen ska paragrafen gälla också andra fordon än bilar och deras släpvagnar. På så sätt elimineras sådana oklarheter som har samband med de tillåtna massorna på axel och boggi för andra fordon än bilar och deras släpvagnar, som föranleds av de delvis oklara hänvisningarna i den gällande användningsförordningen.

I 1 mom. hänvisas det i fråga om den massa som belastar en axel på ett motordrivet fordon och ett släpfordon till tabell 1 i bilaga 6. Som släpfordon betraktas en släpvagn som kopplas till ett motorfordon eller dess släpvagn eller en släpanordning som kopplas till ett annat fordon än en bil. Som drivande axel betraktas den axel som fortgående används för kraftöverföring när fordonet är lastat och i normal vägtrafik. Som drivande axel betraktas således inte en axel som, för att förbättra framdrivningsförmågan, temporärt ändras så att den blir drivande.

I 2 mom. finns en motsvarande hänvisning som i 1 mom. till tabell 2 i bilaga 6 i fråga om den massa som belastar en boggi på ett motordrivet fordon och ett släpfordon.

Det görs inga stora ändringar i de största på väg tillåtna massorna på axel och boggi för bilar och deras släpvagnar, men tillämpningen av de tillåtna gränsvärdena på andra fordon än bilar och deras släpvagnar klarläggs och vissa tvetydiga bestämmelser ändras så att de blir entydigare. De tillåtna massorna är i huvudsak de samma som föreskrivits i mått- och viktdirektivet för bilar och deras släpvagnar inom internationell trafik.

I punkt h i tabell 2 i bilaga 6 föreskrivs att den största tillåtna massan på en boggi med två framaxlar på en bil är 20 ton när axelavståndet är minst 1,8 meter. Bestämmelsen är ny och klarlägger det nuvarande rätt oklara läget där det inte entydigt har föreskrivits någon maximimassa för en sådan konstruktion. Den axelkonstruktion som avses här har blivit vanligare under de senaste åren, eftersom antalet axlar på bilar har ökat och eftersom de avgasefterbehandlingsanläggningar som utsläppskraven för bilar förutsätter kräver en hel del utrymme bakom den främsta axeln. Till följd av detta blir avståndet mellan de främre axlarna längre än tidigare. För bilar som finns på marknaden eller som är i bruk har det inte godkänts större massor för de intilliggande framaxlarna än den föreslagna massan på 20 ton, så någon övergångsbestämmelse behövs inte.

Eftersom utgångspunkten för gränsvärdena är att belastningen på vägar och broar ska vara rimlig, kan samma värden under samma förutsättningar användas även för fordon i andra kategorier. På de massor som belastar axel och boggi på t.ex. traktorer och motorredskap samt fordon som släpas med dessa tillämpas således i regel mindre massor som bestäms enligt antalet axlar och axelavståndet för motsvarande axel och boggi på en bil och dess släpvagn. Större värden för massa, som anges i tabellerna, kan tillämpas om det har visats att de villkor som gäller dem uppfylls t.ex. i fråga om luftfjädring eller parhjul.

Även om gränsvärdena utsträcks till att gälla fordon i alla fordonskategorier ändrar detta inte i praktiken nuläget, men slopandet av den tvetydiga hänvisningen i den gällande bestämmelsen gör bestämmelsen tydligare än för närvarande.

Till tabellen fogas som en ny bestämmelse kravet att summan av de massor som belastar separata fram- eller bakaxlar inte får överskrida den största tillåtna massa som föreskrivits för en boggi med motsvarande egenskaper och axelavstånd. Detta preciserar att man inte kan öka den sammanlagda tillåtna massan på axlarna genom att göra axlarnas fjädring oberoende från varandra. Boggikonstruktionen fördelar belastningen i önskat förhållande och är således bättre med tanke på vägbelastningen, och det är inte motiverat att tillåta en större massa för någon annan konstruktion än en boggikonstruktion. I fråga om fordon som redan är i bruk, som inte överensstämmer med denna bestämmelse, föreskrivs genom en övergångsbestämmelse att användningen av fordonen får fortsätta i enlighet med de massor som tidigare antecknats i registret för dem.

I 3 mom. tillåts tillfällig överskridning av den massa som allmänt tillåts belasta den drivande axeln eller de drivande axlarna, när detta behövs för att säkerställa att fordonet kan ta sig fram på en hal vägyta.

Bestämmelsen motsvarar den gällande bestämmelsen i 19 a § 2 mom. i användningsförordningen, men ska i fortsättningen gälla även andra fordon än bilar. Således är det t.ex. tillåtet att förbättra förmågan för en påhängsvagnskombination att ta sig fram på en hal väg genom att lätta på påhängsvagnens främsta axel och således öka den massa som belastar dragbilens drivande axel. Jämfört med gällande bestämmelse preciseras bestämmelsen genom att i ovan beskrivna situationer där axeln lättas respektive lyfts också tillåta att massan på andra axlar än de drivande axlarna eller boggin överskrider den allmänt tillåtna massan. Förutsättningen är emellertid att axellyftanordningen i första hand används för att förbättra fordonets framdrivningsförmåga, dvs. ökning av den massa som belastar de drivande axlarna och att åtgärden inte skadar vägen.

117 §. Största tillåtna massa för bilar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.

Den största tillåtna massan för en bil ändras inte, men de största tillåtna massor som beror på fordonets konstruktion anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Den övergångsbestämmelse som togs in i användningsförordningen 2013 i samband med en höjning av de största tillåtna massorna tas inte med i tabellen. Övergångsbestämmelsen är i kraft till och med den 30 april 2018 och lagen föreslås inte träda i kraft före det.

118 §. Största tillåtna massa för traktorer, motorredskap och terrängfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat. Bestämmelserna om största tillåtna massor på väg för traktorer, motorredskap och terrängfordon förtydligas genom att de delvis oklara hänvisningsbestämmelserna i 27 § i användningsförordningen anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Eftersom utgångspunkten för de massor som tillåts på väg är belastningen på vägar och broar, är de tillåtna massorna i regel desamma som för bilar och deras släpvagnar med motsvarande konstruktioner. På dessa fordon kunde sådan tilläggs massa som tillåts med anledning av en alternativ drivkraft tillämpas på samma sätt som på bilar. I praktiken är de tillåtna massorna för de fordon som avses här ofta betydligt lägre än de värden som anges i tabellen, eftersom de av tillverkaren tillåtna massorna eller de tekniskt tillåtna massorna för fordonet eller dess däck begränsar den tillåtna massan.

Den största tillåtna massan för ett fordon som är försett med band är i regel densamma som för ett hjulförsett fordon med fem axlar. För att hålla den punktlast som belastar broar rimlig kan

dock den massa som ett fordon's band belastar vägen med vid behov begränsas genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket när bandet har kort kontaktyta med marken.

Som största tillåtna massan på väg för ett fordon som är försett med metallband har i 27 § i användningsförförordningen föreskrivits 20 ton. Syftet med bestämmelsen är att förhindra att vägytan skadas för mycket på grund av de hårda banden. Bestämmelsen lindras så att den inte längre gäller fordon som är försedda med metallband, där de delar som är i kontakt med vägen är gummibelagda.

119 §. *Belastning på två- och trehjuliga fordon och med dem jämförbara fyrhjuliga fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* De tillåtna massorna för två- och trehjuliga motordrivna fordon och med dem jämförbara fyrhjuliga fordon (fordon i kategori L) ändras inte i sak, men massorna anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Till innehållet motsvarar bestämmelserna de bestämmelser som finns i 39 och 45 § i användningsförförordningen, som till denna del överensstämmer med motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Maximimassorna i tabellen gäller fordonens person- och godslast. I fråga om fordon i kategori L föreskrivs det inte separat om tillåtna maximimassor för lastade fordon, utan dessa bestäms i enlighet med de för fordonen tekniskt tillåtna massorna. I praktiken är de tillåtna massorna för dessa fordon, med rätt lätta konstruktioner, betydligt lägre än de massor som på grund av belastningen på vägar och broar föreskrivits för andra fordon. I fråga om relativt nya fordon i kategori L föreskrivs om de tillåtna maximimassorna även i den nämnda EU-förordningen och i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 44/2014 som antagits med stöd av den.

120 §. *Till en traktor, som är registrerad i en EES stat, kopplad släpfordons massa i jord- och skogsbruksanvändning.* Inga innehållsliga ändringar görs gällande de tillåtna massorna av släpfordon som är kopplade till traktorer och som används i jord- och skogsbruksanvändning. Bestämmelsen ska motsvara 35 § i **användningsförförordningen** annars, men andra momentet i förordningens 35 § ska skiljas till en egen paragraf. Momentet gäller kommersiell transport av produkter från närmast annan än från egen gård.

För, i praktiken nya, traktorer har man redan länge meddelat tekniskt tillåtna massor av släpfordon, vilket avgränsar de tillåtna massorna till mindre än de maximivärden som om vilka det stiftas här. Fordon som används i jordbruk är ändå väldigt långlivade, alltså finns det även i fortsättningen behov av t.ex. massavärden som är bundna till en traktors egenmassa, speciellt då när de av tillverkaren tillåtna massorna inte är kända.

I paragrafens *andra moment* ska det stiftas tydligare än i nuläget om att när en släpvagns tillåtna massa definieras, får i en traktors egenmassa räknas en tilläggstyngd av högst en tredjedel av traktorns i registret antecknade egenmassa, som inte innehåller tilläggstyngdens massa.

I paragrafens *3 moment* ska den nuvarande bestämmelsen specificeras genom att förutsätta att författningarna och bestämmelserna om ljus, reflektorer och skyltar för långsamtgående fordon tillämpas också på det fordon som är kopplat till det fordon som släpas med en traktor. Samma förutsättningar gäller alltså för det bakersta fordonet i kombinationen oberoende om det är kopplat till traktorn eller det fordon som släpas.

Enligt paragrafens *4 moment* skulle det i enlighet med 6:e momentet i 35 § i användningsförförordningen förbjudas att till en lastbärande traktor som är försedd med ledramsstyrning kopplas ett släpfordon. Bestämmelsen gäller närmast äldre så kallade dumprar som klassificerades före år 1993 som traktorer.

3 momentet i 11 § i den nuvarande bruksförfordningen ska tas som sådan som 5:e moment. Således får ett släde kopplas till en traktor även i fortsättningen, bara det inte orsakar fara eller olägenhet för den övriga trafiken.

121 §. *Till en traktor, som är registrerad i en EES stat, kopplad släpfordons massa i annan än jord- och skogsbruksanvändning.* Kopplingsmassan för ett släpfordon som kopplas till en traktor får inte överskrida de värden som anges i tabell 7 i bilaga 6 då traktorn används för andra transporter än sådana som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen. Bestämmelserna motsvarar sakligt det 2:a momentet i 35 § i den nuvarande användningsförfordningen, men hänvisningen till skattelagstiftningen skulle bli uppdaterad.

En kopplingsmassa som överskrider 10 ton för ett släpfordon som kopplas till en traktor skulle fortfarande vid kommersiella transporter endast vara möjlig vid koppling till trafiktraktor. Nya traktorer som ersätter trafiktraktorerna ska således inte heller i fortsättningen i praktiken kunna användas, på samma sätt som trafiktraktorerna, i till exempel schaktning och andra kommersiella transporter av tung vara.

I paragrafens 2 *moment* skulle det för klarhetens skull konstateras att också i de transporter som anses i den här paragrafen tillämpas de gränsvärden som tillämpas i jord- och skogsbruk då när de begränsar de tillåtna massorna. Dessa gränsvärden är märkvärdigt höga och blir således sällan tillämpliga. I kommersiella transporter används i praktiken tämligen nya fordon, således blir de massor som tillverkarna godkänner för olika fordonskombinationer på sidan av de allmänt godkända massorna, faktorer som drar gränser för massorna.

I paragrafens 3 *moment* preciseras att de gränsvärden som gäller kopplingsmassorna tillämpas på den sammanräknade massan av bogserade fordon då det gäller en fordonskombination av mer än två fordon.

122 §. *Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar som har registrerats och tagits i bruk i en EES-stat.* De största tillåtna massorna för fordonskombinationer bestående av en bil och en eller flera släpvagnar ändras inte, men de största tillåtna massor som beror på konstruktionen hos fordonen i kombinationen anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Den övergångsbestämmelse som togs in i användningsförfordningen 2013 i samband med en höjning av de största tillåtna massorna tas inte med i tabellen. Övergångsbestämmelsen är i kraft till och med den 30 april 2018 och lagen föreslås inte träda i kraft före det.

123 §. *Största tillåtna massa för kombinationer av traktorer, motorredskap eller terrängfordon och släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.*

De största tillåtna massorna för fordonskombinationer bestående av en traktor, ett motorredskap eller ett terrängfordon och ett släpfordon anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Samtidigt förtydligas de gällande bestämmelserna, där det i fråga om dessa massor i viss mån tvetydigt hänvisas till andra fordonskombinationer som är så lika som möjligt.

De största tillåtna massorna för de fordonskombinationer som avses här motsvarar de massor som tillåts för en kombination av bil och släpvagn, men i tabellen anges endast de värden som motsvarar det antal axlar som allmänt används i dessa kombinationer. Eftersom antalet axlar i dessa kombinationer i allmänhet inte är större än fem, kan de tillåtna kombinationsmassorna begränsas till högst 44 ton, varvid det inte finns behov av att utfärda bestämmelser om den maximimassa som är bunden till avståndet mellan de yttersta axlarna i kombinationen (broregelmassa). Det finns inte heller behov av någon begränsning som baserar sig på förhållandet mellan motoreffekt och massa, eftersom hastigheterna för de fordon som avses här i allmänhet

är låga och behovet av effekt av den anledningen lägre än i fråga om motsvarande bildragna kombinationer.

I praktiken är de fordon som avses här i allmänhet till sin konstruktion sådana att de för dem tekniskt tillåtna massorna inte möjliggör tillämpning av de i vägtrafik tillåtna maximimassor som föreskrivs här.

124 §. *Undantag som gäller massan på en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat vid transport av farliga ämnen.* De nuvarande undantagen i 23 a § i användningsförordningen, som har samband med den tillåtna massan för en bildragen fordonskombination vid transport av farliga ämnen, lyfts upp till lagnivå.

Den tillåtna kombinationsmassan vid fordonstransporter av farliga ämnen ska i enlighet med 1 mom. även i fortsättningen vara 68 ton. Den nämnda kombinationsmassan på 68 ton ska fortfarande vara tillåten för en fordonskombination bestående av en bil och en egentlig släpvagn när dragbilen har minst fyra axlar och släpvagnen har minst fyra axlar. I fortsättningen tillåts en kombinationsmassa på 68 ton också för en fordonskombination bestående av en dragbil och två påhängsvagnar. En normalt dimensionerad s.k. B-train beter sig stabilare vid körning än en motsvarande kombination bestående av en bil och en egentlig släpvagn, så det är motiverat att för en B-train tillåta samma maximimassa som för en kombination bestående av en bil och en egentlig släpvagn. En kombination som baserar sig på påhängsvagnar är också bättre t.ex. med tanke på service och reparation av dragbilen, eftersom en påhängsvagn som innehåller farliga ämnen, som inte får tas in i reparationsutrymmena, snabbt kan kopplas loss från dragbilen.

I 2 mom. förutsätts på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen att i en fordonskombination med högst åtta axlar och med en massa som överskrider 64 ton, som används för transport av farliga ämnen, ska minst 65 procent av släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda massa belasta sådana axlar som är försedda med parhjul. Undantag från det s.k. parhjulskravet tillåts också i fortsättningen när det är fråga om tanktransport av farliga ämnen, där mängden farliga ämnen som transporteras överskrider 5 ton. Den nämnda minimimängden på 5 ton är till för att säkerställa att kravet på användning av parhjul som gäller andra transporter inte kringgås genom transport av små mängder farliga ämnen. Vid tanktransporter av farliga ämnen tillåts även i fortsättningen undantag från parhjulskravet, eftersom ett fordon som är försett med enkelhjul är något stabilare. En sådan konstruktion möjliggör också att tanken monteras lite lägre ned, vilket minskar risken för att fordonet ska välta. Kravet på parhjul i fordonskombinationer på över 64 ton gäller också kombinationer bestående av en bil med högst åtta axlar och två påhängsvagnar, när det inte är fråga om tanktransport av farliga ämnen. Parhjulskravet gäller inte fordonskombinationer med minst nio axlar som används för transport av farliga ämnen, eftersom den tillåtna kombinationsmassan i samtliga fall är lägre än 69 ton som vid normaltransporter tillåts för fordonskombinationer med nio axlar utan krav på parhjul.

I 3 mom. föreskrivs det på motsvarande sätt som i de gällande bestämmelserna om tillämpning av paragrafen. Paragrafen ska inte tillämpas på transport av förpackade varor, om mängden av det farliga ämne som transporteras inte överskrider de gränsvärden som bestämts med stöd av lagen om transport av farliga ämnen och som gäller befrielser med avseende på transporterad mängd per transportenhet. Bestämmelser om dessa s.k. begränsade kvantiteter finns i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg (TRAFI/248800/03.04.03.00/2016).

125 §. *Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* De största tillåtna längderna för bilar och släpvagnar och fordonskombinationer av dessa ändras inte, men de största tillåtna längder som beror på kon-

struktionen hos fordonen i kombinationen anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. De längder som räknas upp i tabellen är i regel de största tillåtna värdena såväl för olastade som för lastade fordon, men undantag från dessa värden kan göras vid specialtransporter och i de situationer som avses i 111 och 112 §. Annan last än en container eller växellastkorg som skjuter ut utanför fordonets yttre mått beaktas således inte när längderna för lastutrymmena bestäms.

126 §. *Andra huvudmått för bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* Den största tillåtna bredden och höjden på bilar och släpvagnar och fordonkombinationer av dessa ändras inte, men den största tillåtna bredden och höjden som beror på konstruktionen hos fordonen i kombinationen anges i en tabell som finns som bilaga till lagen.

De mått som räknas upp i tabellen är i regel de största tillåtna värdena för både olastade och lastade fordon, men undantag från dessa värden kan göras vid specialtransporter och de transporter som avses i 113 §.

I fråga om andra mått än huvudmått tas bestämmelserna i 25 § 3 mom. i användningsförordningen med gränsvärden för i vilken mån bredden på en släpvagn får överskrida dragfordonets bredd inte med i lagen. Med nuvarande fordon händer det väldigt sällan att dessa bestämmelser behöver tillämpas och också i dessa fall kunde det leda till att bestämmelserna kringgås genom konstgjorda modifieringar av dragfordonets bredd, något som inte skulle främja trafiksäkerheten. De bestämmelser som enligt förslaget inte ska tas med i lagen är dessutom sådana att de på grund av EU-lagstiftning inte får tillämpas på internationell trafik, så de snedvrider konkurrensen till förmån för utländska aktörer.

127 §. *Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrehjulingar, lätta fyrehjulingar och tunga fyrehjulingar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* De maximala måtten för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrehjulingar, lätta fyrehjulingar och tunga fyrehjulingar anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Bestämmelserna motsvarar i huvudsak de gällande bestämmelserna i 27 a § i användningsförordningen, men till bestämmelserna fogas ett omnämnande av den största tillåtna bredden på en släpvagn.

128 §. *Största tillåtna bredd på lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar samt släpvagnar till dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* Den största tillåtna bredden på lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar samt släpvagnar till dessa anges i en tabell som finns som bilaga till lagen. Bestämmelserna motsvarar i huvudsak de gällande bestämmelserna i 28 § i användningsförordningen, men till bestämmelserna fogas ett omnämnande av den största tillåtna bredden på en släpvagn.

129 §. *Bredd på traktorer och motorredskap samt tillkopplade släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* Paragrafen motsvarar i huvudsak den gällande 29 § i användningsförordningen, men det avsnitt som gäller släpanordningar utelämnas och bestämmelsen preciseras särskilt i fråga om traktorer med breddningshjul. De gällande bestämmelserna om släpanordningar i 29 § i användningsförordningen står delvis i strid med bestämmelserna i 30 § i användningsförordningen. Motstridigheten elimineras genom att bestämmelser om bredden på släpanordningar som kopplas till traktorer och motorredskap finns endast i 130 §.

I 1 mom. tillåts på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen i 29 § 1 mom. i användningsförordningen framförande på väg av en traktor och ett motorredskap som till bredden är över 2,6 meter, men högst 3,0 meter, när fordonet flyttas från en arbetsplats till en annan eller i servicesyfte.

RP 180/2017 rd

Bestämmelsen preciseras genom att i enlighet med tillämpad praxis också tillåta flyttning av ett sådant fordon till en arbetsplats och till fordonets normala förvaringsställe. Ett sådant fordon betraktas inte som ett specialtransportfordon som avses i 24 a § i fordonslagen.

Vid bestämmande av en traktors största bredd beaktas inte heller i fortsättningen arbetsredskap som är kopplade till traktorn eller breddningshjul. Vid bestämmandet av bredden beaktas inte heller stänkskärmar som är monterade medan breddningshjul används. Denna bestämmelse möjliggör att stänkskärmar får monteras på breddningshjulen, vilket kan minska den risk som orsakas andra vägtrafikanter av jordklumpar som flyger iväg från traktordäcken. Stänkskärmar för breddningshjulen ska inte vara obligatoriska, eftersom behovet av att avlägsna dem i samband med att breddningshjulen avlägsnas kunde öka användningen av breddningshjul i onödan. Stänkskärmar som överskrider bredden på 2,6 meter ska avlägsnas när breddningshjul inte används på traktorn, eftersom bredden som är större än bredden på andra fordon, ökar risken för kollisioner.

Framförande av ett sådant fordon, som är bredare än andra fordon som är allmänt tillåtna på väg, är tillåtet endast om framförandet inte orsakar fara eller olägenhet för den övriga trafiken.

I 2 mom. förutsätts liksom för närvarande att i mörker eller skymning och även i andra fall när omständigheterna så kräver ska en traktor vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter både fram och bak förses med ljus och reflektorer som utvisar den största bredden. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de ljus och reflektorer som avses här. Kraven kunde uppfyllas t.ex. med ljus och reflektorer som monteras på de stänkskärmar som används tillsammans med breddningshjulen och som motsvarar sådana ljus och reflektorer som används vid specialtransporter. Utan hänsyn till ljusförhållandena ska det inte längre krävas att reflektorer monteras, eftersom reflektorer inte i någon större utsträckning gör fordonet bättre synligt i dagsljus.

I 3 mom. förutsätts att vid körning på väg med en traktor med breddningshjul vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider den bredd på 2,6 meter som allmänt är tillåten på väg, ska traktorn ha en varningslykta med ett blinkande orangegult ljus. De allt större gårdsbruksenheterna och den ökade trafiken har lett till att situationer där traktorer försedda med breddningshjul och bilar möts förekommer oftare än tidigare. Den som möter en traktor försedd med breddningshjul på en väg måste ofta styra det egna fordonet alldeles in till vädkanten och sakta in eller till och med stanna fordonet. Kravet att traktorn ska ha ett blinkande ljus på taket, förbättrar avsevärt traktorns synlighet i synnerhet på en kuperad och kurvig väg, vilket förlänger tiden från att traktorn observerats till att mötet sker. De ljuskrav som det föreskrivs om i 2 och 3 mom. medför, om nya delar används, beroende på sättet för genomförandet, en kostnad på minst 100 euro per fordon.

I 4 mom. föreskrivs det liksom för närvarande att den största tillåtna bredden på en släpvagn som kopplas till en traktor eller ett motorredskap är 2,6 meter. En släpvagn som kopplas till ett motorredskap får inte heller i fortsättningen, bortsett från vissa undantag som har samband med det arbete som utförs med motorredskapet, användas för transport av varor. Bestämmelser om dessa undantag föreslås i 153 §.

Det föreslagna 5 mom. motsvarar 29 § 4 mom. i användningsförordningen och där föreskrivs det på samma sätt som för närvarande att en traktorsläpvagn avsedd för transport och spridning av flytgödsel får vara högst 3,3 meter bred. I enlighet med 156 § ska en traktor, vid framförande av ett sådant över tre meter brett släpfordon på väg, ha en varningslykta med ett blinkande orangegult ljus, som ska varna andra vägtrafikanter om ett bredare fordon än normalt, även under dygnets ljusa timmar.

130 §. *Fordon och anordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning och i jordbruk.* Paragrafen motsvarar i huvudsak den gällande 30 § i användningsförordningen, men den preciseras i fråga om eliminerande av överbredd och markering av breda fordon.

I 1 mom. tillåts på samma sätt som för närvarande framförande av motorredskap, arbetsredskap och släpanordningar som används vid väghållning eller i jordbruk, trots att de överskrider de mått som är allmänt tillåtna på väg. De får emellertid föras över 4,00 meter breda endast om väganordningarna inte begränsar färdens med fordonet och färdens inte orsakar fara eller avsevärd olägenhet.

Särskilt skördetröskor som används inom jordbruk samt släpanordningar och arbetsredskap som kopplas till traktorer har den senaste tiden blivit allt bredare och framförandet av dessa på väg således allt besvärligare och farligare. Mängden sådana transporter på väg har också ökat något som en följd av att gårdsbruksenheter blivit större. Med väganordningar avses i momentet trafikordningar och andra anordningar och annan utrustning som har samband med väghållning.

Det ofta möjligt att minska på de bredaste ovan avsedda fordonens bredd under transporten. Som exempel kan nämnas att i de bredaste skördetröskorna är det möjligt att ta loss skärbordet som är den bredaste delen av fordonet och finns längst fram på fordonet och transportera det i en släpvagn som kopplas till skördetröskan. Av dessa orsaker fogas det till bestämmelsen en skyldighet att under färdens ha arbetsredskap och släpanordningar som kopplats till ett fordon i transportläge eller annars reglerade så att den allmänt tillåtna bredden överskrids så lite som möjligt. Avsikten är att bestämmelsen ska tillämpas så att fordonet eller arbetsredskapet ska ändras till transportläge när fordonet framförs på en väg där framförande av fordonet i arbetsbredd innebär en uppenbar risk för en trafikolycka. Transportläge behöver således inte användas t.ex. på smala enskilda vägar, där fordon som färdas i motsatta riktningar inte heller normalt rymmer att passera varandra.

I 2 mom. föreskrivs på samma sätt som för närvarande om markering av över 2,60 meter breda motorredskap, arbetsredskap och släpanordningar i syfte att förbättra deras synbarhet.

I 3 mom. förutsätts att ett arbetsredskap som kopplas till en traktor ska föras med ljus som motsvarar de ljus som en traktor förutsätts ha baktill, när traktorns högsta tillåtna hastighet är högre än 50 kilometer i timmen och arbetsredskapet gör att traktorns ljus inte syns bakåt. Traktorer, vars hastighet är högst 50 kilometer i timmen, ska föras med en skylt för långsamtgående fordon, som ska synas bakåt också när arbetsredskapet är kopplat till traktorn. Detta har i praktiken visat sig vara ett bra sätt att säkra synbarheten i fråga om en långsamtgående traktor, så i dessa långsammare traktorer förutsätts det inte längre dubblering av ljusen baktill i de situationer som avses här. Det förutsätts inte heller längre att bestämmelsen ska tillämpas på släpanordningar eftersom det för dessa redan i tiorals år har varit i kraft krav som gäller ljus och reflektorer.

Paragrafens 4 mom. motsvarar 30 § 5 mom. i användningsförordningen. I momentet förutsätts liksom för närvarande att synbarheten för ett arbetsredskap som kopplats till en traktor ska förbättras med sådana markeringar som avses i 2 mom., när arbetsredskapets bredd överskrider traktorns bredd med mer än 0,20 meter, trots att arbetsredskapets bredd är högst 2,60 meter.

I 5 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos markeringar, lyktor och reflektorer som avses i paragrafen samt om deras placering på fordonet eller arbetsredskapet. Till innehållet motsvarar föreskrifterna de bestämmelser

som finns i 30 § 4 mom. i användningsförordningen och strävan är att i dem beakta de möjligheter som den tekniska utvecklingen medför samt möjligheten att använda sådana allmänt tillgängliga produkter som finns t.ex. för markering av specialtransporter.

131 §. *Huvudmått för andra än i detta kapitel nämnda fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I lagen tas det in en allmän bestämmelse om huvudmåten för andra fordon än de som nämns i lagen. Eftersom det i vägtrafik används ett stort antal fordon för vilka de största tillåtna måtten inte, annat än i vissa undantagsfall, utgör den begränsande faktorn, är det inte meningsfullt att i lagen räkna upp de tillåtna huvudmåten för alla möjliga fordon och fordonskombinationer. På dessa fordon tillämpas i regel de största tillåtna måtten för bilar och bildragna fordonskombinationer. På detta sätt är det möjligt att förhindra att det i trafiken används fordon som inte lämpar sig för de dimensioneringsprinciper som allmänt används vid planeringen av trafikmiljön.

132 §. *Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* Till innehållet motsvarar paragrafen i huvudsak 26 § i användningsförordningen. Den beräkningsformel som används för att bestämma vändningsförmågan hos en fordonskombination tas emellertid inte in i lagen och inte heller närmare bestämmelser om vändningsförmåga hos fordonskombinationer. Dessa utfärdas i fortsättningen i form av Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter med stöd av bemyndigandet i 3 mom.

I Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter tillåts tydligare än för närvarande sådana axellösningar som minskar rullmotståndet för ett fordon som framförs tomt och som förbättrar fordonets framdrivningsförmåga när det är halt, trots att fordonskombinationen inte i axellyftanordningens alla lägen uppfyller de föreskrivna kraven på vändningsförmåga. I Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter tillåts emellertid inte undantag från det krav i 2 mom. som allmänt används som grund vid dimensioneringen av trafikmiljön, enligt vilket en kombination ska kunna vända så, att när dess yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 2,00 meters radie.

Fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått vid användning i Finland av fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

133 §. *Fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat.* I paragrafen anges på vilka fordon bestämmelserna i 134–140 § i den föreslagna lagen ska tillämpas.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i huvudsak till innehållet 30 a § 1 mom. i användningsförordningen, men i momentet preciseras att de nämnda bestämmelserna tillämpas endast på bussar och lastbilar och bildragna fordonskombinationer.

I 2 mom. preciseras att på andra än i 1 mom. avsedda fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat tillämpas de bestämmelser som tillämpas på motsvarande fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat. Användning av en kombination bestående av en bil och fler än en därtill kopplad släpvagn ska inte heller i fortsättningen tillåtas när något av fordonen i kombinationen har registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat. De bestämmelser som nämns i paragrafen tillämpas således i praktiken främst på ryskregistrerade tunga fordon och fordonskombinationer.

Lagens 134–139 § motsvarar 30 b, 30 c, 30 d, 30 e, 30 f och 30 g § i användningsförordningen, men de största tillåtna värdena för mått och massor anges i tabeller som finns som bilaga till lagen. Med största tillåtna mått avses maximimått som inte får överskridas vare sig med

lastade eller olastade fordon. Den högsta tillåtna höjden får inte överskridas oberoende av positionen för en eventuell axellyftanordning.

140 §. *Vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat.* Paragrafen motsvarar 30 h § i användningsförordningen och där föreskrivs om vändningsförmågan hos fordonskombinationer på motsvarande sätt som i direktiv 96/53/EG. I paragrafen och dess rubrik nämns också fordon, eftersom avsikten är att kravet på vändningsförmåga ska tillämpas också på lastbilar och bussar. I praktiken uppfyller de fordon som avses här kraven på vändningsförmåga väl.

Persontransporter

141 §. *Persontransporter med bil.* Paragrafen motsvarar till innehållet 38 § i användningsförordningen, men i 2 mom. stryks hänvisningen till den föråldrade termen linje- och köptrafik. I stället hänvisas till busstrafik enligt den nya lagen om transportservice.

Enligt bestämmelserna ska det även i fortsättningen vara tillåtet att i en buss tillfälligt överskrida det i registret antecknade passagerarantalet med högst 30 procent, om detta är möjligt utan att de massor som tekniskt är tillåtna för fordonet och de massor som allmänt är tillåtna på väg inte överskrids. I enlighet med 1 mom. är det tillåtet att överskrida det i registret antecknade passagerarantalet endast när bilen är utrustad med ståplatser som uppfyller de krav som ställs på dem.

Bestämmelserna om högsta tillåtna hastigheter innebär att en buss med stående passagerare inte heller i fortsättningen får föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen.

142 §. *Antal passagerare vid skol- och dagvårdstransporter.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § i kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (553/2006).

I 1 mom. föreskrivs att i en personbil som är utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter och när transporten ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen får antalet passagerare vid transport av skolelever och barn i dagvård, oberoende av 141 § 1 mom., på ett säte eller en rad säten vara högst:

Antal sittplatser	Antal passagerare
1	2
2	3
3	5
4	6

På två sittplatser bredvid varandra får det dock inte sitta flera än tre passagerare. Med passagerare avses elever i en skola eller läroanstalt och barn i dagvård.

I 2 mom. föreskrivs att i en personbil som är registrerad för åtta passagerare får det på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet passagerare får således vara 13, om

alla passagerare är under 13 år vid läsårets början, i övriga fall 12. För alla passagerare ska det finnas ett godkänt bilbälte.

Om även andra passagerare än sådana som avses paragrafen deltar i transporten, t.ex. lärare, räknas enligt 3 mom. den maximala belastningen för de sittplatser som används för transporten enligt det antal sittplatser som förblir ledigt då de andra passagerarna tagit plats.

Enligt 4 mom. får det i en buss som används för i paragrafen avsedda skol- och dagvårdstransporter förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det antal sittplatser som antecknats i registret.

143 §. Märkning av skol- och dagvårdstransporter. Skol- och dagvårdstransporter ska alltfjämt märkas i enlighet med bestämmelserna i kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård.

Enligt 1 mom. ska den transportbil som avses i 142 § fram- och baktill ha en skylt som har formen av en kvadrat på gul reflekterande botten, vars sidor är 40 centimeter långa med en 25 millimeter bred röd kant och i vars mitt finns en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, samt därunder med svart text "Skolskjuts". Skylten ska fästas så att dess övre kant är högst 150 centimeter ovanför vägytan. På personbilar får skylten också monteras på taket.

Enligt 2 mom. får den skylt som avses ovan på personbilar ersättas med en gul kupa av minst en taxilyktas storlek som monteras utanpå taxilyktan eller i stället för den och på vilken det finns en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, och texten "Skolskjuts". Ljuset i kupan ska vara tänt under skol- och dagvårdstransporter.

Enligt 3 mom. ska skylten eller kupan genast avlägsnas efter avslutad skol- och dagvårdstransport.

144 §. Persontransporter på två- och trehjuliga motordrivna fordon och med dem jämförbara fyrehjuliga fordon. Paragrafen motsvarar till innehållet i huvuddrag 39 § i användningsförordningen, men i den görs några små preciseringar.

Paragrafen gäller sådana motordrivna fordon som avses i fordonslagen. En cykel med elmotor enligt 19 § i fordonslagen och ett lätt elfordon enligt 19 a § i fordonslagen är således inte sådana fordon som avses i denna paragraf. I fråga om motoriserade cyklar hänvisas det till bestämmelserna i 147 §.

I 1 mom. föreskrivs det om persontransport med en motorcykel. I fråga om nyare motorcyklar har det högsta tillåtna antalet personer antecknats i registret. Inga undantag ska tillåtas från detta. I fråga om äldre motorcyklar finns det inte alltid någon uppgift om personantalet i registret. Då förutsätts det med tanke på passagerarens säkerhet att det för passageraren finns en lämplig sits och fotstöd. När det gäller motorcyklar med sidovagn preciseras det att det även bakom föraren är möjligt att transportera en person på de villkor som anges ovan. En motorcykel med sidovagn kan alltså förutom föraren ha högst tre passagerare, förutsatt att de krav som ställs på passagerarplatserna är uppfyllda och att transporten kan ske utan att tillåtna massor överskrids.

I 2 mom. föreskrivs det om persontransport med en tvåhjulig moped. Det ska vara tillåtet att transportera en (1) passagerare när fordonet enligt registeruppgifterna är avsett för passagerartransport. Den gällande bestämmelsen som möjliggör transport av ett högst tio år gammalt barn även i sådana fall då det i registret inte finns någon uppgift om passagerare ska inte tas med i lagen. För mopeder har det redan länge i registret antecknats det personantal som till-

verkaren avser, och ett undantag från detta kan inte motiveras med att den person som transporterats är ett barn. En äldre moped, i fråga om vilken det inte finns någon uppgift om passagerare i registret, kan vid en ändringsbesiktning godkännas för passagerartransport, om mopeden har den utrustning som förutsätts för en trygg transport av passageraren.

I 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen om persontransport med en trehjuling moped, trehjuling, lätt fyrhjuling, tung fyrhjuling och fyrhjuling. Med dessa fordon får det transporteras högst så många personer som antecknats i registret.

I 4 mom. hänvisas det i fråga om persontransport med en motoriserad cykel till de bestämmelser om persontransport med cykel som finns i lagens 147 §. Med en motoriserad cykel avses ett sådant fordon i kategori L1e-A enligt 11 § i fordonslagen som till det yttre påminner om en cykel och som används som en cykel. En motoriserad cykel godkänns i allmänhet för transportändamål genom förfarandet för EU-typgodkännande. När fordonet används får inte de maximala belastningar som fastställts av tillverkaren och typgodkännandemyndigheten överskridas.

Bestämmelsen i 39 § 4 mom. i användningsförordningen om de största tillåtna massorna för dessa fordon tas inte med i paragrafen, eftersom bestämmelser om detta finns i 119 §.

145 §. Persontransporter med traktor och motorredskap. Paragrafen motsvarar till innehållet i huvuddrag 40 § i användningsförordningen, men i den görs vissa preciseringar.

I 1 mom. hänvisas i fråga om det antal personer som tillåts vid persontransport med en traktor och ett registrerat motorredskap till det personaltal som antecknats i registret. Dessa fordon, som enligt 64 a § i fordonslagen är befriade från registreringsskyldigheten, får användas för persontransport på det sätt som tillverkaren avser. Till dessa fordon hör i praktiken t.ex. motorredskap som används för väghållning eller bärgning av skörd. I fråga om nya motorredskap har det redan länge funnits en skyldighet att förse redskapet med CE-märkning, vilken i sin tur förutsätter att det görs en bedömning av säkerheten för personerna i redskapet och att det vid behov vidtas åtgärder för att säkerställa säkerheten.

Enligt 2 mom. ska det med avvikelse från 1 mom. vara tillåtet att transportera en person kortare än 135 centimeter, i praktiken i de flesta fall ett litet barn, i en traktor eller ett motorredskap med täckt förarhytt, om ett tryggt säte har monterats för transporten. Med en täckt förarhytt avses en hytt som skyddar passagerarna om fordonet välter och i situationer när något som vanligen hanteras i arbetet med fordonet faller över fordonet.

146 §. Persontransporter med terrängfordon. Av terrängfordonen är det endast snöskotrar som får användas på en snöskoterled som klassificeras som väg. Med en snöskoter får det antal personer som tillverkaren avsett transporteras. I regel avses det antal personer som antecknats i registret. Om det i registret inte finns någon anteckning om det tillåtna antalet personer förutsätts det att det för eventuella passagerare på ett terrängfordon finns ett säte och fotstöd. Andra terrängfordon än snöskotrar registreras inte och användningen av dem på väg är med vissa små undantag förbjuden.

147 §. Persontransporter med cykel och lätt elfordon. Det ska vara tillåtet att transportera en eller flera passagerare med en cykel eller ett lätt elfordon, om fordonet enligt tillverkaren är avsett för detta.

Transporten av en passagerare ska inte längre vara beroende av förarens eller passagerarens ålder.

Det ska inte längre föreskrivas om en övre gräns i kilogram för de transporterade passagerarnas och godsets massa, eftersom de allra vanligaste fordonen som avses här är avsedda för klart mindre belastning än nuvarande 250 kilogram. Det är inte heller nödvändigt att begränsa massan till 250 kilogram i sådana fall när fordonet är planerat för ännu tyngre laster.

I praktiken ska det förutsättas att det för varje passagerare finns en lämplig sits som är dimensionerad enligt vikten på den person som transporteras. Vid transport av ett litet barn ska sitsen vara sådan att den hindrar barnet från att falla av cykeln och hindrar att barnets fötter kommer i kontakt med däckets eller hjulets ekrar.

Dessutom förutsätts det att cykeln vid transport av en passagerare ska ha två av varandra oberoende bromsanordningar. På detta sätt är det möjligt att förhindra att cykeln helt saknar bromsar om en bromsanordning går sönder eller om t.ex. kedjan hoppar av. För att en cykel utan bromsar snabbt ska kunna sakta farten krävs det ofta att cykeln välts, och detta är särskilt svårt att göra tryggt om det finns en passagerare på cykeln.

148 §. Persontransporter i lastbils och paketbils lastutrymme. Huvudregeln för transport av personer i last- och paketbilars lastutrymme kvarstår oförändrad i 1 mom.

Sådan transport är tillåten endast om det i lastutrymet finns säten som är godkända för persontransport. Med godkännande av ett säte för persontransport avses att sätet uppfyller de krav som när fordonet togs i bruk eller senare ställdes på säten som används under körning, och att det finns en anteckning i registret om säten i lastutrymmet.

Säten som antecknats i registret före lagens ikraftträdande ska anses som godkända och de får användas också i fortsättningen.

De tekniska krav som ställs på säten, fästsättningen av dem och de bälten som ska finnas i anslutning till sätena har ändrats i och med de skärpta säkerhetskraven som ställs på nya fordon. Kraven varierar alltså beroende på fordonets ålder. På grund av kravet på att sätena ska vara godkända kan det, beroende på fordonskategori, utöver föraren finnas sittplatser för högst sex passagerare i en paketbil och utöver föraren sittplatser för högst åtta passagerare i en lastbil. Vissa äldre bilar är med stöd av nationella bestämmelser godkända för ännu fler personer. Dessa fordon får även i fortsättningen användas i enlighet med de beviljade godkännandena.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i 43 § 2 mom. i användningsförfordningen om användningen av en lastbil vid körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag och i anslutning till andra motsvarande tillfällen. Lastbilens förare ska även i fortsättningen ha minst två års körerfarenhet av lastbil i någon annans tjänst eller som företagare i tillståndspliktig trafik. I bestämmelsen utelämnas dock möjligheten att transportera medhjälpare som behövs för lastning och lossning på andra än godkända säten i bilens lastutrymme.

149 §. Persontransporter i släpvagn. Paragrafen motsvarar i huvudsak 44 § i användningsförfordningen.

I 1 mom. tillåts s.k. stadståg av nuvarande slag, dvs. kombinationer där flera släpvagnar för persontransport dras av en bil eller en traktor. Den högsta tillåtna hastigheten för dessa fordonskombinationer ska även i fortsättningen vara 25 kilometer i timmen.

I praktiken måste en traktor användas som dragfordon för denna typ av fordonskombination, om släpvagnarna inte är utrustade med bromsar, eftersom den tillåtna massan för en släpvagn utan bromsar som får kopplas till en bil nästan alltid är högst 750 kg. Då dragfordonet är en traktor tillåts ofta större massa för en släpvagn som saknar bromsar.

RP 180/2017 rd

Kraven i anslutning till körrätt och yrkeskompetens för dessa kombinationer ska i fortsättningen regleras i körkortslagen och lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Kravet i den gällande bestämmelsen på att den en rutt som används vid transporten ska godkännas av polisen slopas. I fortsättningen ska det räcka med att rutten har anmälts till polisen.

I 2 mom. godkänns på samma sätt som för närvarande transport av arbetare till arbetsplatsen och tillbaka med en traktorsläpvagn, om transporten kan ske tryggt. Avsikten är att bestämmelsen ska tillämpas t.ex. i sådana arbeten på åkern där det behövs mera arbetskraft och när transporten sker med låg hastighet närmast på små enskilda vägar. Den tillåtna hastigheten vid dessa transporter är i enlighet med tabell 2 i bilaga 5 högst 40 kilometer i timmen.

I 3 mom. tillåts transport av personer med en släpvagn till en snöskoter på en snöskoterled. På andra vägar än en snöskoterled ska det även i fortsättningen vara förbjudet att transportera personer med en släpvagn till en snöskoter. En snöskoterled som korsar en annan väg är inte en snöskoterled, och därför ska det även i fortsättningen vara förbjudet att transportera personer med en släpvagn till en snöskoter när en annan väg än en snöskoterled korsas.

I 4 mom. föreskrivs om transport av passagerare med en släpvagn till en cykel, en motoriserad cykel och ett lätt elfordon.

Transporten ska inte längre vara beroende av förarens eller passagerarens ålder.

Transport av passagerare ska vara tillåten under förutsättning att de fordon som används och kopplingarna mellan dem är säkra och ändamålsenliga. Det är vanligt att en släpvagn används för transport av små barn och då ska släpvagnen vara tillverkad för ändamålet och CE-märkt.

Bestämmelsen möjliggör dock även transport av t.ex. turister med en för detta ändamål tillverkad släpvagn till en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon. I enlighet med 19 § i fordonslagen kan en cykel ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen. En motoriserad cykel som nämns i 11 § i fordonslagen (fordon i kategori L1e-A) får ha en elmotor med en effekt på högst 1000 watt som får fungera även när cykeln inte trampas. Även motorn på en motoriserad cykel ska kopplas ur funktion när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen.

I 5 mom. tillåts på motsvarande sätt som i 44 § 1 mom. i användningsförfordningen användningen av en påhängsvagnskombination vid körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag och i anslutning till andra motsvarande tillfällen. Fordonskombinationens förare ska även i fortsättningen ha minst två års körerfarenhet av lastbil i någon annans tjänst eller som företagare i tillståndspliktig trafik.

Koppling av släpfordon till motordrivna fordon

150 §. Allmänna kopplingsbestämmelser. I 1 mom. finns en allmän bestämmelse om att en fordonskombination normalt får bestå av två fordon. Undantag från detta görs närmast i fråga om modulkombinationer som dras av en lastbil och i vissa jordbrukstransporter med traktor. Dessutom får det finnas flera släpvagnar i s.k. stadståg som kör med en hastighet på högst 25 kilometer i timmen.

I 2 mom. förtecknas de allmänna villkor som ställs på kopplingen av en eller flera släpvagnar till ett dragfordon. Avsikten är att säkerställa att fordonen i fordonskombinationen är lämpliga för att kopplas ihop med varandra och att kombinationen tryggt kan användas på vägen.

I 3 mom. föreskrivs att längden på ett i 149 § 1 mom. avsett s.k. stadståg får vara högst 25,25 meter, vilket är den högsta tillåtna längd som allmänt tillåts för en fordonskombination inom vägtrafiken. Dessutom föreskrivs att släpvagnarna i ett stadståg som dras av en traktor får ha en sammanlagd massa som är högst tre gånger så stor som traktorns egenmassa. Bestämmelserna motsvarar de gällande bestämmelserna i 31 § 6 mom. i användningsförordningen. När traktorns egenmassa bestäms får monterade tilläggsvikter beaktas i enlighet med 120 § 2 mom. Den största massa som tillåts för en släpvagn med eller utan bromsar som kopplas till en traktor får dock inte överskridas.

I 4 mom. förtydligas den flertydiga möjligheten enligt den gällande lagstiftningen att dra en släpvagn som i första hand inte är avsedd att bli dragen av dragfordonet i fråga. I praktiken gäller oklarheten kring tolkningen sådana situationer där en registrerad eller oregistrerad bilsläpvagn dras av något annat fordon än en bil. Enligt lagen ska det vara tillåtet att dra en bilsläpvagn med något annat fordon än en bil när fordonskombinationen uppfyller de tekniska krav och de kopplingskrav som bestäms enligt dragfordonet och de krav som gäller största tillåtna mått och massor. Det ska alltså vara tillåtet att koppla en lätt bilsläpvagn till en traktor, om traktorn har lämpliga kopplingsanordningar samt en elanslutning med vilken släpvagnens lyktor kan fås att fungera på motsvarande sätt som traktorns.

Det ska också vara tillåtet att koppla en bilsläpvagn till t.ex. en traktor även om elanslutningen inte kan göras så att alla lyktor på släpvagnen fungerar på det sätt som det förutsatts på bilsläpvagnen. En sådan icke fungerande lykta kan vara t.ex. ett dimbakljus på släpvagnen som inte får ström från dragfordonet. Det ska dock vara en förutsättning för kopplingen att de lyktor på släpvagnen fungerar som förutsattes på en släpvagn till dragfordonet både när dragfordonet första gången togs i bruk och när släpvagnen första gången togs i bruk. I praktiken krävs sådana lyktor och reflektorer som förutsattes på en släpvagn till dragfordonet när det äldre fordonet i fordonskombinationen togs i bruk. Om släpvagnen har körriktningssvisare eller bromslyktor som inte fungerar och som inte heller behöver fungera enligt bestämmelserna eller föreskrifterna för dragfordonet, ska dessa lyktor täckas över så att de inte leder till missförstånd hos andra som rör sig på vägen.

En registreringsskylt på bilsläpvagnen behöver inte avlägsnas eftersom den underlättar trafikövervakningen om den är kvar. Till en bil kan det inte kopplas någon annan släpvagn än en bilsläpvagn, eftersom en bilsläpvagn ska registreras och övriga släpvagnar är befriade från registreringsskyldigheten.

I 5 mom. föreslås ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav och de dimensioner som gäller för kopplingsanordningar som används vid fordonskombinationer. Föreskrifterna kan behövas t.ex. vid dimensioneringen av kopplingsanordningarna i en s.k. modulkombination som består av en lastbil och flera släpvagnar.

151 §. Koppling av släpfordon till bil. Paragrafen motsvarar till innehållet 32 § i användningsförordningen. I 1 mom. föreskrivs det om släpvagnar som kopplas till person- och paketbilar. Till dessa får det även i fortsättningen kopplas en lätt släpvagn med en klassificeringsmassa på högst 750 kilogram (kategori O₁) eller en släpvagn med bromsar och med en klassificeringsmassa som är större än 750 kilogram men högst 3 500 kilogram (kategori O₂). Vid sidan av person- och paketbilar nämns för tydlighetens skull också specialbilar. Med en specialbil avses en äldre bil som är klassificerad som specialbil, t.ex. en bil för campingbruk. Klassificeringsmassa har definierats i fordonslagen.

Enligt 2 mom. ska det även i fortsättning vara tillåtet att koppla en påhängsvagn i kategori O₂ eller en egentlig släpvagn i kategori O₂ till en personbil, paketbil eller specialbil endast om

RP 180/2017 rd

släpvagnens bromsar uppfyller de krav som gällde den 1 januari 2011 eller senare. Dessutom ska släpvagnens bromsar i enlighet med den allmänna grundregeln uppfylla de tekniska krav som var i kraft när släpvagnen togs i bruk första gången.

I 3 mom. ingår bestämmelser om koppling av en släpvagn till en buss. Till en buss får det även i fortsättningen kopplas en mellanaxelsläpvagn eller egentlig släpvagn, men antalet axlar på den egentliga släpvagnen ska inte längre begränsas till två. Det finns inga grunder för att behålla begränsningen, eftersom fordon som kopplas till varandra i vilket fall som helst måste uppfylla de krav som ställs på kopplingen, och fordonskombinationen inte får överskrida tillåtna massor.

I 4 mom. föreskrivs om fordonskombinationer som är längre än 22,00 meter och som består av en lastbil och en eller två släpvagnar. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll den gällande bestämmelsen.

I 5 mom. förutsätts på motsvarande sätt som i den gällande bestämmelsen att i en över 22,00 meter lång fordonskombination ska alla fordon i kombinationen vara försedda med låsningsfria bromsar. I den nämnda längden på 22,00 meter beaktas inte fordonets last, men i den beaktas fordon med reglerbar längd, t.ex. med förlängningsbara dragstänger, så att det förutsätts att alla fordon i fordonskombinationen är försedda med låsningsfria bromsar om fordonskombinationen som längst är längre än 22,00 meter.

I fråga om en påhängsvagn som har kopplats till en dolly och som har en axelgrupp med fler än en axel ska det även i fortsättningen förutsättas att minst två av påhängsvagnens axlar inte är medspårande. Bestämmelsen ska dock lindras genom möjliggörandet av en konstruktion med en bakaxel med bättre vänderbarhet, om den medspårande axeln är sådan att den låser sig och blir fast senast när hastigheten överstiger 30 kilometer i timmen. Bestämmelsen syftar till att säkerställa fordonskombinationens stabilitet vid landväghastigheter, och en axel som låser sig och blir fast motsvarar i detta hänseende en fast axel.

I 6 mom. förutsätts att en säkerhetsvajer används mellan en bil och en släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 750 kilogram men högst 3 500 kilogram (kategori O₂), när båda fordonens kopplingsanordningar är försedda med fästpunkter för en säkerhetsvajer. Sådana fästpunkter förutsätts numera vid typkodkännande av kopplingsanordningar i enlighet med E-reglemente nr 55, och de är vanliga i de kopplingsanordningar som används.

Släpvagnar med en klassificeringsmassa som är större än 750 kilogram men högst 3 500 kilogram är i allmänhet utrustade med en påskjutsbroms. Säkerhetsvajern har inte dimensionerats så att den kan säkerställa att en sådan släpvagn hålls bakom fordonet om kopplingen lossnar. Säkerhetsvajern fästs så att den kopplar på släpvagnens bromsar om kopplingen lossnar under körningen. Därmed minskar risken för att den släpvagn som lossnat orsakar en allvarlig olycka. Säkerhetsvajer används i stor utsträckning redan nu trots att de inte är obligatoriska. De består i allmänhet av stålvajer med fästsättningsöglor. De finns allmänt tillgängliga och de kostar vanligen mindre än 10 euro.

152 §. Största tillåtna massa för släpfordon som kopplas till bil. Paragrafen motsvarar i huvudsak 32 a § i användningsförordningen, men hänvisningen till den största massa som får dras och som baserar sig på fordonets konstruktion och prestanda samt på kopplingsanordningens hållfasthet ska i 150 § ges som en allmän bestämmelse som gäller alla fordon.

I 1 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i 32 a § 1 mom. i användningsförordningen om den största tillåtna kopplingsmassan för en eller flera släpvagnar som kopplas till en bil. Med kopplingsmassa avses den massa som motsvarar den totalbelastning som överförs till marken

av hjulen på axlarna eller axelgrupperna på en eller flera släpvagnar som kopplats till en dragbil.

I 1 mom. 1 punkten föreskrivs om den största tillåtna massan för ett släpfordon som saknar bromsar och som kopplas till en bil. Bestämmelsen motsvarar de bestämmelser om bilar som första gången tas i bruk som finns i EU-förordning (EU) nr 1230/2012. I bestämmelsen intas inte längre den nuvarande flertydliga och i någon mån vilseledande del som i vissa fall tillåter en klart större massa för en släpanordning som saknar bromsar än för en motsvarande släpvagn som är avsedd för godstransport. I fråga om bilar som tas i bruk har det redan länge funnits en EU-bestämmelse enligt vilken kopplingsmassan för släpfordon utan bromsar får vara högst 750 kg. I och med att den gamla nationella bestämmelsen slopas förhindras det att tunga släpanordningar utan bromsar dras med gamla lastbilar som i de tekniska uppgifterna inte har någon anteckning om den största tillåtna kopplingsmassan för en släpvagn utan bromsar.

I 1 mom. 2 och 3 punkten föreskrivs på motsvarande sätt som i gällande bestämmelser om den största tillåtna massan för en släpvagn som är försedd med påskjutsbromsar och som kopplas till en bil. Bestämmelserna ska i praktiken tillämpas enbart på vissa äldre bilar i fråga om vilka det inte har angetts några tekniskt sett största tillåtna släpvnagsmassor. EU-bestämmelserna begränsar de tekniskt sett största tillåtna släpvnagsmassorna för person- och paketbilar till högst de massor som anges i 2 punkten, och därmed begränsar den nationella bestämmelsen inte de största tillåtna släpvnagsmassorna för person- och paketbilar som godkänts i enlighet med EU-bestämmelserna. Den största tillåtna massan för en släpvagn med påskjutsbromsar som nämns i 1 mom. 3 punkten har redan i tiotals år varit 3,5 ton i EU-bestämmelserna, och därmed begränsar den nationella bestämmelsen inte i praktiken den tillåtna släpvnagsmassan.

Bestämmelsen i 1 mom. 4 punkten gäller fordonskombinationer bestående av en bil och en släpvagn. Den gäller dock inte en påhängsvagnskombination eftersom en betydande del av påhängsvagnens massa belastar dragfordonet och förhållandet mellan dragfordonets och släpvnagnens massor därmed i praktiken inte medför problem. Bestämmelsen motsvarar till innehållet den gällande bestämmelsen, men i bestämmelsen stryks omnämnande av ett kontinuerligt fungerande bromssystem som onödigt. Bestämmelsen i 1 mom. 1, 2 och 3 punkten begränsar massan på en släpvagn utan bromsar och en släpvagn med påskjutsbromsar så att den är mindre än enligt 4 punkten, och därmed gäller 4 punkten släpvagnar med ett kontinuerligt fungerande bromssystem. Med sådana avses vanligen släpvagnar med tryckluftsbromsar, men bestämmelsen kommer att gälla också eventuella bromssystem som genomförts med andra tekniker än de som avses i 2 och 3 punkten. I enlighet med nuvarande förfarande begränsar bestämmelsen i praktiken den största tillåtna massan för en fordonskombination med ett tvåaxlat dragfordon till 48,6 ton och den största tillåtna massan för en fordonskombination med ett treaxlat dragfordon till 75,6 ton.

Paragrafens 1 mom. 5 punkt gäller modul kombinationer som består av en bil och flera än en släpvagn. Bestämmelsen motsvarar till innehållet den gällande bestämmelsen, men den begränsas inte längre till att gälla kombinationer som är längre än 22,0 meter. Kortare modul kombinationer än så är på grund av bestämmelsen i 151 § 4 mom. inte tillåtna och därför finns det inte något behov av bestämmelsen. Utelämnandet av gränsvärdet för längden förtydligar även de flertydiga bestämmelserna så att 4 punkten ska tillämpas på kombinationer av en dragbil och en släpvagn oberoende av längden. På en dragbil med flera släpvagnar tillämpas 5 punkten.

Paragrafens 2 mom. motsvarar till innehållet i huvudsak gällande 31 § 3 mom. i användningsförordningen. Bestämmelserna gäller en situation där fordonskombinationen inte har lastats upp till högsta tillåtna massa, men det är nödvändigt att reglera placeringen av godset i kombinationens fordon för att säkerställa att kombinationen beter sig på ett säkert sätt vid körning

och kan ta sig fram på en hal vägyta. Paragrafens 2 mom. gäller inte kombinationer bestående av en bil och en påhängsvagn av de orsaker som nämns i motiveringen till 1 mom. 4 punkten. Det ska även i fortsättningen vara möjligt att avvika från gränsvärdena vid korta förflyttningar i samband med lastning eller lossning av fordonskombinationer. Undantaget ska inte heller framöver begränsas till en viss sträcka och förflyttningen ska inte förenas med någon hastighetsbegränsning, eftersom den gällande allmänt hållna bestämmelsen inte har lett till problem i praktiken.

I 2 mom. 1 punkten preciseras bestämmelsen om lasten i en släpvagn som kopplats till en påhängsvagn så att den endast gäller förhållandet mellan massan för den släpvagn som kopplats till påhängsvagnen och massan för övriga fordon i kombinationen. En släpvagn som kopplats till en påhängsvagn kan antingen vara en annan påhängsvagn eller en medelaxelsläpvagn. Det är nödvändigt att begränsa den bakersta påhängsvagnens massa eftersom den kopplas bakom axlarna på den påhängsvagn som drar den. Detta leder till att dragfordonets bakdel lättar och kan inverka på förmågan att manövrera kombinationen och köra i halt väglag. Även i en kombination bestående av en dragbil, en påhängsvagn och en medelaxelsläpvagn är det med tanke på förmågan att manövrera kombinationen nödvändigt att begränsa medelaxelsläpvagnens massa i förhållande till massan på dragfordonet.

I 2 mom. 2 punkten föreskrivs i fråga om andra än i 1 punkten avsedda kombinationer på samma sätt som för närvarande att kopplingsmassan inte får vara mer än dubbelt så stor som dragbilens massa. Bestämmelsen förtydligas så att den entydigare än tidigare gäller även fordonskombinationer med fler än en släpvagn. I dessa s.k. modul kombinationer gäller bestämmelsen endast förhållandet mellan massan för släpvagnen längst bak i kombinationen och massan för kombinationens dragfordon. Bestämmelsen kan inte utsträckas till att gälla alla släpvagnars massa sammanlagt, eftersom detta skulle begränsa tillämpningen av 1 mom. 5 punkten.

153 §. Koppling av släpvagn till två- eller trehjuliga fordon eller med dessa jämförbara fyrhjuliga fordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 34 § i användningsförordningen, men i den görs vissa ändringar som gör det möjligt att friare än för närvarande använda lätta fordon tillsammans med en släpvagn. De största tillåtna bredderna på fordonen kvarstår oförändrade, men om dem föreskrivs i en tabell som fogas till lagen.

I 1 mom. föreskrivs om koppling av en släpvagn till en motorcykel, moped, trehjuling, fyrhjuling, tung fyrhjuling eller lätt fyrhjuling. Släpvagnar som är avsedda för detta ändamål har nästa alltid bara en axel, men det ska inte längre finnas ett krav på detta, eftersom det inte finns något behov av att begränsa antalet axlar i släpvagnarna. Kopplingsmassan får dock inte heller i fortsättningen överskrida hälften av dragfordonets olastade massa.

I 2 mom. föreskrivs om koppling av en släpvagn till en cykel. Bestämmelserna tillämpas också på koppling av en släpvagn till en motoriserad cykel och ett lätt elfordon. Utgångspunkten är att en släpvagn med en kopplingsmassa på mer än 50 kilogram ska ha en bromsanordning som kan användas under körningen från förarplatsen och som automatiskt kopplas till när dragfordonet saktar in. Med en sådan bromsanordning avses t.ex. en påskjutsbroms. Inte ens en tung släpvagn behöver dock förses med bromsar om fordonskombinationen är utformad så att tillräcklig retardation kan uppnås enbart med dragfordonets bromsar. Tillräcklig retardation kan t.ex. uppnås när släpvagnen har utformats så att en betydande del av dess massa överförs på dragfordonet vid inbromsning och dragfordonets bromsar har dimensionerats med beaktande av detta.

154 §. Koppling av släpfordon till motorredskap och terrängfordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 36 § i användningsförordningen, men i den görs vissa preciseringar.

Enligt *1 mom.* ska det på samma sätt som enligt gällande bestämmelser vara tillåtet att koppla en släpvagn eller en släpanordning till ett mottorredskap endast när kopplingen är nödvändig för utförande av ett arbete med motorredskapet. Ett mottorredskap får alltså inte heller framöver användas på väg för annan än i *2 mom.* avsedd kommersiell godstransport.

Enligt *2 mom.* ska det även i fortsättning vara tillåtet att använda en dragtruck som klassificeras som motorredskap vid flyttning av släpvagnar och containrar i hamnar och på terminalområden. I lagen ska det även tillåtas att flera släpfordon kopplas till dragtrucken. På detta sätt kan man i vissa fall effektivisera flyttningen av i synnerhet släpvagnar och containrar. I bestämmelsen utelämnas den nuvarande begränsningen enligt vilken släpfordonets kopplingsmassa får vara högst 1,5 gånger så stor som den lastade dragtruckens massa. Detta möjliggör samtidig flyttning av flera lastade släpvagnar i hamnar och på terminalområden när dragfordonet är avsett för detta och området lämpar sig för detta.

Bestämmelsen i *3 mom.* motsvarar 36 § 3 mom. i användningsförordningen och enligt den ska det också i fortsättningen vara tillåtet att till ett terrängfordon koppla ett släpfordon vars kopplingsmassa är högst 1,5 gånger så stor som det dragande terrängfordonets egenmassa.

155 §. Användning av taxilykta. Avsikten är att bestämmelserna om användning av taxilykta förenklas och att de ändras så att de motsvarar lagen om transportservice.

Enligt paragrafen ska det vara tillåtet att använda taxilykta endast i ett fordon som används för persontransporter som utförs med stöd av ett taxi- eller persontrafikillstånd som avses i lagen om transportservice. Om lyktan inte används tillämpas inte de trafikregler som gäller taxibilar på fordonet och taxibilen får t.ex. inte föras på ett körfält som är avsett endast för bussar och taxibilar.

Taxilykta definieras i en föreskrift som Trafiksäkerhetsverket meddelat med stöd av fordonslagen (TRAFI/61749/03.04.03.00/2015). Enligt punkt 3.3.4 i föreskriften ska en taxilykta vara ca 300 mm bred och ca 115 mm hög och den ska avge ett gult ljus i alla riktningar. Lyktans framsida eller framsida och baksida ska ha texten "TAKSI" eller "TAXI" skriven i svart. På lyktan får med svarta tecken anges taxibilens ordningsnummer, och en symbol som visar bilens gruppnummer och stationeringsort. Till lyktan får det kopplas en anordning med vilken lyktan kan fås att blinka i en nödsituation.

Avsikten är att modellen för en taxilykta ska förnyas genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket inom tidtabellen enligt lagen om transportservice.

156 §. Andra lyktor. I paragrafen föreskrivs i huvudsak på motsvarande sätt som i 51 § i användningsförordningen om användningen av en varningslykta på ett fordon på väg. Dessutom preciseras i vilka situationer i synnerhet en varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus får och ska användas. Med en blinkande varningslykta avses en blinkande varningslykta enligt E-reglemente nr 65. De tekniska krav som ställs på en blinkande varningslykta regleras i de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelar med stöd av fordonslagen.

I *1 mom.* föreskrivs om användningen av en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus. En sådan varningslykta får användas på ett utryckningsfordon när det uppdrag som fordonet används i förutsätter det. Dessutom får lyktan användas på polisfordon och Tullens och gränsbevakningsväsendets fordon som inte är utryckningsfordon.

I *2 mom.* förtecknas de situationer när en varningslykta med blinkande orangegult ljus ska användas. Kraven gäller sådana fordon som redan i dagsläget nästan utan undantag har en sådan varningslykta. Kraven på användningen ligger i huvudsak i linje med den praxis som redan nu

tillämpas. I och med att kraven skrivs in i lagen blir det lättare att vid trafikövervakningen ingripa i situationer när varningslyktan inte används eller när den är trasig. Dessutom förtydligas den inverkan som användningen av lyktan har på skuldfrågorna i olyckssituationer. I detta sammanhang nämns inte traktorer med breddningshjul utan bestämmelser om varningslyktor som ska användas på dem finns i 129 §.

I 2 mom. 1 punkten föreslås mera allmänna bestämmelser om när en bogserbil ska använda en varningslykta med blinkande orangegult ljus. En varningslykta ska i fortsättningen i allmänhet användas endast när det fordon som ska bogseras lyfts upp på bogserbilen och när bogserbilens avvikande färd i förhållande till den övriga trafiken förutsätter att lyktan används.

I 2 mom. 2 punkten förutsätts att en varningslykta med blinkande orangegult ljus används på bilar, traktorer och motorredskap som används vid väghållning. Det är fråga om ett nytt krav som ligger i linje med det förfarande som nästan undantagslöst tillämpas redan nu.

I 2 mom. 3 punkten förutsätts att en varningslykta med blinkande orangegult ljus används på motorredskap och traktorer som används för arbete som utförs på vägen.

I 2 mom. 4 punkten förutsätts att en varningslykta med blinkande orangegult ljus används på traktorer till vilka det har kopplats ett släpfordon eller arbetsredskap vars bredd överskrider tre meter. Sådana fordon används vanligen på smala och krokiga vägar där möte med ett brett fordon förutsätter att fordonet väjer ut på vädkanten eller ofta t.o.m. att fordonet stannas. En blinkande varningslykta gör det lättare att förutse sådana situationer.

I 2 mom. 5 punkten förutsätts att en varningslykta med blinkande orangegult ljus används på ett fordon som för av- eller pålastning måste stannas på vägen på ett sådant sätt att omkörning av fordonet inte är möjlig utan att den mötande trafikens körfält används. Bestämmelsen tillämpas t.ex. på ett fordon som lastar virke vid vädkanten. I dessa fall är det viktigt att fordonet upptäcks i så god tid som möjligt, om det inte är möjligt att köra om fordonet på det egna körfältet.

Enligt 3 mom. ska det vara tillåtet att använda en varningslykta med blinkande orangegult ljus även i vissa andra situationer och på vissa andra fordon än de som avses i 2 mom. En lykta får användas när det behövs för att varna den övriga trafiken i en exceptionell trafiksituation. Lyktan får användas på utryckningsfordon, på bilar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon som används för arbete som utförs på vägen, på vägservicefordon, på släpfordon som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter samt på arbetsredskap som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter.

I 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om hur varningslyktor som avger ett blinkande orangegult ljus ska användas på specialtransporter. En varningslykta ska användas då transporten inte kan utföras i enlighet med allmänna trafikregler och t.ex. den mötande trafikens körfält måste användas. Det ska inte vara tillåtet att använda en varningslykta som avger ett orangegult ljus när en specialtransport inte förutsätter avvikelser från de allmänna trafikreglerna. Varningslyktan ska alltså vara tänd endast i undantagsfall.

Enligt 5 mom. ska det vara förbjudet att använda arbets- och hjälplyktor när ett fordon körs på väg, om de inte behöver användas på grund av ett arbete som utförs på vägen. Bestämmelsen motsvarar den gällande bestämmelsen i 51 § 4 mom. i användningsförfordningen, men ska i fortsättningen gälla även andra fordon än bilar för godstransport.

Enligt 6 mom. ska det liksom för närvarande vara tillåtet att använda den identifieringslykta för släpvagn som är tillåten på en lastbil som används som dragbil endast om en släpvagn är kopplad till lastbilen.

I 7 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i 51 § 6 mom. i den gällande användningsförordningen att igenkänningslyktan för vägservicefordon och fordon som används för förstahjälpsverksamhet ska övertäckas eller avlägsnas då fordonet förs på väg utan att det används i vägservice- eller förstahjälpsverksamhet.

157 §. Användning av terrängfordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 11 § i användningsförordningen, men i den görs vissa preciseringar och bestämmelsen om en släde som är kopplad till en traktor lämnas bort. Bestämmelser om koppling av en släde till en traktor finns i 120 § där det föreskrivs om koppling av ett släpfordon till en traktor.

I 1 mom. tillåts på motsvarande sätt som i gällande bestämmelser tillfällig användning av ett terrängfordon på väg när det är nödvändigt på grund av terrängförhållandena eller vid körning över en väg eller bro. Det ska även i fortsättningen vara tillåtet att tanka och förvara ett terrängfordon på ett för allmän trafik avsett område.

I 2 mom. förutsätts att man vid körning över en väg eller bro med ett annat terrängfordon än ett hjulförsett terrängfordon, i praktiken för det mesta en snöskoter, använder den snötäckta oplogade delen av vägen, om detta är möjligt utan att säkerheten äventyras. Syftet med detta är att undvika situationer där fordon som är avsedda för vägtrafik och terrängfordon använder samma färdled.

Enligt 3 mom. får en snöskoter och en därtill kopplad släpvagn utöver det som föreskrivs i 1 och 2 mom. också köras på en snöskoterled som klassificeras som väg. Bestämmelser om persontransport i en släpvagn som är kopplad till en snöskoter finns i 149 §, och enligt den är det tillåtet att transportera personer i en släpvagn till en snöskoter endast på en snöskoterled. En korsning mellan en snöskoterled och en annan väg betraktas inte som en del av en snöskoterled, och därför ska persontransport i en släpvagn till en snöskoter inte vara tillåten i de situationer som avses i 1 och 2 mom.

Specialtransport

158 §. Genomförande av specialtransport. Paragrafen motsvarar gällande 87 b § i vägtrafiklagen och i den ska det i motsvarighet till den gällande bestämmelsen föreskrivas om de förutsättningar genom vilka en säker specialtransport säkerställs.

159 §. Tillstånd för specialtransport. Paragrafen motsvarar gällande 87 c § i vägtrafiklagen och i den ska det i motsvarighet till den gällande bestämmelsen föreskrivas om i vilka fall det för en specialtransport krävs ett undantagstillstånd av Trafikverket. Bestämmelser om beviljande av tillstånd för specialtransport finns i 191 §.

6 kap.

Trafikförseelse och avgift för trafikförseelse

160 §. Påförande av avgift för trafikförseelse. Enligt paragrafens 1 mom. får avgift för trafikförseelse påföras som påföljd vid trafikförseelser som anges i den föreslagna lagen. Avgiften påförs av en trafikövervakare som avses i 181 § och den ska betalas till staten.

RP 180/2017 rd

Om avgift för trafikförseelse samtidigt ska påföras för två eller flera förseelser, ska avgiften enligt 2 mom. höjas med 40 euro för den förseelse för vilken den högsta avgiften har föreskrivits. Bestämmelserna motsvarar nuläget beträffande höjning av ordningsbotens belopp enligt 7 kap. 3 b § i strafflagen.

Enligt paragrafens 3 mom. kan en muntlig eller skriftlig anmärkning ges för en ringa trafikförseelse.

Till den föreslagna lagens målsättningar hör att påföljder för förseelser i vägtrafiken ska påföras inom ramen för det administrativa förfarandet alltid då avgift för trafikförseelse bedöms vara en tillräcklig påföljd och gärningen inte äventyrat andra vägtrafikanters säkerhet. Avgift för trafikförseelse kan således inte påföras i alla situationer. De situationer där avgift för trafikförseelse inte kan påföras anges i paragrafens 4 mom.

Enligt 4 mom. 1 punkten får avgift för trafikförseelse inte påföras om *vägtrafikanten misstänks för samma brott i en förundersökning eller åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas vid en domstol*. Enligt 2 punkten får avgift för trafikförseelse inte heller påföras om *vägtrafikanten har dömts genom en lagkraftvunnen dom eller påförts straff för samma gärning*.

Den s.k. *ne bis in idem*-regeln anges i artikel 4 i tilläggsprotokoll 7 till Europakonventionen. Enligt artikeln får ingen lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han eller hon redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat. Motsvarande bestämmelse ingår också i artikel 14.7 i konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Förbudet anses även ingå i Finlands grundlag, nämligen i 21 § som berör rättsskyddet, där 2 mom. innehåller en bestämmelse om de garantier för en rättvis rättegång som ska tryggas genom lag (RP 309/1993 rd).

I Europadomstolens beslutspraxis har *ne bis in idem*-förbudets tillämpningsområde inte begränsats bara till domar som berör egentliga straffrättsliga straff, utan det har utsträckts också till administrativa påföljder av straffkaraktär.

I 4 mom. 3 punkten anges det att avgift för trafikförseelse inte får påföras om *vägtrafikanten misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning*. Det är fråga om en s.k. konkurrenssituation, där en person t.ex. genom samma körning har gjort sig skyldig till rattfylleri, förseelse rörande användning av säkerhetsbälte och lindrig fortkörning. Enligt bestämmelsen ska avgift för trafikförseelse i detta fall inte påföras för förseelsen rörande användning av säkerhetsbälte eller för den lindriga fortkörningen. Ett exempel som berör en gående kan utgöras av en situation där en person går mot rött ljus på ett övergångsställe och samtidigt gör sig skyldig till skadegörelse genom att sparka till en personbil som åker förbi. Den gående påförs i detta fall inte någon avgift för trafikförseelse, utan gärningen ska behandlas endast som sådan skadegörelse som avses i 35 kap. 1 § i strafflagen.

Avgift för trafikförseelse påförs inte heller om vägtrafikanten genom samma gärning misstänks ha begått ett brott som regleras i strafflagen eller i någon annan lag. Det kan t.ex. vara fråga om en gärning som omfattar både fortkörning, som hör till tillämpningsområdet för avgift för trafikförseelse, och straffbart bruk av narkotika.

I 4 mom. 4 punkten föreskrivs det dessutom att avgift för trafikförseelse inte får påföras om förseelsen behandlas på det sätt som föreskrivs i lagen om parkeringsövervakning, och i 5 punkten anges det att avgift för trafikförseelse inte får påföras om den som har begått trafikförseelsen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

Enligt paragrafens 5 *mom.* behöver en påföljd inte bestämmas om trafikförseelsen uppenbarligen har berott på ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

Bestämmelser som möjliggör åtgärdseftergift finns i flera olika lagar. Det föreslagna momentet motsvarar t.ex. 6 § i lagen om parkeringsövervakning. Vidare anges det i 10 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) att kontrollavgift inte påförs den som saknar vederbörlig biljett, om avsaknaden av biljett har berott på ouppmärksamhet, tanklöshet eller okunighet som är ursäktlig med hänsyn till passagerarens personliga omständigheter, eller om påförandet av kontrollavgift av någon annan orsak måste anses vara uppenbart oskäligt eller obefogat.

Utgångspunkten är att vägtrafikanterna ska känna till vägtrafikbestämmelserna. Exempelvis ska en fordonsförare i behövlig utsträckning ta reda på vilka vägmärken och andra arrangemang som gäller på en viss plats. I vissa situationer kan det dock hända att t.ex. ett vägmärke skymms av växtlighet. I detta fall kan det bli aktuellt att avstå från åtgärder. Vid tillämpningen av denna bestämmelse är det också möjligt att beakta förarens personliga egenskaper, såsom ålder, hälsotillstånd och utvecklingsnivå.

Åtgärdseftergift kan likaså komma i fråga då gärningen är av så ringa karaktär att till och med en anmärkning kan anses oskälig. Även en uppsåtlig gärning kan i vissa undantagsfall lämnas utan påföljd.

161 §. *Påförande av fordonsspecifik avgift för trafikförseelse.* Enligt denna paragraf får avgift för trafikförseelse påföras också som påföljd för en sådan trafikförseelse med ett motordrivet fordon som har upptäckts vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet måste stannas och som gäller

- underlåtelse att använda personlig skyddsutrustning,
- körning mot rött ljus,
- underlåtelse att beakta ett vägmärke som anger förkörsrätt, väjningsplikt, förbud, begränsning eller påbud enligt den föreslagna lagen eller underlåtelse att beakta ett regelmärke,
- underlåtelse att iaktta en fordonsspecifik hastighetsbegränsning, eller
- underlåtelse att iaktta förbudet mot störande eller onödig körning.

Således utvidgas möjligheterna att påföra en fast avgift i samband med automatisk trafikövervakning och utan att fordonet stannas. Enligt 3 kap. i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot riktas den automatiska trafikövervakningen för närvarande mot fortkörning och otillåten körning på körfält för kollektivtrafik. Genom det utvidgade tillämpningsområdet möjliggörs automatisk övervakning också av att olika trafikregler iakttas, t.ex. röda trafikljus och förbud mot genomfart.

Det som föreskrivs i paragrafen motsvarar i övrigt i huvudsak det som föreskrivs om villkorlig ordningsbot i 3 kap. 14 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot.

162 §. *Allmänna förseelser av vägtrafikanter.* Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om den avgift för trafikförseelse som kan påföras en vägtrafikanter med stöd av 9 § samt 11–13 § i den föreslagna lagen.

I den föreslagna lagens 9 § finns bestämmelser om efterlevnaden av tecken, befallningar och förbud som ges av polisen och tecken som ges av andra som reglerar trafiken, i 11 § finns bestämmelser om lämnandet av fri passage för utryckningsfordon och processjoner, i 12 finns bestämmelser om lämnandet av fri passage för tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor samt för spårvagnar och i 13 § föreskrivs ett förbud mot att sätta ut hinder på en väg. Avgiften föreslås vara 100 euro.

För gående är den avgift som påförs för sådana förseelser som avses i 9, 11 och 12 § dock 20 euro, och för förare av motorlösa fordon 40 euro.

163 §. Gångtrafikförseelser. Denna paragraf motsvarar de gällande bestämmelserna om gångtrafikförseelser, som ingår i 2 § i lagen om ordningsbotsförseelser. Enligt paragrafen kan en gående som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot lagen påföras en avgift för trafikförseelse om han eller hon inte iakttar en skyldighet enligt 74, 78–80, 82 eller 86 § att följa trafik-anordningar, trafikreglerna i 13–16 § som gäller gående eller förbudet i 58 § mot att röra sig på ett område för en motorväg. Avgiften föreslås vara 20 euro.

164 §. Förseelser av förare av motorlösa fordon. Denna paragraf baserar sig på 3 § i lagen om ordningsbotsförseelser. En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot trafikreglerna i 3 kap. som gäller förare av fordon, förbudet i 58 § mot att röra sig på ett område för en motorväg, en skyldighet enligt 74, 78–80, 82, 86 eller 87 § att följa trafikanordningar eller en begränsning av last enligt 5 kap., kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

Paragrafen föreslås i likhet med lagen om ordningsbotsförseelser innehålla en hänvisning till trafikreglerna i vägtrafiklagens 3 kap. som gäller förare av fordon. På grund av bestämmelsernas antal är det emellertid inte ändamålsenligt att ta in en detaljerad förteckning över dem i paragrafen.

165 §. Överskridande av hastighetsbegränsning med motordrivet fordon. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om överskridande av hastighetsbegränsningar och om påföljderna för detta. Hastighetsbegränsningarna anges med trafikanordningar, och dessutom föreskrivs särskilda hastighetsbegränsningar för vissa fordonskategorier. Bestämmelser om dessa begränsningar föreslås ingå i 99–101 §. Då den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikanordning och den högsta fordonsspecifika hastigheten överskrids genom samma gärning kan dock bara en avgift för trafikförseelse påföras.

Straffskalan ska justeras så att avgiftens belopp höjs då överskridningen ökar med 5 kilometer i timmen.

Avgiften för trafikförseelse föreslås vara lägre vid små fortkörningsförseelser än vad ordningsbotens belopp för närvarande är. Den lägsta avgiften föreslås, beroende på hastighetsbegränsningens nivå, vara 50 eller 70 euro, medan den högsta avgiften föreslås vara 200 euro. Den ordningsbot som för närvarande påförs för fortkörning är som lägst 140 euro och som högst 200 euro.

Enligt paragrafens 3 *mom.* kan en mopedist som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

I paragrafens 4 *mom.* hindras påförande av avgift för trafikförseelse om den högsta tillåtna hastigheten har överskridits på en gågata eller en gårdsgata i strid med de förpliktelser som föreskrivs i den föreslagna 44 eller 45 §.

166 §. *Andra trafikförseelser av förare av motordrivet fordon eller spårvagn.* Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon. Avgiftens belopp föreslås vara 100 euro.

I paragrafens 1 mom. finns bestämmelser om förare som bryter mot lagens bestämmelser om framförande av fordon på körbana, val av körfält, svängning, körning in i en korsning, möten, ljud- och ljussignaler, riktningstecken, användning av ljus, skyldigheten att varna andra vägtrafikanter, den minimihastighet som krävs av ett fordon, bogsering av fordon, körning eller omkörning av fordon med användning av fel körfält på en motorväg eller motortrafikled, bestämmelserna i 74 § om skyldigheten att iaktta trafikljus, i 77–80 § om skyldigheten att följa vägmärken samt i 84 och 87 § om skyldigheten att följa vägmarkeringar.

En ny förseelse som anges i 1 mom. är försummelse av att iaktta den skyldighet som anges med ett korsningsrutfält. Det är motiverat att föreskriva en påföljd för denna försummelse, eftersom det med tanke på trafikens smidighet är mycket problematiskt att livliga korsningar stockas i samband med köbildning.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om den avgift för trafikförseelse som påförs en mopedist för sådana förseelser som avses i 1 mom. Avgiften föreslås vara 70 euro. Avgift för trafikförseelse kan påföras också en mopedist som bryter mot vad som bestäms eller föreskrivs om rött trafikljus.

I 3 mom. föreskrivs det att spårvagnsförare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro för underlåtelse att iaktta de skyldigheter som anges i den föreslagna lagens 64 §.

167 §. *Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning.* I 6 § i lagen om ordningsbotsförseelser finns bestämmelser om förseelser som gäller användning av skyddshjälm och bilbälte. Den föreslagna paragrafen motsvarar denna. Avgiften för trafikförseelse föreslås i alla situationer vara 70 euro.

168 §. *Förseelser som gäller ett fordons massa och mått.* Enligt den gällande lagstiftningen är det inte möjligt att påföra en ordningsbot för förseelser som gäller ett fordons massa eller mått. Detta innebär att ringa förseelser rörande fordons belastning helt och hållet har fallit utanför straffsystemet. För större förseelser påförs dagsböter och överlastavgift. Också små förseelser som gäller fordons massa och mått kan emellertid vara av betydelse med tanke på trafiksäkerheten, och hotet om sanktioner kan förebygga överträdelser av belastningsbestämmelserna. Avgiften är i fråga om sitt belopp skäligen avseende på den fara och skada som orsakas genom förseelsen.

Enligt 4 § i lagen om överlastavgift (51/1982) fastställs överlastavgiften på grundval av den massa varmed den tillåtna massan på en axel eller boggi överskrids med mer än tio procent eller varmed den tillåtna totalmassan överskrids med mer än fem procent. Med en sådan ringa överträdelse som nämns i paragrafen avses således i den föreslagna lagen en överskridning av den tillåtna massan på en axel eller boggi med högst tio procent och en överskridning av den tillåtna totalmassan med högst fem procent.

För förseelser som gäller ett fordons massa eller mått föreslås avgiften för trafikförseelse vara 140 euro.

169 §. *Förseelser som gäller persontransporter med motordrivna fordon.* Denna paragraf motsvarar 11 § i lagen om ordningsbotsförseelser.

Enligt paragrafen kan en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet begår en överträdelse av det som i 141–149 § föreskrivs om persontransporter med motordrivna fordon påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

170 §. Förseelser som gäller koppling av fordon. I denna paragraf föreskrivs det att en förare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet begår en ringa överträdelse av kopplingsbestämmelserna i 150–154 § kan påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

Enligt den gällande lagen är det inte möjligt att förelägga en ordningsbot för förseelser som gäller koppling av fordon. En ringa överträdelse kan utgöras t.ex. av att släpvagnens säkerhetsvajer inte kopplats till dragfordonet.

171 §. Andra förseelser som gäller användning av motordrivet fordon eller spårvagn. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om andra förseelser som gäller användning av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och om de påföljder som kan påföras föraren för förseelserna.

Avgift för trafikförseelse kan påföras för en underlåtelse att iaktta förbudet mot störande eller onödig körning, förbudet mot tomgångskörning, förbudet mot användning av kommunikationsutrustning under körning, bestämmelserna om användning av däck och slirskydd eller bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer och annan utrustning på fordon.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om den avgift för trafikförseelse som kan påföras en mopedist för sådana överträdelser som avses i 1 mom. Avgiften föreslås vara 40 euro.

Enligt 3 mom. kan en spårvagnsförare för en överträdelse av förbudet mot användning av kommunikationsutrustning under körning påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

172 §. Trafikförseelser av förare av terrängfordon. Enligt denna paragraf kan en förare av ett terrängfordon påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro om föraren inte iakttar bestämmelserna om körning av terrängfordon på väg, användning av däck eller band på väg eller användning av nödavgångsbrytare på snöskoter, och överträdelsen begås uppsåtligen eller av oaktsamhet.

173 §. Innehållet i ett beslut om avgift för trafikförseelse. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om innehållet i ett beslut om avgift för trafikförseelse. Paragrafen överensstämmer t.ex. med de bestämmelser om innehållet i ett beslut om felparkeringsavgift som finns i 7 § i lagen om parkeringsövervakning.

Enligt paragrafens 2 mom. ska ett beslut om avgift för trafikförseelse och villkorlig avgift för trafikförseelse förses med anvisningar om hur man begär omprövning. Till beslutet kan det fogas ett foto på det fordon med vilket trafikförseelsen begicks och/eller på dess förare. I anvisningarna om hur man begär omprövning ska det anges bl.a. vid vilken trafikövervakarens enhet omprövning ska begäras och inom vilken tidsfrist detta ska ske. Anvisningarna om hur man begär omprövning kan innefatta en förfrågning om bl.a. kontaktuppgifterna till den förare som kört fordonet. Motsvarande förfarande iakttas i samband med det gällande förfarandet för föreläggande av en villkorlig ordningsbot.

174 §. Delgivning av avgift för trafikförseelse Enligt denna paragraf ska ett beslut om avgift för trafikförseelse delges den som gjort sig skyldig till förseelsen personligen och i skriftlig form.

175 §. *Delgivning av fordonsspecifik avgift för trafikförseelse.* Enligt 1 mom. i denna paragraf ska en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse sändas per post eller delges elektroniskt på den adress som i fordonstrafikregistret anges för fordonets ägare eller innehavare eller den som tillfälligt använder fordonet. Om fordonets ägare eller innehavare enligt fordonstrafikregistret är en juridisk person ska den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse skickas till den i 3 § 23 punkten i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av bilen.

Med den som ansvarar för användningen av en bil avses enligt 3 § i fordonslagen en i Finland bosatt myndig fysisk person som är en bils huvudsakliga förare utan att vara dess ägare eller innehavare eller, om bilen inte har någon huvudsaklig förare, som har uppgifter om bilens förare. Den som ansvarar för användningen av en bil ska ha kör rätt åtminstone för fordon av klass B.

Antagandet är således att den som ansvarar för användningen av en bil känner till vem som kört fordonet vid den tidpunkt då en viss förseelse begåtts.

På elektronisk delgivning tillämpas lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse ska delges utan dröjsmål och senast inom 30 dagar från dagen för förseelsen. På handlingen ska det anges vilken dag den har postats.

Delgivningen av en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse påminner om delgivningen av en villkorlig ordningsbot. Ett ordningsbotsföreläggande ska sändas inom 14 dagar. Det är dock ändamålsenligt att avgiften för trafikförseelse ska kunna delges inom 30 dagar. En avgift för trafikförseelse ska under alla omständigheter delges så snart som möjligt efter den registrerade förseelsen. Efter att systemen automatiseras kommer delgivningen att kunna ske inom bara några minuter eller på sin höjd inom några timmar.

Enligt paragrafens 2 mom. anses den berörda personen ha fått del av en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse den sjunde dagen från det att handlingen har postats. Det kan väntas att delgivningen i framtiden kommer att ske på elektronisk väg, men tills vidare är denna bestämmelse behövlig.

176 §. *Ansvar för fordonsspecifik avgift för trafikförseelse.* För en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse som har påförts på grund av en trafikförseelse svarar enligt 1 mom. i denna paragraf den som i registret har antecknats som fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller den som ansvarar för användningen av bilen. Fordonets ägare, innehavare och tillfälliga användare är dock fria från ansvar, om de gör det sannolikt att de inte har begått trafikförseelsen eller att det av någon annan anledning inte fanns förutsättningar för att påföra avgiften. Den som ansvarar för användningen av bilen är fri från ansvar om denne meddelar vem som använde fordonet vid tidpunkten för förseelsen, samt om fordonet eller dess registreringsskylt stulits.

Fordonets ägare, innehavare och tillfälliga användare är fria från ansvar t.ex. om de meddelar tillsynsmyndigheten namnet på och kontaktuppgifterna till den person som körde fordonet vid tidpunkten för förseelsen, eller meddelar i vems användning fordonet var vid denna tidpunkt. Ägaren, innehavaren och den tillfälliga användaren har i praktiken ofta kännedom om vem som haft fordonet i sin användning. En grund för befrielse från ansvar kan också utgöras av att fordonet eller dess registreringsskylt har stulits och stölden har anmälts till polisen.

För att ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren ska befrias från ansvar krävs det att denne lägger fram utredning om saken, t.ex. ett fotografi som tillsynsmyndigheten tagit genom

teknisk övervakning, resebiljetter eller annan skriftlig eller personlig utredning om att han eller hon inte har kört fordonet vid tidpunkten för förseelsen.

För en juridisk persons del har den som ansvarar för användningen av bilen på det sätt som fordonslagen kräver kännedom om vem som har företagets fordon i sin användning. Det är klart att den som ansvarar för användningen av bilen befrias från ansvar genom att meddela tillsynsmyndigheten kontaktuppgifterna till den person som använde bilen vid tidpunkten för förseelsen. Den som ansvarar för användningen av bilen befrias från ansvar också om fordonet eller dess registreringsskylt har stulits.

Det är viktigt att avgiften för trafikförseelse påförs rätt person, eftersom sådan fortkörning, otillåten användning av en teknisk anordning och försummelse av att iaktta rött trafikljus som föranleder avgift för trafikförseelse kan leda till att den berörda personen förlorar körrätten ifall förseelsen upprepas.

För utredning av vem som är ansvarig för en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse är det möjligt att vid behov utföra en sådan polisundersökning som avses i 6 kap. i polislagen (872/2011).

177 §. Betalningstid för avgift för trafikförseelse. Enligt 1 mom. i denna paragraf ska avgiften för trafikförseelse betalas inom 14 dagar från delfäendet av beslutet. Om beslutet emellertid har delgetts på det sätt som avses i 175 §, ska avgiften betalas inom 30 dagar från delfäendet.

Eftersom den betalningstid på två veckor som anges som huvudregel i 1 mom. kan betraktas som förhållandevis kort, finns det skäl att förlänga den i sådana situationer där det beslut som utgör grund för betalningsskyldigheten inte har kunnat delges personligen. Därigenom strävar man efter att se till att den betalningsskyldige underrättas om avgiften i rimligt god tid. Betalningstiden omfattar således i detta fall 30 dagar från delfäendet av beslutet.

I paragrafens 2 mom. ges den myndighet som påfört avgiften rätt att bevilja förlängning av betalningstiden. Myndigheten har till denna del omfattande prövningsrätt.

178 §. Verkställighet av avgift för trafikförseelse. I paragrafens 1 mom. finns en hänvisning till lagen om verkställighet av böter (672/2002), som föreslås innehålla bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse och fordonsspecifik avgift för trafikförseelse.

I 2 mom. anges det när avgiften för trafikförseelse preskriberas. Avgiften preskriberas fem år efter ingången av året efter det år då den påfördes eller debiterades. Denna preskriptionstid motsvarar den allmänna preskriptionstiden för offentliga fordringar.

I 3 mom. ges Rättsregistercentralen i uppgift att sköta verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse.

Enligt 4 mom. ska trafikövervakare och domstolar underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut. Rättsregistercentralen ska också underrättas om beslut genom vilka en avgift för trafikförseelse har sänkts eller avlyfts.

179 §. Regressrätt. Enligt denna paragraf har ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av ett fordon rätt att av den förare som begått trafikförseelsen få ett belopp motsvarande den avgift för trafikförseelse som ägaren, innehavaren eller användaren har betalat, om avgiften inte har återbetalats.

Denna bestämmelse motsvarar i huvudsak 19 § i lagen om parkeringsövervakning.

180 §. Närmare bestämmelser. Enligt denna paragraf kan Polisstyrelsen utfärda närmare föreskrifter om de handlingar som ska användas när avgift för trafikförseelse påförs, om de anteckningar som ska göras i dem och om förvaringen av dem, samt om de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljder enligt den föreslagna lagen och om andra meddelanden mellan myndigheter.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

181 §. Tillsyn. Bestämmelserna om tillsyn föreslås höra till lagens särskilda bestämmelser. I den gällande lagen regleras tillsynen i 7 kap.

Enligt paragrafens 1 mom. utövas tillsyn över vägtrafiklagens efterlevnad allmänt av polisen samt, i de situationer som föreskrivs i lag, av Gränsbevakningsväsendet och Tullen inom deras respektive verksamhetsområden. Gränsbevakningsväsendet och Tullen övervakar

- fordons mått, massa och belastning enligt 5 kap.,
- bestämmelserna om specialtransporter i 5 kap.,
- användningen av skyddshjälm enligt 92 §, samt
- användningen av terrängfordon enligt 157 §.

Momentet motsvarar det som bestäms om trafikövervakare i den gällande vägtrafiklagen.

182 §. Stoppande och granskning av fordon. I paragrafens 1 mom. anges det att ett fordon på en väg ska stannas på tecken av en polisman, gränsbevakningsman eller tullman. Utövningen av denna befogenhet kräver att det uttryckligen sker i syfte att övervaka vägtrafiklagens efterlevnad. I den gällande lagen regleras saken i 93 § 1 mom.

Enligt paragrafens 2 mom. är föraren av ett fordon skyldig att iaktta de befallningar som en polisman, gränsbevakningsman eller tullman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet. Trafikövervakaren kan t.ex. då ett fordon är felaktigt lastat ge befallningar om lossning av överlast och omlastning av fordonet. Då trafiksäkerheten förutsätter det kan trafikövervakaren hindra fortsatt körning. Momentet motsvarar 93 § 2 mom. och 96 § 3 mom. i den gällande vägtrafiklagen.

183 §. Hindrande av körning på grund av berusning. Denna paragraf är ny. I riksdagens skrivelse 56/2014 rd med anledning av ett medborgarinitiativ gällande rattfylleri (Strängare straff för rattfylleri MI 3/2014 rd) godkände riksdagen ett uttalande där det förutsattes att regeringen skulle bereda ett förslag till lagstiftning där tillsynsmyndigheterna ges behörighet att avbryta körningen då en person kör ett fordon påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel, trots att gärningen inte i sig skulle uppfylla brottsrekvisitet för rattfylleri.

Därför föreslås det att trafikövervakaren, i praktiken oftast en polisman, vid behov ska kunna hindra en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagnsförare att föra fordonet eller spårvagnen, om det vid ett prov som utförs i syfte att konstatera eventuell alkoholförtäring konstateras att föraren har förtärt alkohol, men det på basis av provresultatet inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri. Körningen ska kunna hindras till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp. Körning un-

der påverkan av andra rusmedel än alkohol har kriminaliserats som rattfylleribrott i strafflagens 23 kap. Misstankar om rattfylleri leder alltid till att körningen avbryts.

I människans kropp förekommer små mängder etylalkohol också då alkohol inte har förtärts. Dessutom kan föda och dryck som framställts genom jäsningsprocesser innehålla små mängder etanol. En förutsättning för att körningen ska få förbjudas eller hindras är således att berusningen påverkar förarens körförmåga. I praktiken kommer åtgärden att rikta sig mot förare med en berusning på 0,2–0,5 promille. Trafikövervakarna har till uppgift att bedöma förarnas körförmåga i enskilda fall.

Förslaget om att trafikövervakarna ska ges befogenhet att hindra fortsatt körning för en förare som förtärt alkohol är inte nytt. I regeringens proposition 74/1979 rd föreslogs det att en bestämmelse om saken skulle tas in i vägtrafiklagen. Enligt propositionen skulle det ha varit fråga om en ny bestämmelse i vägtrafiklagen, vars syfte skulle ha varit att betona att den som förtärt ens det minsta alkohol inte ska föra ett motordrivet fordon eller en spårvagn. Motiveringen är till denna del fortfarande adekvat. Förbudsbestämmelsen kommer att minska den sammanlagda alkoholmängd som förtärs av förare samt att förebygga rattfylleri.

184 §. Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler. Det är möjligt att i särskilda situationer göra avsteg från reglerna för vägtrafiken. De gällande undantagsbestämmelserna finns i vägtrafiklagen och vägtrafikförordningen. Bestämmelserna är spridda på olika håll i dessa författningar. Undantagsbestämmelserna har formulerats på flera olika sätt: t.ex. ”om uppgiftens brådskande natur nödvändigtvis kräver det” (hastighetsbegränsningar enligt 25 § 3 mom. i vägtrafiklagen), ”i vissa tjänsteuppdrag” (ankomst till färja enligt 39 § 1 mom. i vägtrafiklagen), ”i vissa tjänsteuppdrag på det sätt som uppdraget kräver” (avsteg från parkeringsbestämmelserna enligt 48 § 4 mom. i vägtrafiklagen) och ”om uppdraget nödvändigtvis kräver det” (användning av olika delar av vägen enligt 48 § 2 mom. i vägtrafiklagen). Dessutom är det i brådskande uppdrag, med avgivande av föreskrivna larmsignaler, möjligt att avvika från sådana trafikregler som inte särskilt gäller fordonets förare (undantagsbestämmelser i 48 § 1 mom. i vägtrafiklagen). Exempelvis kan vissa tjänstemän avvika från trafikreglerna i observationsuppdrag, tekniska observationsuppdrag, täckoperationsuppdrag och uppdrag som har samband med bevisprovokation genom köp (undantagsbestämmelser i 48 § 5 mom. i vägtrafiklagen).

Det ställs höga krav på den som avviker från reglerna för vägtrafiken. Föraren av ett utryckningsfordon eller annat fordon måste vara medveten t.ex. om att möjligheterna att göra observationer minskar då hastigheten ökar. Föraren måste också förstå att alla vägtrafikanter inte nödvändigtvis hör larmljudet eller ser larmljuset. Därför ska körhastigheten och avsteget från reglerna anpassas till trafikmiljön och omständigheterna. En förare som gör avsteg från reglerna ska säkerställa att andra vägtrafikanter kan observera att denne agerar avvikande och att de vid behov kan klara av att i tillbörlig ordning lämna denne fri passage.

Kunnandet och färdigheterna hos förare som gör avsteg från reglerna ska vara på sådan nivå som uppdraget kräver i varje trafiksituation. För närvarande har varken myndigheter eller andra aktörer i lag ålagt något särskilt krav på utbildning, utan var och en som har körrätt får avvika från trafikreglerna om uppdraget kräver det. För att säkerställa kunnandet ordnar både myndigheter och andra aktörer bl.a. utbildning i utryckningskörning vid läroinrättningar och i form av arbetsplatsutbildning.

I den föreslagna lagen föreslås en ny regleringsmodell för undantagsbestämmelserna. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att en vägtrafikant får göra avsteg från trafikregler, skyldigheter som trafikantordningar anger, påbud, begränsningar, förbud eller bestämmelser om använd-

RP 180/2017 rd

ningen av fordon *med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det*. De vägtrafikanter som får göra avsteg från bestämmelserna är

- förare av och passagerare i ett utryckningsfordon,
- personer som agerar i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter,
- personer som agerar i försvarsmaktens förundersökningsuppdrag eller uppdrag enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014), samt
- förare av fordon som hör till en kortege som leds av polisens eller gränsbevakningsväsendets fordon.

I princip är det möjligt att göra avsteg från alla typer av regler som nämns i momentet. Möjligheten till avsteg gäller allmänt vägtrafikanter, dvs. gående samt fordons förare och passagerare. Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska dock lämnas fri passage.

De nya undantagsbestämmelserna ska gälla samtliga förundersökningsmyndigheter, eftersom det under de senaste åren har skett förändringar i fråga om deras uppgifter och befogenheter. Enligt 2 kap. 1 § i förundersökningslagen (805/2011) utför polisen förundersökningar. Förundersökningsmyndigheter är förutom polisen även gränsbevaknings-, tull- och militärmyndigheterna, enligt vad som föreskrivs om deras förundersökningsbefogenheter i gränsbevakningslagen (578/2005), lagen om brottsbekämpning inom Tullen (623/2015) och lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014). De som med stöd av den sist nämnda lagen utför förundersökningsuppgifter inom försvarsmakten har också behov av att avvika från reglerna i sina uppdrag, och ett omnämnande av dem ska därför tas in i momentets förteckning.

Med ett sådant *uppdrag* som nämns i momentet avses uppgifter som föreskrivits för myndigheten eller aktören i fråga någon annanstans i lag. Det kan vara fråga om ett uppdrag som pågår eller som ska inledas eller om aktionsberedskap inför ett uppdrag.

Att tillämpa undantagsbestämmelserna kan inte vara ett självändamål, utan det förutsätts att det aktuella uppdraget kräver att avsteg från en regel görs. I detta sammanhang ska man granska vilken grundläggande fri- eller rättighet (vilket rättsobjekt) som skyddas med hjälp av uppdraget. Avsteget från bestämmelserna ska nämligen stå i rätt proportion till det rättsobjekt som ska skyddas, så att man i samband med uppdraget inte äventyrar andra vägtrafikanters säkerhet i onödan. Exempelvis kan en situation där någon svävar i direkt livsfara kräva att föraren använder mycket hög hastighet. I detta fall ska föraren dock beakta att fordonet kan vara svårt att observera då föraren avviker från trafikreglerna. I trafiken rör sig dessutom också barn och personer som inte har fullgod förmåga att förutse olika trafiksituationer. Trafikolyckor som sker i hög hastighet är i regel förödande. Därför ska det vara möjligt att göra avsteg från reglerna bara då uppdraget kräver det och med iakttagande av särskild försiktighet.

Ett uppdrag kan kräva avsteg från flera bestämmelser på samma gång, och det är inte möjligt att ta in en uttömmande förteckning över alla sådana situationer i lagen.

Enligt de gällande bestämmelserna har tjänstemän bl.a. i samband med brottsbekämpning – framför allt i underrättelse- och observationsuppgifter, tekniska observationsuppgifter, täckoperationsuppgifter och uppgifter som har samband med bevisprovokation genom köp – samma rätt som en förare av en polisbil som avger föreskrivna ljus- och ljudsignaler att med iakttagande av särskild försiktighet göra avsteg från vägtrafiklagens bestämmelser. Rätten att göra

avsteg från bestämmelserna utan användning av larmanordningar är fortfarande viktig, eftersom larmsignaler skulle röja uppdraget. Vid denna typ av uppdrag används i allmänhet inte fordon som är utrustade med larmanordningar.

Bestämmelser om användning av hemliga metoder för inhämtande av information finns i tvångsmedelslagen (806/2011), polislagen (872/2011), gränsbevakningslagen (578/2005) och lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014). Ett behov av att göra avsteg från vägtrafiklagens bestämmelser utan användning av larmanordningar har konstaterats föreligga även i samband med polisens uppgifter som berör upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet, bl.a. allmän övervakning, trafikövervakning, uttryckningsuppdrag och förundersökningsuppgifter. Också de andra myndigheter och aktörer som nämns i momentet har samma behov i samband med sina egna uppgifter.

I paragrafens 2 mom. utsträcks undantagsbestämmelserna att gälla också myndigheter och andra aktörer i utlandet. Aktörer som utför uppgifter enligt EU-lagstiftningen och internationella avtal kan ha behov av att göra avsteg från trafikbestämmelserna i Finland. Finländska aktörer har motsvarande befogenheter att göra avsteg från bestämmelserna i andra stater.

Momentet motsvarar i huvudsak det som anges i lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (1207/2011, nedan *Prümrådsbeslutet*). Utöver Prümrådsbeslutet finns det också andra relevanta internationella förpliktelser, t.ex. Atlasrådsbeslutet (Rådets beslut 2008/617/RIF om förbättrat samarbete i krissituationer mellan Europeiska unionens medlemsstaters särskilda insatsgrupper) samt Schengenavtalet och Neapel II-konventionen. Det finns internationella avtal också om räddningstjänstuppgifter, t.ex. avtal om gränsöverskridande räddningstjänstsamverkan.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs det att larm- och ljussignaler ska användas vid körning av fordon i sådana uppdrag som avses i 1 mom., om det är nödvändigt för att varna andra vägtrafikanter.

Undantagsbestämmelserna i den gällande vägtrafiklagens 48 § har strukturerats utgående från om ljud- och ljussignaler används eller inte. Undantagsbestämmelserna möjliggör för närvarande t.ex. inte körning mot rött ljus utan användning av samtliga larmanordningar då man närmar sig en brottsplats. En ambulans som närmar sig ett sjukhus får inte heller nattetid köra mot rött ljus utan att använda samtliga larmanordningar. Inom trafikövervakningen är det inte möjligt att utan användning av ljud- och ljussignaler följa ett fordon för att skaffa bevis för sådana brott som begåtts av fordonets förare. Fortkörning utan larmanordningar är tillåten, men enligt lagen är det t.ex. inte möjligt att göra avsteg från de trafikregler som berör omkörning och svängning utan att samtliga larmanordningar används.

Enligt den nya regleringsmodellen ska det vara möjligt för förare att enligt prövning göra avsteg från de trafikregler som anges ovan också utan användning av larm- och ljussignaler. Andra vägtrafikanter är dock skyldiga att lämna fri passage bara för fordon som avger både larm- och ljussignaler. Lagens 10 § föreslås innehålla bestämmelser om fri passage för uttryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler.

Den nya regleringsmodellen innefattar utökad prövningsrätt när det gäller användningen av larmanordningar. Den stämmer bättre överens med rådande praxis än den gällande modellen. Avsikten är inte att användningen av larmanordningar ska minska i förhållande till nuläget. Om larmanordningar inte används, är det mycket svårt för vägtrafikanterna att förutse hur en fordonsförare som gör avsteg från trafikreglerna kommer att agera. Exempelvis minskar andra

vägtrafikanterers möjligheter att förutse agerandet ju högre hastighet föraren håller. Tröskeln för användning av larmanordningar ska således vara låg.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs det att utryckningsfordon och fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag har rätt att komma ombord på en färja och ett förbindelsefartyg före andra. Dessutom får den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen utfärda föreskrifter om i vilken ordning övriga fordon får komma ombord på en färja eller ett förbindelsefartyg. Momentet motsvarar 39 § i den gällande vägtrafiklagen.

I 5 mom. finns undantagsbestämmelser som berör väghållningsarbete. Enligt momentet får fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg med avvikelser från bestämmelserna i 18–22, 42–45 och 56–59 § föras på det sätt som uppdraget kräver, med iakttagande av särskild försiktighet. Föraren får på det sätt som uppdraget kräver, med iakttagande av särskild försiktighet, avvika från förbud, begränsningar och påbud som anges med trafikordningar och som anger något annat än väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får dock inte ignorera de tecken som en trafikövervakare ger eller passera en trafiksignal som visar rött ljus. Momentet motsvarar det som för närvarande föreskrivs i 48 § 3 mom. i vägtrafiklagen och i 53 § 3 mom. i vägtrafikförordningen.

I 6 mom. finns undantagsbestämmelser som berör parkeringsövervakning. Undantagsbestämmelserna om parkeringsövervakning ingår för närvarande i 21 § i lagen om parkeringsövervakning (727/2011), vilken ska upphävas genom den föreslagna vägtrafiklagen.

Enligt det nya momentet får fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelser från 18 §, samt stannas, parkeras och föras med avvikelser från bestämmelserna i 35–37 och 42–44 §. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får, om uppdraget kräver det, parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera.

I 7 mom. finns bestämmelser om specialtransporter. Enligt momentet får en specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna i 19, 20, 22 och 23 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får det vid en specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet göras avsteg från bestämmelserna i 56–59 §, om tillstånd för specialtransporten har beviljats enligt 159 §. Bestämmelser om utförandet av specialtransporter föreslås ingå också i 158 §. Momentet motsvarar det som anges i 48 a § i den gällande vägtrafiklagen.

185 §. *Anmälan om beslut som gäller trafikförseelse eller trafikbrott.* Denna paragraf motsvarar 106 § i den gällande vägtrafiklagen. Paragrafen är fortfarande behövlig. Till den del det är fråga om straff som inte påförts och åtal som förkastats motsvarar paragrafens ordalydelse det som anges i 101 § 2 mom. i körkortslagen.

186 §. *Informationsbrev om trafikbrott eller trafikförseelser som begåtts i Finland till ägaren eller innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat.* De bestämmelser som föreslås ingå i denna paragraf togs in i vägtrafiklagen i samband med genomförandet av det s.k. CBE-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafik-säkerhetsrelaterade brott).

Vägtrafiklagen utökades då med en ny 105 b §, som innehåller bestämmelser om det informationsbrev om trafikbrott eller trafikförseelser begångna i Finland som ska sändas till ägaren eller innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat. Bestämmelserna är fortfarande behövliga.

Det informationsbrev som avses i paragrafen kan också innehålla uppgifter och frågor som behövs för utredning av trafikbrottet och för verkställighet av påföljderna. En underlåtelse av att svara på det brev som sänts till ägaren eller innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon medför inga rättsliga påföljder.

187 §. Tillfällig avstängning av väg. I 8 kap. i vägtrafikförordningen finns bestämmelser om tillfällig avstängning av en väg. Enligt 49 § i förordningen får en väg avstängas av den som har tillstånd att sätta upp vägmärken på vägen. Enligt huvudregeln är det således väghållaren som stänger av vägen.

Rättsläget ska inte ändras till denna del.

Beslutet om tillfällig avstängning av en väg ska fortsättningsvis fattas av väghållaren. Väghållaren kan tillfälligt stänga av en väg t.ex. av skäl som hänför sig till väghållningen, på grund av en idrottstävling, folkfest eller utställning, eller på grund av försvarsmaktens övning, parad eller uppvisning.

Väghållaren har kännedom om huruvida den del av en väg för vilken det anhållits om avstängning i fråga om sin konstruktion och sina trafikmässiga egenskaper lämpar sig för arrangemanget. Polisen har i allmänhet kännedom om omfattningen av det aktuella evenemanget och eventuella anknytande evenemang, samt om andra evenemang som ordnas samtidigt men som inte nödvändigtvis kräver att vägen stängs av.

Landsvägens väghållare tar ställning till möjligheterna till tillfällig avstängning av en väg

- då trafikmängden omfattar mer än 200 fordon per dygn,
- då landsvägsförbindelsen saknar ersättande landsvägsförbindelse av samma standard som kan användas utan oskälig förlängning av resetiden, och
- då landsvägsförbindelsen betraktas som betydande i trafikmässigt avseende (bl.a. då det är fråga om en riks- eller stamväg, motortrafikled, tunnel, färja eller bro).

Då det fattas beslut om tillfällig avstängning av en väg ska man beakta att de reguljära kollektivtrafikurerna och färskmjölktransporterna ska ges fri passage på sina sedvanliga ruttor. Alternativt ska man på förhand avtala om avvikande arrangemang med de berörda trafikidkarna. Kommunerna har den aktuellaste informationen om kollektivtrafikurerna, rutterna och trafikidkarna.

Utryckningsfordon och därmed jämförbara fordon ska så snabbt som möjligt ges passage via en avstängd del av en landsväg.

Avstängningen av en väg påverkar alltid trafikarrangemangen. Då väghållningsmyndigheten bedömer att en tillfällig avstängning av en väg har sådana verkningar att avstängningen kräver att en omväg anges med vägvisare, kan väghållningsmyndigheten förplikta evenemangets arrangör att utarbeta en vägvisningsplan. För vägvisningsplanen ska ett godkännande inhämtas av väghållaren, och för omvägens del också av eventuella andra väghållare. En tillfällig omväg ska i fråga om sin trafikmässiga servicenivå motsvara den rutt som omvägen ersätter.

Stora publikevenemang, t.ex. Neste Rally som ordnas i Jväsksylätrakten, kräver samarbete mellan väghållarna, polisen, räddningsmyndigheterna, kommunerna och evenemangets arrangörer. Avstängningen av vägar i samband med olika evenemang kräver en helhetsbild av vägnätets funktion. Enligt den nuvarande modellen har t.ex. polisen till uppgift att koordinera ad-

ministreringen av evenemangen för både väghållningens och nöjesarrangemangens del. Eftersom evenemangen är av varierande karaktär, är det emellertid oändamålsenligt att i lagen ge polisen i uppgift att koordinera väghållningen och nöjesarrangemangen i sin helhet. En fungerande modell utgörs t.ex. av att det genom avtal skapas ett samarbetsnätverk mellan myndigheterna och evenemangens arrangörer, för hantering av frågor som berör tillstånd och andra angelägenheter som påverkar arrangemangen. Det är också viktigt att utnyttja digitaliseringen i samband med administreringen av dessa frågor.

I brådskande fall kan en trafikövervakare, dvs. en polisman eller gränsbevakningsman, eller en räddningsmyndighet tillfälligt stänga av en väg. Det kan t.ex. i samband med en olycka eller en trafikövervakningsuppift vara nödvändigt att övervakaren snabbt kan stänga av en väg. Med tanke på trafiksystemets funktion är det väsentligt att myndigheten i fråga också i dessa fall informerar Trafikverkets vägtrafikcentral och väghållaren om avstängningen av vägen.

Enligt paragrafens 2 mom. får hastighetstävlingar för motordrivna fordon arrangeras endast på avstängda vägar. I 51 § 1 mom. i den gällande vägtrafikförordningen föreskrivs det att hastighetstävlingar för personbilar och motorcyklar får arrangeras endast på avstängda vägar. Det är dock ändamålsenligt att hastighetstävlingar för alla typer av motordrivna fordon, också t.ex. lastbilar, ordnas på avstängda vägar.

188 §. Utförande av arbete på väg. Denna paragraf föreslås innehålla allmänna bestämmelser om utförande av arbete på en väg. Motsvarande bestämmelser ingår för närvarande i 50 § i vägtrafikförordningen. En väg är en krävande arbetsmiljö, och arbetarskyddet bör uppmärksammas. I arbetarskyddslagen (738/2002) finns mer detaljerade bestämmelser om de förpliktelser som hänför sig till utförande av arbete på en väg.

I den föreslagna paragrafens 1 mom. föreskrivs det att en väg ska förses med behövliga trafik-anordningar när det på vägen utförs ett arbete som kan medföra fara för trafiken. Arbetarna ska använda utrustning med klart urskiljbara färger och, när arbetet utförs i mörker eller skymning, utrustning av reflekterande material. Om förhållandena kräver det, ska en sådan väg hållas helt eller delvis avstängd.

189 §. Uppsättande av anordning för viktövervakning. Denna paragraf motsvarar 97 c § i den gällande vägtrafiklagen. Genom den nämnda paragrafen har artikel 10 d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen satts i kraft. Den gällande paragrafen trädde i kraft den 7 maj 2002.

190 §. Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade. År 2016 beviljades fler än 13 000 personer parkeringstillstånd för handikappade. Beviljandet av parkeringstillstånd kan vara förknippat med ändringar av körrätten, t.ex. sänkning av körkortsklassen eller krav på manöveranordningar.

Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade och om förutsättningarna för detta. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska beviljas på samma grunder som parkeringstillstånd för handikappade hittills beviljats. Parkeringstillståndet ska beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Paragrafen föreslås dessutom innehålla bestämmelser om upphandling av tjänster för skötseln av uppgifter i anslutning till beviljandet av tillstånd, samt om uppgifternas innehåll. Paragrafen motsvarar 28 c § i den gällande vägtrafiklagen.

191 §. Beviljande av tillstånd för specialtransport. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om beviljande av tillstånd för specialtransport och om återkallelse av tillståndet, i enlighet med vad som föreskrivs i 87 c § i den gällande vägtrafiklagen.

192 §. Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att godkänna att också ett fordon eller en fordonskombination som inte uppfyller de krav på största mått eller massa som anges i 116–132 § används i trafik. Tillstånd till ett sådant undantag kan dock beviljas bara då det är nödvändigt för test av ny teknik eller för produktutveckling eller av något annat särskilt skäl. En förutsättning är dessutom att beviljandet av undantag inte äventyrar trafiksäkerheten, miljön eller egendom. Konkurrensen mellan transportföretagen får inte heller snedvridas till följd av förfarandet. Ett sådant tillstånd får beviljas för viss tid och förenas med villkor.

Dessa befogenheter motsvarar det som föreskrivs i 52 § i användningsförordningen. Bestämmelserna har gjort det möjligt att på avgränsade rutter testa s.k. HTC-långradare, vars massa är större än den föreskrivna största massan.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en undantagsbestämmelse som motsvarar det som anges i 11 b § i den gällande användningsförordningen, där det föreskrivs att det inte behövs reflektorer, backspeglar, stänkskärmar eller stänkskydd på sådana fordonschassier som ännu inte är försedda med karosseri, även om chassiet skulle vara försett med förarhytt, och inte heller kopplingsanordning, främre eller bakre underkörningsskydd, sidoskydd, anordningar som förhindrar obehörig användning eller färdskrivare.

193 §. Ändringssökande. Enligt 1 mom. i denna paragraf får omprövning av ett beslut som meddelats med stöd av denna lag begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen. Genom hänvisningen till förvaltningslagen säkerställer man att sådana förfaranden och tidsfrister som är förenliga med god förvaltning iaktas.

Momentet föreslås också innehålla en hänvisning till förvaltningsprocesslagen. I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär bara om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Enligt 6 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen får besvär över ett beslut anföras av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet. Högsta förvaltningsdomstolen har i sitt beslut (01/0735/5; 03511/00/3100) konstaterat att väghållarens beslut om att inte på ansökan sätta upp ett vägmärke med sänkt hastighetsbegränsning gällde den allmänna trafiksäkerheten och inte direkt påverkade sökandes rätt, skyldighet eller fördel. Sökanden hade därmed inte rätt att anföra besvär över väghållarens beslut.

Enligt paragrafens 2 mom. kan det i ett beslut bestämmas att beslutet ska iaktas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Enligt 3 mom. får omprövning inte begäras eller besvär anföras med anledning av en anmärkning enligt 160 § 3 mom. En anmärkning har inte någon faktisk rättslig betydelse för den berörda personens ställning, och det finns således inte något hinder för förbudet mot ändringssökande. Bestämmelsen överensstämmer med 104 § i den gällande vägtrafiklagen.

194 §. Ikraftträdande. Enligt denna paragraf är lagen avsedd att träda i kraft den 20 .

Genom den föreslagna lagen upphävs den gällande vägtrafiklagen. Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den vägtrafiklag som gällde vid den nya lagens ikraftträdande, ska den nya lagens bestämmelser tillämpas i stället för den.

195 §. Övergångsbestämmelser. Denna paragraf föreslås innehålla övergångsbestämmelser.

Paragrafens 1–4 mom. föreslås innehålla övergångsbestämmelser om användningen av trafik-anordningar. Övergångstiderna ska fastställas så att de behövliga ändringarna i väg- och gatunätet kan genomföras inom en rimlig tid, med beaktande av de planerings- och konstruktionskrav som gäller inom väg- och gatuhållningen.

Paragrafens 5 och 6 mom. föreslås innehålla övergångsbestämmelser om användningen av fordon på vägar.

Övergångsbestämmelsen i 7 mom. klargör att den svarande trots den straffrättsliga principen om lindrigare lag uttryckligen ska ådömas ett straffrättsligt straff för en trafikförseelse som begåtts innan denna lag trätt i kraft. Det faktum att den straffrättsliga regleringen ersätts med administrativ reglering innebär inte befrielse från straffansvar, utan att principen om lindrigare lag ska beaktas vid bestämmande av straffet (LaUU 3/2017 rd).

Denna bestämmelse utgör ett undantag från den huvudregel som framgår av 3 kap. 2 § 2 mom. i strafflagen. I detta fall innebär dekriminaliseringen i princip inte att förhållningssättet till de straffbara gärningarna eller försummelseerna lindras, och upphävandet av straffbestämmelsen innebär inte att gärningarna i fortsättningen skulle vara fria från påföljder. Utgångspunkten är att ett straffrättsligt straff ska påföras för en gärning eller försummelse som begåtts innan den nya lagen trätt i kraft. Om en sådan administrativ påföljd som anges i den nya lagen emellertid i ett enskilt fall de facto skulle vara lindrigare än den straffrättsliga påföljd som bestäms enligt den tidigare lagen, ska övergångsbestämmelsen tolkas i överensstämmelse med artikel 15.1 i konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter. Exempelvis kan antalet dagsböter vid behov minskas.

1.2 Lagen om ändring av fordonslagen

21 §. Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård. I denna paragraf definieras en ambulans och ett fordon för prehospital akutsjukvård.

Ett fordon för prehospital akutsjukvård är en ny typ av fordon som är utrustat för sådana uppgifter inom den prehospitala akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen.

Den prehospitala verksamheten har utvecklats från transport av personer med akuta sjukdomar och skador mot sådan verksamhet där fokus ligger vid att bedöma patientens läge och inleda behövlig vård. Patienten transporteras bara vid behov med ambulans till en lämplig verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården. Största delen av akutvårdsuppdragen föranleder ingen transport. Därför finns det behov av fordon för prehospital akutsjukvård, som kan användas i sådana fall där det behövs en snabb bedömning av patientens läge. Avsikten är att transportresurserna ska användas för sådana patienter som faktiskt är i behov av transport. Fordon för prehospital akutsjukvård används t.ex. av läkar- och fältchefsenheter.

21 b §. Utryckningsfordon. I denna paragraf definieras utryckningsfordon. Utryckningsfordon är fordon som är tillverkade, utrustade och avsedda att användas för särskilda ändamål samt försedda med vissa larmanordningar. I vägtrafiklagen föreskrivs det bl.a. att utryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler ska ges fri passage.

RP 180/2017 rd

Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter om de tekniska kraven på och installationen av sådana kontrollampor, varningslyktor, reflektorer och reflekterande märkningar samt ljudsignalanordningar som krävs för vissa fordon som är avsedda för särskilda ändamål.

Utryckningsfordon har definierats i 2 a § i den gällande vägtrafiklagen. Eftersom den gällande vägtrafiklagen kommer att upphävas och definitionen fortfarande behövs, ska definitionen tas in i fordonslagen.

Det finns behov av att definiera vad som avses med utryckningsfordon, eftersom sådana fordon används av flera olika aktörer och det är oändamålsenligt att särskilt nämna varje aktör. Det bör dessutom beaktas att vissa myndighetsuppgifter utförs också med fordon som inte är försedda med larmanordningar.

I 20 och 21 § i fordonslagen definieras det vad som avses med räddningsbil, polisfordon, Tullens fordon, gränsbevakningsväsendets fordon och ambulans. I motiveringen till 20 § i fordonslagen (RP 119/2014) har det närmare angetts vilka fordon som hör till dessa kategorier.

En del av de tekniska krav som ställs på fordonen fastställs genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Trafiksäkerhetsverkets föreskrift (TRAFI/9461/03.04.03.00/2012) om tekniska krav på och installation på fordon av kontrollampor, varningslyktor, arbets- och hjälpstrålkastare, ljudsignalanordningar för utryckningsfordon samt på reflektorer och reflekterande märkningar på vissa fordon trädde i kraft vid ingången av år 2015. I föreskriften finns också en definition av utryckningsfordon. Dessutom innehåller försvarsmaktens förordning om militärfordon (180/2006) en definition av militärens utryckningsfordon. Till dessa hör försvarsmaktens räddningsbil och försvarsmaktens ambulansbil samt militärpolisfordon.

96 §. Fordonsförseelse. Denna paragraf innehåller bestämmelser om fordonsförseelser vars påföljd är böter eller avgift för trafikförseelse. Utgångspunkten är att ett straffrättsligt straff ska påföras för varje gärning och försummelse som begåtts innan den föreslagna lagen trätt i kraft. Om en sådan administrativ påföljd som anges i den nya lagen emellertid i ett enskilt fall de facto skulle vara lindrigare än den straffrättsliga påföljd som bestäms enligt den tidigare lagen, ska sanktionen bestämmas enligt principen om lindrigare lag. Exempelvis kan antalet dagsböter vid behov minskas.

1.3. Lagen om ändring av II avd. 2 kap. 13 § i lagen om transportservice

Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon, samt om den avgift för trafikförseelse som påförs för sådana förseelser. Också till denna del är utgångspunkten att ett straffrättsligt straff ska påföras för varje gärning och försummelse som begåtts innan den föreslagna lagen trätt i kraft. Om den administrativa påföljden emellertid skulle vara lindrigare än den straffrättsliga påföljd som bestäms enligt den tidigare lagen, ska sanktionen bestämmas enligt principen om lindrigare lag.

1.4. Lagen om ändring av 2 a kap. 3 § i strafflagen

Enligt 3 mom. i denna paragraf kan det genom förordning av statsrådet 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 eller lika stort som en avgift för trafikförseelse enligt vägtrafiklagen.

1.5 Lagen om ändring av lagen om ordningsbotsförseelser

Det föreslås att de paragrafer i lagen om ordningsbotsförelser som innehåller sådana bestämmelser om trafikförelser som ingår i 6 kap. i den föreslagna vägtrafiklagen ska upphävas.

1.6 Lagen om ändring av körkortslagen

4 §. Körkortskategorier. Denna paragraf ska utökas med ett nytt 5 mom., som föreslås innehålla en bestämmelse om det körkortskrav som gäller s.k. stadståg, dvs. fordonskombinationer som omfattar en bil eller traktor och flera släpvagnar för persontransport. För närvarande anges körkortskravet i förordningen om användning av fordon på väg. Det ställs fortsättningsvis krav på ett körkort i kategori DE.

I praktiken måste en traktor användas som dragfordon för denna typ av fordonskombination, om släpvagnarna inte är utrustade med bromsar, eftersom den tillåtna massan för en släpvagn utan bromsar som får kopplas till en bil nästan alltid är högst 750 kg. Då dragfordonet är en traktor tillåts större massa för en släpvagn som saknar bromsar. Kombinationernas största tillåtna hastighet är 25 kilometer i timmen.

Vid persontransport med en påhängsvagn eller två eller flera till varandra kopplade släpvagnar ska dragfordonets förare ha ett körkort som ger rätt att köra fordonskombinationer i kategori DE.

65 §. Körförbud på grundval av återkommande förelser. Denna paragraf ska revideras. Hänvisningarna till ordningsbotsförelser ska strykas och begreppen ska ses över så att de överensstämmer med den föreslagna vägtrafiklagen.

Tillämpningsområdet för paragrafens 1 mom. ska begränsas för fortkörningsförelsernas del. Genom denna ändring ser man till att fortkörningsförelserna inte medför oskäliga påföljder med avseende på körrätten. Dessutom minskas kumuleringen av sanktioner.

Kölförbud ska kunna meddelas den som har gjort sig skyldig till återkommande överträdelse av hastighetsbegränsningarna med ett motordrivet fordon med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikanordning är 60 kilometer i timmen eller lägre. Körförbud ska kunna meddelas också den som har gjort sig skyldig till återkommande överträdelse av hastighetsbegränsningarna med ett motordrivet fordon med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikanordning är mer än 60 kilometer i timmen. Återkommande överträdelse av den fordonsspecifika hastighetsbegränsningen ska likaså fortsättningsvis föranleda körförbud i samtliga hastighetskategorier.

Enligt 1 mom. ska körförbud i fortsättningen kunna meddelas också för underlåtelse att iaktta röd trafikljussignal enligt 74 § i den föreslagna vägtrafiklagen. Det är motiverat att en försummelse av att iaktta röd trafikljussignal fortsättningsvis påverkar körrätten i samtliga situationer, trots att påföljden för gärningen är en administrativ avgift för trafikförelse.

Sådana fordonsförelser som anges i 96 § 1 mom. i fordonslagen ska strykas ur förteckningen över gärningar som påverkar körrätten ifall de upprepas. I fordonslagen anges ett stort antal sådana förelser, t.ex. försummelse av att medföra fordonets besiktningssintyg och försummelse av skyldigheten att anmäla ett fordon registeruppgifter. Återkommande överträdelse av bestämmelserna om yrkeskompetens ska inte heller längre påverka körrätten, då det är fråga om försummelse av att medföra sådana handlingar som anges i II avd. 2 kap. 13 § i lagen om transportservice.

Det är inte längre motiverat att fordonsförseelser eller förseelser som berör fordonets handlingar hör till de gärningar som påverkar körrätten. En påföljd som påverkar körrätten ska enligt huvudregeln användas som sanktion då gärningen eller försummelsen påverkar trafiksäkerheten och körrättsinnehavarens förmåga att agera som förare av fordonet i fråga. De ovan nämnda rekvisiten för förseelser enligt fordonslagen och lagen om transportservice kan till sin rättsliga karaktär hänföras till förvaltningstillsynen, och de är inte direkt förknippade med element som påverkar trafiksäkerheten. Rekvisiten är inte heller av någon betydelse med avseende på körrättsinnehavarens förmåga att agera som förare av fordonet.

Paragrafens 2 mom. är nytt. Enligt detta moment kan den som har gjort sig skyldig till en gärning som straffas med avgift för trafikförseelse enligt vägtrafiklagen påföras körförbud bara ifall det är fråga om

- förbjuden användning av kommunikationsutrustning vid körning enligt 98 § 2 mom. i vägtrafiklagen,

- överträdelse av en hastighetsbegränsning som anges i 165 § i den föreslagna vägtrafiklagen med ett motordrivet fordon

med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafik-anordning är 60 kilometer i timmen eller lägre,

- överträdelse av en hastighetsbegränsning som anges i 165 § i den föreslagna vägtrafiklagen med ett motordrivet fordon

med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafik-anordning är mer än 60 kilometer i timmen, eller

- underlåtelse att iaktta röd trafikljussignal enligt 74 § i den föreslagna vägtrafiklagen.

Bland ordningsbotsförseelserna är enligt den gällande vägtrafiklagen alla typer av fortkörning samt olaglig användning av mobiltelefon sådana förseelser som påverkar körrätten. Regleringen ska till denna del lindras när det gäller fortkörningsförseelser, eftersom små överskridningar av den högsta tillåtna hastigheten i princip inte kan anses ha direkta konsekvenser för trafiksäkerheten. Enligt momentet ska däremot olaglig användning av alla typer av kommunikationsutrustning, inte bara mobiltelefoner, ha konsekvenser för körrätten.

Vid tillämpningen av 1 eller 2 mom. beaktas enligt paragrafens 3 mom. inte sådana förseelser för vilka det har påförts en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen, om inte den som begått förseelsen har fotograferats eller med ett motsvarande tekniskt system registrerats vid automatisk trafikövervakning eller annars registrerats utan att fordonet stoppats på så sätt att personen i fråga kunnat identifieras.

Det är fråga om en ny regleringsmodell i körkortslagen. Förslaget baserar sig på att en körförbudspåföljd som påförs vid sidan av en avgift för trafikförseelse kan vara en onödigt sträng påföljd i det fall där bevisbördan är omvänd. Med hjälp av denna bestämmelse bidrar man till att säkerställa att förlust av körrätten, som måste betraktas som en strängare påföljd än en smärre avgift, påförs den som de facto kört fordonet.

93 §. Körkortsförseelse. Denna paragraf innehåller bestämmelser om sådana körkortsförseelser vars påföljd är avgift för trafikförseelse.

Lagen föreslås innehålla en övergångsbestämmelse där det anges att ett straffrättsligt straff ska påföras för gärningar och försummelser som begåtts innan den föreslagna lagen trätt i kraft. Om den administrativa påföljden emellertid skulle vara lindrigare än den straffrättsliga påföljd som bestäms enligt den tidigare lagen, ska sanktionen bestämmas enligt principen om lindrigare lag. Denna princip tillämpas också på körrättspåföljder.

1.7. Lagen om upphävande av 21 § i lagen om parkeringsövervakning

I den paragraf som föreslås bli upphävd anges det att vad som i 48 § 4 mom. i vägtrafiklagen föreskrivs om fordon som används vid trafikövervakning ska tillämpas på fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning.

Denna paragraf behövs inte längre, eftersom de undantagsbestämmelser som berör kommunal parkeringsövervakning föreslås ingå i 186 § i vägtrafiklagen.

1.8 Lagen om upphävande av lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet

Denna lag ska upphävas såsom onödig.

1.9 Lagen om upphävande av lagen om vägtrafikens tryggande genom vägmärken i vissa fall

Denna lag ska upphävas såsom föråldrad.

1.10 Lagen om ändring av 35 § i fordonsskattelagen

Det föreslås att 35 § i fordonsskattelagen (1281/2003) ska ändras så att den blir förenlig med den föreslagna vägtrafiklagen.

1.11 Lagen om ändring av lagen om flyttning av fordon

Det föreslås att 2 och 4 § i lagen om flyttning av fordon ska ändras så att de blir förenliga med den föreslagna vägtrafiklagen.

1.12 Lagen om ändring av 15 b § i polisförvaltningslagen

Det föreslås att 15 b § i polisförvaltningslagen ska ändras så att den blir förenlig med den föreslagna vägtrafiklagen.

1.13 Lagen om ändring av banlagen

Det föreslås att 18 och 89 § i banlagen ska ändras så att de blir förenliga med den föreslagna vägtrafiklagen.

1.14 Lagen om ändring av 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna

Det föreslås att 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna (430/1999) ska ändras så att den blir förenlig med den föreslagna vägtrafiklagen. Dessutom föreslås det att förvaltningsdomstolen ska vara domför även med en ledamot när den avgör fullföljdsärenden som gäller tillämpningen av den föreslagna vägtrafiklagen.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Enligt 70 § i den föreslagna vägtrafiklagen ska närmare bestämmelser om användningen av trafikordningar på vägar och gator, bl.a. det språk som ska användas, utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelser ska utfärdas genom förordning av statsrådet då användningen av en trafikordning av trafiksäkerhetsskäl måste harmoniseras så att den blir enhetlig inom hela fastlandsfinland.

Enligt 40 § 1 mom. i den föreslagna vägtrafiklagen ska närmare bestämmelser om svårighetsgraden av den funktionsnedsättning och det men som utgör villkor för beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 159 § i den föreslagna vägtrafiklagen ska det genom förordning av statsrådet föreskrivas närmare om de handlingar som ska användas när avgift för trafikförseelse påförs, om de anteckningar som ska göras i dem och om förvaringen av dem, samt om de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljder enligt den föreslagna lagen och om andra meddelanden mellan myndigheter.

Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket kunna utfärda föreskrifter om

- 1) trafikövervakares klädsel som regleras i 65 §.
- 2) följande som anges i 70 §:
 - a) i försökssyfte fastställa användningen av en trafikordning som avviker från en fastställd trafikordning,
 - b) i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användning av en trafikordning,
 - c) meddela närmare föreskrifter om trafikordningarnas färg, konstruktion och mått,
 - d) meddela närmare föreskrifter om andra trafikordningar som är avsedda för spårvagnstrafiken, samt om
- 3) innehållet i det läkarintyg som avses i 93 §,
- 4) den brandsläckare och förstahjälp utrustning som avses i 97 §,
- 5) sådana säkerhetsanordningar och sådan säkerhetsutrustning för bussar som avses i 99 § och i n-punkten i tabell 1 i bilaga 5,
- 6) utseendet på och det övriga tekniska genomförandet av den hastighetsskylt som avses i 102 §,
- 7) sådana vinterdäck på fordon i olika fordonskategorier som avses i 105 §,
- 8) de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar på fordonets däck som avses i 106 §,
- 9) de medel som ska användas för att markera lasten enligt 110 §,
- 10) lyktor och reflektorer på ett huskarosseri samt vid behov om andra krav på trafiksäkerheten enligt 113 §,

RP 180/2017 rd

11) den största tillåtna massa som avgränsas av den del av fordonets band som rör vid marken samt den största tillåtna massan för bandfordon försedda med band med annan än gummi- eller metallyta enligt 118 §,

12) de tekniska egenskaperna hos lyktor och reflektorer som avses i 129 § samt om deras placering på fordonet,

13) de tekniska egenskaperna hos markeringar, lyktor och reflektorer som avses i 130 § samt om deras placering på fordonet eller arbetsredskapet,

14) kraven på vändningsförmåga hos en fordonskombination som avses i 132 §,

15) de tekniska krav och de dimensioner som gäller för kopplingsanordningar som används vid fordonskombinationer enligt 150 §,

16) hur varningslyktor som avger ett blinkande orangegult ljus ska användas på specialtransporter enligt 156 §,

17) följande som anges i 158 §:

a) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och laster som tillåts vid specialtransport,

b) kopplingskrav som gäller för fordon som används i specialtransportkombinationer,

c) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt om lastning av last som transporteras som specialtransport,

d) märkning av last som transporteras som specialtransport,

e) specialtransport av annan last än en odelbar last,

f) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport,

g) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter, transport av en grupp av specialtransporter i rad, villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt om andra säkerhetskrav, liksom om

18) förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport enligt 159 § samt om när en transport kräver tillstånd för specialtransport.

Enligt 71 § 3 mom. i den föreslagna vägtrafiklagen får Trafikverket meddela närmare föreskrifter om sätten för förmedling av uppgifter om beslut som berör trafikordningar till informationssystemet.

Enligt 183 § 4 mom. i den föreslagna vägtrafiklagen får den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen utfärda föreskrifter om i vilken ordning andra fordon än utryckningsfordon samt fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag får komma ombord på en färja eller ett förbindelsefartyg.

3. Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 20 .

Genom den föreslagna vägtrafiklagen upphävs den gällande vägtrafiklagen.

4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Bakgrund

Viktiga grundläggande fri- och rättigheter med tanke på den föreslagna lagstiftningen är jämlikhet enligt 6 §, rätten till liv, personlig frihet och integritet enligt 7 §, rörelsefrihet enligt 9 §, egendomsskydd enligt 15 §, ansvar för miljön enligt 20 § och rättskydd enligt 21 § i grundlagen. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

Rättigheterna och skyldigheterna mellan vägtrafikanterna fastställs i trafikreglerna. Genom trafikreglerna – i vid bemärkelse – främjas trafiksäkerheten, dvs. skyddas vägtrafikanternas liv, hälsa och egendom. Bland annat trafikreglerna och sanktionerna inom vägtrafiken tryggar vägtrafikanternas möjligheter att röra sig på det sätt som förutsätts i 9 § i grundlagen. Enligt paragrafen har finska medborgare samt utlänningar som lagligen vistas i landet rätt att röra sig fritt inom landet.

De grundläggande fri- och rättigheterna kan inte alltid tillgodoses ovillkorligen och fullt ut. Det måste också gå att begränsa dem under vissa omständigheter, t.ex. för att säkerställa att en annan grundläggande fri- och rättighet tillgodoses. En begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska grunda sig på lag och vara exakt och noggrant avgränsad.

Ändringarna av beteendereglererna i den gällande vägtrafiklagen har inte förts till riksdagens grundlagsutskott för bedömning under den tid den nya grundlagen från 2000 varit i kraft. Vid bedömningen av lagstiftningsordningen för den föreslagna lagstiftningen måste man helt klart utgå från att vägtrafikanternas grundläggande fri- och rättigheter måste begränsas för att säkerställa trafiksäkerheten och en smidig, jämlik och miljövänlig trafik. I annat fall kunde det bli godtyckligt och kaotiskt att röra sig. Därför måste begränsningarna förenas med både straffrättsliga och administrativa sanktioner.

Med tanke på systemet är det för det första relevant att det allmänna har en skyldighet att trygga de grundläggande fri- och rättigheterna i trafiken så att det inte självt kränker individernas grundläggande fri- och rättigheter.

För det andra har det allmänna, ur ett brett perspektiv på de grundläggande fri- och rättigheterna, en skyldighet att inte bara respektera de grundläggande fri- och rättigheterna utan också en skyldighet att tillgodose dem, vilket innebär att det allmänna har en skyldighet att skydda en individ mot sådana kränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna som begås av andra individer. Det allmänna ska då med aktiva åtgärder se till att de grundläggande fri- och rättigheterna faktiskt tillgodoses. Denna skyldighet innebär t.ex. att det allmänna har en skyldighet att reformera vägtrafiklagstiftningen på ett sätt som tillgodoser de grundläggande fri- och rättigheterna i så stor utsträckning som möjligt.

I praktiken fullgör lagstiftaren ovannämnda skyldighet att tillgodose de grundläggande fri- och rättigheterna inte bara genom att utarbeta lagstiftning som innehåller beteendenormer utan också genom att föreskriva att det är straffbart att kränka de skyddsintressen som bestämmelserna om de grundläggande fri- och rättigheterna tryggar. Av dessa kan nämnas de föreslagna vägtrafikförseelserna och påföljderna av dem i vägtrafiklagen samt kriminaliseringarna i 23 kap. i strafflagen. Skyldigheten att tillgodose rättigheterna kan också anses innefatta en skyl-

dighet att skydda de grundläggande fri- och rättigheterna genom trafikplanering och genom att bygga en trafikmiljö som är så trygg som möjligt.

Inom vägtrafiken är det ofta fråga om vägtrafikanternas ömsesidiga rättigheter och skyldigheter. Det allmänna har en skyldighet att skydda alla vägtrafikanters grundläggande fri- och rättigheter genom att med samhälleliga åtgärder skapa en så trygg trafikmiljö som möjligt. För att skydda de grundläggande fri- och rättigheterna räcker det inte med enbart legislativa metoder, t.ex. trafikregler, utan rättigheterna måste skyddas också med hjälp av trafikplanering och väghållning samt rättskipning. Syftet med trafikövervakningen och rättskipningen är att ingripa i kränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna.

Utgångspunkten är att en individ tryggas någon rättighet genom en grundrättighetsnorm. Detta innebär också att rättigheten i sin tur kan förplikta någon annan individ eller begränsa någon annan individs rättigheter. Förhållandet mellan två enskilda personer skiljer sig från förhållandet mellan en individ och det allmänna på så sätt att i förhållandet mellan enskilda personer kan båda samtidigt vara innehavare av grundläggande fri- och rättigheter. Detta kan leda till att de grundläggande fri- och rättigheterna står i strid med varandra, och då måste man avgöra hur tillgodeendet av rättigheterna kan tryggas.

Inom vägtrafiken kan det t.ex. finnas motsättningar mellan den grundläggande fri- och rättighet som tillgodoser en enskild vägtrafikants rörelsefrihet och den grundläggande fri- och rättighet som tillgodoser skyddet för en enskild vägtrafikants liv, hälsa och säkerhet. Inom vägtrafiken är det omöjligt att tillgodoser en total och helt obegränsad rörelsefrihet och samtidigt upprätthålla total trafiksäkerhet. Syftet med vägtrafiklagstiftningen är att hitta en balans så att dessa grundläggande fri- och rättigheter kan tillgodoses fullt ut. Skyddet för en grundläggande fri- och rättighet och ett bakomliggande skyddsintresse frångås dock inte nödvändigtvis helt och hållet, utan skyddet tillgodoses i mindre omfattning när avkallet på skyddet sker på bekostnad av skyddet för ett annat skyddsintresse.

Avgift för trafikförseelse och systemet för den

När det gäller påföljderna för ringa trafikförseelser föreslås i denna regeringsproposition att den nuvarande ordningsboten huvudsakligen ersätts med administrativa påföljder. Man har då prövat de administrativa påföljderna avgift för trafikförseelse och fordonsspecifik avgift för trafikförseelse. Det är fråga om en ur samhällssynvinkel betydande avkriminalisering, där man frångår straffrätten vid kontrollen av ringa förseelser inom vägtrafiken. Den valda regleringsmodellen stöder det allmänna målet för kriminalpolitiken att använda straffrätt endast när det finns tunga skäl för det, t.ex. för att skydda och trygga de grundläggande fri- och rättigheterna. Inom vägtrafiken avses här skydd av vägtrafikanternas liv och hälsa samt egendom med hjälp av trafikbrottsrekvisiten i strafflagen.

En reform av sanktionssystemet har betydelse i synnerhet med tanke på den grundläggande rättigheten till rättsskydd i grundlagens 21 §.

Avgiften för trafikförseelse ska påföras av en förvaltningsmyndighet, i de flesta fall polisen. Den första fasen vid ändringssökandet består då av en begäran om omprövning hos den myndighet som har påfört avgiften. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas hos förvaltningsdomstolen. Avgiften verkställs i enlighet med bestämmelserna om verkställighet av böter.

Den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse ska kunna påföras ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av ett fordon eller den som ansvarar för användningen av en bil vid automatisk trafikövervakning utan att fordonet stoppas. Den fordonsspecifika avgiften påmin-

ner om den villkorliga ordningsbot som det föreskrivs om i 2 kap. i lagen om ordningsbotsförfarande.

Vid lagberedningen har man som grund för påförande av en administrativ påföljd också granskat det s.k. innehavaransvaret, som innebär att ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av ett fordon bär helhetsansvaret för förseelsen i stället för den person som egentligen körde fordonet.

Valet av modell för administrativa påföljder har vid regleringen av vägtrafiken historiskt sett påverkats av två faktorer. För det första har en administrativ modell använts för att komplettera det straffrättsliga systemet, varvid syftet har varit att förbättra kontrollens effektivitet. De effektivitetsrelaterade aspekterna vägde högt t.ex. vid beredningen av bestämmelserna om överlastavgiften inom vägtrafiken (RP 185/1988 rd). För det andra har valet av administrativ påföljd kunnat bero på att ett icke-önskvärt beteende har blivit vanligare och mindre klanderbart, vilket har medfört ett processekonomiskt rationaliseringsbehov, eller enbart på att man velat effektivisera ingripandet i ett särskilt beteende. I dessa fall har man bedömt att straffrätten inte är tillräckligt effektiv och flexibel. Ett exempel på detta är parkeringsboten inom vägtrafiken, som var en följd av bilsittandet under 1960-talet och den ökning av parkeringsfel som detta föranledde (RP 130/1969).

Sedan parkeringsfelen delvis avkriminaliserats infördes i Finland ett system med ordningsbot för lindriga förseelser inom vägtrafiken. De påföljds- och förfarandebestämmelser som gäller detta trädde i kraft 1983. Bestämmelserna reviderades t.ex. genom en lagändring 2005 då den s.k. villkorliga ordningsboten infördes. Denna kan enligt bestämmelserna i 3 kap. i förfarandelagen genom postdelgivning oberoende av skuld påföras ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av ett fordon för en fortkörningsförseelse eller körning mot reglerna på ett busskörfält som observerats vid automatisk trafikövervakning utan att föraren stoppats.

Syftet med reformen av sanktionssystemet vid lindriga förseelser mot reglerna eller mot bestämmelserna om användning är att straffsystemet för lindriga förseelser ska vara rättssäkert, effektivt, ändamålsenligt och ekonomiskt. I detta hänseende ska de nya bestämmelserna uppfylla de krav som grundlagen och internationella konventioner om mänskliga rättigheter ställer.

Enligt riksdagens grundlagsutskott ska de allmänna grunderna för administrativa påföljder bestämmas i lag i enlighet med 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom fastställande av påföljder av denna typ innebär utövning av offentlig makt (GrUU 29/2014 rd och de utlåtanden som nämns i det, GrUU 32/2005 rd). Utskottet har också ansett att det när en ekonomisk påföljd påförs är fråga om betydande utövning av offentlig makt. I lagen måste det därför exakt och tydligt föreskrivas om grunderna för betalningsskyldigheten och avgiftens storlek, rättsskyddet för den betalningsskyldige och grunderna för verkställigheten av lagen (GrUU 29/2014 rd och de utlåtanden som nämns i det).

Utöver det som nämns ovan ska det bedömas om en påföljd är tillåten utifrån en granskning som lämpar sig för påföljder och dessutom på samma sätt som vid en begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. De grundlagsenliga garantierna för en god förvaltning och en rättvis rättegång blir också tillämpliga. Eftersom de administrativa påföljder som har formen av ett straff ofta jämföras med förmögenhetsstraff har de en omedelbar koppling också till den grundläggande rättigheten till egendomsskydd enligt 15 § i grundlagen. Därför krävs det att en administrativ påföljd är reglerad i lag samt exakt och noga avgränsad, godtagbar och förenlig med proportionalitetsprincipen.

Grundlagsutskottet har ofta fäst uppmärksamhet vid att bestämmelserna om administrativa påföljder ska vara proportionerliga, dvs. förenliga med proportionalitetsprincipen (GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd och de utlåtanden som nämns i det). Proportionaliteten har i allmänhet varit förenad med frågan om påföljder vid ringa försummelser (GrUU 58/2010 rd) och en gradering av påföljderna utifrån hur allvarlig förseelsen är (GrUU 11/2009). Utskottet har ansett att man med tanke på kravet på proportionalitet kan ifrågasätta bl.a. att försummel-seavgiften föreslogs vara minst 500 euro även för vissa försummelser som är att anse som synnerligen ringa (GrUU 58/2010 rd).

Bestämmelser om avgiften för trafikförseelse finns i 6 kap. i förslaget. Ett rekvisit för förseelse som är noga avgränsat och exakt och som överensstämmer med legalitetsprincipen finns i förslagets 162–172 §. De föreslagna avgiftbeloppen är skäliga och proportionerliga och motsvarar i huvudsak de ordningsbetsbelopp som det föreskrivs om i den gällande lagen om ordningsbetsförseelser.

Ansvar för fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller den som ansvarar för användningen av en bil för en trafikförseelse som begåtts med fordonet

Fördelen med den administrativa regleringsmallen anses jämfört med straffprocessen vara att den är processuellt effektiv. Det centrala elementet i den administrativa effektiviteten är det s.k. strikta ansvaret, vilket innefattar en omvänd bevisbörda. Den som gjort sig skyldig till en förseelse påförs då en skyldighet att medverka till utredningen av sin egen sak för att befrias från avgift.

Enligt huvudregeln vilar bevisbördan i brottmål på käranden, dvs. åklagaren eller målsäganden. Denna princip framgår av 17 kap. 1 § 2 mom. i rättegångsbalken där det konstateras att käranden i ett brottmål ska lägga fram bevis för de omständigheter som kärandens yrkande stöder sig på.

Åklagarens bevisbörda baserar sig dessutom på oskuldspresumtionen enligt 21 § 2 mom. i grundlagen och följande artiklar i konventioner om de mänskliga rättigheterna: artikel 6.2 i Europarådets konvention om de mänskliga rättigheterna och artikel 14.2 i Förenta nationernas konvention om medborgerliga och politiska rättigheter. Oskuldspresumtionen förutsätter att ett brottmål behandlas i en opartisk domstol där 1) man strävar efter att finna den materiella sanningen, 2) åklagaren har bevisbördan, 3) in dubio pro reo-principen tillämpas när bevisningen är oklar, och 4) den åtalade har rätt att framföra motbevis eller att vara passiv.

Oskuldspresumtionen gäller både lagstiftaren och den som tillämpar lagen, och den tillämpas under hela straffprocessen. I 7 § 2 mom. i förundersökningslagen föreskrivs det uttryckligen att den misstänkte ska bemötas som oskyldig vid förundersökningen. Bestämmelsen är relevant redan innan förundersökningen inleds. Det allmänna kan inte i något skede konstatera att en person är skyldig till ett visst brott innan domstolen har meddelat ett fällande beslut.

I och med att åklagaren har bevisbördan i brottmål, har den misstänkte ingen skyldighet att bevisa sig oskyldig eller att delta aktivt i undersökningen av sin skuld (förbud mot självinkriminering, skydd mot självinkriminering, rätten att inte medverka till utredningen av sitt brott). Den åtalade har ingen skyldighet att hålla sig till sanningen eller att yttra sig om saken. På grund av förbudet mot självinkriminering kan man inte förplikta den misstänkte eller åtalade att aktivt medverka till utredningen av sin skuld.

Även om den som är åtalad i ett brottmål inte är skyldig att medverka till utredningen av sin egen skuld undanröjer detta inte det faktum att den som förelagts en ordningsbot i ett ordningsbetsärende ofta i praktiken måste förete motbevis vid förundersökningen och/eller dom-

stolsbehandlingen till stöd för sin oskuld, t.ex. en befrielse från en fortkörningsförseelse som konstaterats vid automatisk trafikövervakning. Kärnan i den grundläggande fri- och rättigheten till rättsskydd enligt 21 § i grundlagen innefattar en möjlighet att lägga fram motbevis till stöd för sin oskuld.

Europeiska människorättsdomstolen har behandlat det strikta ansvaret och den omvända bevisbördan och konstaterade att åklagarens bevisbörda inte kan överflyttas på den åtalade, eftersom det strider mot artikel 6.2 i europeiska människorättskonventionen (t.ex. avgörandena i mål Telfner 20.3.2001 och John Murray 8.2.1996). Enligt artikeln ska var och en som blivit anklagad för brott betraktas som oskyldig till dess hans eller hennes skuld lagligen fastställts.

Människorättsdomstolen konstaterade samtidigt att rättssäkerhetsgarantierna för behandlingen av ett åtal för brott ska tillämpas även när det är fråga om administrativa avgiftspåföljder för vägtrafikförseelser. Det avgörande i dessa fall är att den påföljd som föreskrivits för förseelsen betraktas som ett straff på grund av påföljdens natur.

Riksdagens grundlagsutskott har ansett att förslaget om att en administrativ påföljd ska grunda sig på ett ansvar som är oberoende av avsiktlighet och vållande och på en omvänd bevisbörda är problematiskt med tanke på oskuldspresumtionen enligt 21 § i grundlagen. Enligt utskottet måste den eventuella jämställbarheten med ett straffrättsligt straff i tillämpliga delar beaktas vid behandlingen av en s.k. administrativ avgiftspåföljd som oljeutsläppsavgiften (GrUU 32/2005 rd). Då är utgångspunkten att den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 § i grundlagen ska tillämpas, liksom även oskuldspresumtionen enligt artikel 6.2 i europeiska människorättskonventionen.

Riksdagen har inte utan reservation godkänt det strikta ansvar som är förknippat med de administrativa påföljderna. Exempelvis i ställningstagandena gällande EU:s direktiv om tullförseelser ansåg riksdagen att det strikta ansvaret åtminstone inte i stor utsträckning ska börja tillämpas vid åläggandet av administrativa påföljder (U 2/2014 rd och utskottens utlåtanden).

Dessutom bör man göra skillnad mellan överflyttning och lindring av bevisbördan. Enligt människorättsdomstolen kan bevisbördan lindras genom att man grundar bevisningen på presumtioner. Enligt domstolen står de straffbestämmelser som grundar sig på presumtioner inte i strid med artikel 6.2 i människorättskonventionen, om tillämpningen av bestämmelserna hålls inom rimliga gränser (Salabiaku 7.10.1988 och ovannämnda Telfner).

Att åklagaren kräver en förklaring av den tilltalade som stöd för dennes oskuld, anses enligt människorättsdomstolen innebära att bevisbördan överflyttas på den tilltalade, vilket står i strid med oskyldighetspresumtionen (RP 16/2005 rd).

I Finland är ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av ett fordon eller den som ansvarar för användningen av en bil redan nu delvis ansvarig för en ordningsbot som förelagts vid automatisk trafikövervakning. Enligt 15 § i förfarandelagen kan ett ordningsbotsföreläggande vid automatisk trafikövervakning utfärdas utan utredning av identiteten på den som körde fordonet även för den fysiska person som vid tidpunkten för förseelsen var registrerad som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som användes vid förseelsen. Föreläggandet kan också utfärdas för den som enligt 3 § 23 punkten i fordonslagen ansvarar för användningen av en bil, om det med beaktande av alla omständigheter kring förseelsen kan anses vara utrett att han eller hon vid tidpunkten för förseelsen körde den bil som användes vid förseelsen. I annat fall ska man höra sig för med den som ansvarar för användningen av bilen om vem som körde bilen i fråga.

Fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller den som ansvarar för användningen av en bil kan dock motsätta sig ordningsbotsföreläggandet. En grundad anledning till detta kan t.ex. vara att personen i fråga inte har kört fordonet vid tidpunkten för förseelsen. Motsättandet måste inte motiveras på något sätt. Enligt 20 § 2 mom. i förfarandelagen är det chefen för polisinskrivningen som undanröjer ett ordningsbotsföreläggande som mottagaren har motsatt sig. Det villkorliga förfarandet mot ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren förfaller då, och i fråga om den fortsatta handläggningen av ärendet gäller vad som föreskrivs om behandling av normala ordningsböter.

På basis av europeiska människorättsdomstolens avgörande i målet O'Halloran och Francis mot Storbritannien (29.6.2007) kan det också konstateras att vägtrafiken har speciella särdrag när det gäller skuldprincipen. Detta mål gällde ett fall där den automatiska trafikövervakningen inte sparade en bild av föraren samt den separat sanktionerade skyldigheten att anmäla bilföraren till myndigheten. Enligt ändringssökanden stred skyldigheten mot den rätt att tiga som ingår i förbudet mot självinkriminering enligt människorättskonventionen. Motsvarande rättigheter leder på det sätt som föreskrivs i 21 § grundlagen också till ett förfarande som är kopplat till administrativa påföljder.

Människorättsdomstolen hänvisade redan i ett tidigare avgörande i mål Weh mot Österrike (8.4.2004) till att det med tanke på förbudet mot självinkriminering inte är problematiskt med en sådan skyldighet. Skyldigheten gäller endast att meddela namnet på föraren av fordonet. I mål O'Halloran och Francis ansåg människorättsdomstolen att arrangemanget inte stred mot oskuldspresumtionen och rätten att tiga, eftersom man då man är en del av den motordrivna trafiken även godkänner de regler som gäller i trafiken.

Människorättsdomstolen har godkänt ägar- och innehavaransvaret vid en förseelse med ett fordon även i avgörandet i mål Falk mot Nederländerna (19.10.2004) i en situation där avgiftspåföljden vid trafikövervakningen utgör en anklagelse för brott enligt artikel 6 i människorättskonventionen. Avgörandet i Falk-målet var negativt för den sökande och gällde förutsättningarna för upptagande till prövning, men de riktlinjer som sattes upp då utgör nu praxis.

I sitt avgörande konstaterade människorättsdomstolen att även ringa administrativa trafikförseelser är brott med tanke på artikel 6 i europeiska människorättskonventionen. Bestämmelsen om att en person ska antas vara oskyldig i ett brottmål och att det är åklagaren som har bevisbördan var dock inte absolut på grund av de presumtioner som inverkar på bevisningen. Europeiska människorättskonventionen förbjuder inte användningen av presumtioner när ett avgörande i bevisfrågan övervägs vid trafikförseelser, om staten iakttar proportionalitetsprincipen genom att beakta sakens betydelse och försvarets rättigheter.

I fråga om iakttagandet av proportionalitetsprincipen i detta fall konstaterade människorättsdomstolen att man med bestämmelsen strävade efter att främja trafiksäkerheten genom att se till att sådana trafikförseelser som upptäcks med tekniska eller andra medel och där gärningsmannens identitet inte kan utredas när händelsen inträffar inte ska bli ostraffade. Viktigt var även att åtalen och påförandet av straff inte får orsaka myndigheterna orimliga svårigheter. Enligt domstolen hade den som fick böter rätt att överklaga påföljden hos domstolen. Enligt nederländsk lag hade den person som påfördes avgiften även rätt att göra en invändning om att polisen hade en möjlighet att utreda förarens identitet.

Europeiska människorättsdomstolen ansåg att Nederländernas bestämmelse i lagstiftningen om ordningsböter, med stöd av vilken fordonets registrerade ägare ska ansvara för att någon annan getts tillstånd att använda bilen, stred mot artikel 6.2 i europeiska människorättskonventionen.

Med tanke på lagstiftningsordningen är det också viktigt att bedöma om den straffrättsliga proportionalitetsprincipen iakttas när det allmänna inte utreder den faktiska gärningsmannen trots att polisen i Finland för närvarande har tillgång till en bild från den automatiska övervakningen.

På basis av avgörandet i Falk-målet ser det inte ut att vara så. Inte heller i den gällande förfarandelagen krävs det att polisen utreder föraren vid den automatiska trafikövervakningen trots att polisen har en bild på föraren, eftersom ordningsbotsföreläggandet kan skickas direkt till fordonets förare, innehavare eller tillfälliga användare eller till den som ansvarar för användningen av en bil. Dessa kan erkänna trafikförseelsen genom att betala ordningsboten. Det speciella är att ägaren, innehavaren, den tillfälliga användaren eller den som ansvarar för användningen kan göra detta även om han eller hon inte faktiskt var den som körde fordonet vid tidpunkten för förseelsen.

Vid stiftandet av lagen om parkeringsövervakning 2010 hänvisade riksdagens grundlagsutskott bl.a. till Falk-målet. Enligt utskottet är det med tanke på hur det administrativa påföljdsystemet fungerar väsentligt att förfarandet är så enkelt som möjligt utan att rättsskyddet åsidosätts. Därför är det möjligt att göra avkall på oskuldspresumtionen och lägga bevisbördan på fordonets ägare eller innehavare. Utskottet förutsatte dock att ägaren eller innehavaren ska befrias från ansvar om den gör det sannolikt att den inte själv har felparkerat (GrUU 57/2010 rd).

När bestämmelserna om oljeutsläppsavgiften infördes 2005 ansåg grundlagsutskottet i sitt utlåtande att påförande av en oljeutsläppsavgift jämföras med handläggning av ett förvaltningsärende på vilket man tillämpar förvaltningslagen. Enligt 31 § 1 mom. i förvaltningslagen ska gränsbevakningen se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt och i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras. Om utredningen visar att ett förbjudet utsläpp kommer från ett visst fartyg inom ett angivet havsområde, kan oljeutsläppsavgift påföras. Enligt utskottet baserar sig beslutet om avgiften då inte på omvänd bevisbörda eftersom förvaltningslagen ålägger gränsbevakningsväsendet ett primärt utredningsansvar innan avgiften påförs. Här iakttas också oskuldspresumtionen.

På basis av ovannämnda avgörandepraxis kan man dra slutsatsen att den föreslagna avgiften för trafikförseelse och den fordonsspecifika avgiften för trafikförseelse och det förfarande som gäller dem inte står i konflikt med den grundläggande rättigheten till rättsskydd enligt 21 § i grundlagen.

Körförbud som tilläggsåtgärd

När en avgift för trafikförseelse införs som påföljd för ringa trafikförseelser, bör man också bedöma om det är möjligt att meddela körförbud som en tilläggsåtgärd till den administrativa påföljden. Körförbud kan meddelas som tilläggsåtgärd till böter och ordningsbot. Bestämmelser om körförbud som påföljd vid återkommande förseelser finns i 65 § i körkortslagen.

Det råder en viss oklarhet om körförbudets rättsliga natur. I Finlands nationella lagstiftnings- och rättspraxis har den etablerade åsikten varit att körförbud med anledning av brott i första hand är säkringsåtgärder som riktar sig mot körrätten genom vilka man försöker förhindra nya brott, och inte straff för det begångna brottet (RP 104/2004 rd, RP 36/2008 rd, HD 2006:101, HD 2010:29, HD 2011:3).

Å andra sidan har man ansett att körförbudspåföljder berörs av den straffrättsliga legalitetsprincipen och förbudet mot retroaktivitet (HD 2005:132, HD 2007:77), och fäst uppmärksamhet vid körförbudets verkningar som begränsar rörelsefriheten och näringsfriheten (KoUB 19/2004 rd och RP 212/2010 rd).

I förarbetena till körkortslagen har man utgått från körförbudets karaktär av säkringsåtgärd. Det har emellertid konstaterats att effekten av ett körförbud bygger dels på dess förebyggande verkan och risken att åka fast – som kan betraktas som karakteristiska drag för straff – dels på körförbudets längd som varierar efter hur klandervärt trafikbeteendet är (RP 212/2010 rd). Inom förvaltningsprocessen har det uttalats att körförbud som meddelas av polisen och som grundar sig på äventyrande av trafiksäkerheten är förutom en administrativ säkringsåtgärd även en påföljd för brott (HFD 2009:60).

I rättslitteraturen har det framförts varierande ståndpunkter beträffande körförbudspåföljdens karaktär. I den straffrättsliga litteraturen hänförs körförbud i allmänhet till samma grupp av andra påföljder för brott som t.ex. konfiskation, jaktförbud och djurhållningsförbud. I förarbetena till revideringen av straffrättens allmänna läror nämns körförbud som en straffrättslig säkringsåtgärd (RP 44/2002 rd).

Riksdagens grundlagsutskott har inte tagit ställning till förhållandet mellan meddelande av körförbud och t.ex. 3 § i grundlagen om utövande av den dömande makten eller 21 § i den lagen om rättsskydd. Grundlagsutskottet har ansett att den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen gäller även andra straffrättsliga påföljder än straff (GrUU 31/2002 rd).

Europeiska människorättsdomstolen har uttalat karaktären av säkringsåtgärd i sitt avgörande. I sitt avgörande i mål Escoubet (28.10.1999) konstaterade domstolen att den återkallelse av körkortet som gjordes omedelbart, på objektiva grunder och utan någon bedömning av skuld inte var ett straffrättsligt straff, utan en säkringsåtgärd. Att körförbudet var kortvarigt förutsatte inte en annorlunda bedömning.

Enligt 65 § i körkortslagen ska polisen bl.a. meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne vid körning med motordrivet fordon minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivet fordon. Vid detta förfarande ska polisen när den beslutar om ett körförbud som ska meddelas på basis av böter fatta ett förvaltningsbeslut som baserar sig på anteckningarna om lagakraftvunna beslut om böter i fordonstrafikregistret.

Det står fortfarande klart att även systemet för ringa förseelser inom vägtrafiken ska förutsätta körkortspåföljder när förseelserna upprepas och är av betydelse med tanke på en smidig trafik, miljökonsekvenserna och trafiksäkerheten. Körkortspåföljderna är av särskild förebyggande betydelse och inte direkt beroende av personens utkomstnivå som t.ex. ordningsboten.

Körförbudet kan jämföras med ett förvaltningstillstånd som återkallas. Förvaltningstillståndet är ett beslut med vilket myndigheten i enskilda fall kan tillåta sådan verksamhet som i övrigt är förbjuden eller som omfattas av offentlighetsrättsliga begränsningar. Enligt 6 § 1 mom. i körkortslagen börjar körrätten då körkortet överlämnas.

Högsta förvaltningsdomstolen har genom sina avgöranden tagit ställning till återkallelse av olika tillstånd. När det gäller näringsstillstånden är det rätt vanligt att en lagstridig, eventuellt straffbar gärning inom näringsverksamheten leder inte bara till en påföljd utan även till att tillståndet återkallas. Enligt högsta förvaltningsdomstolens etablerade praxis är det i allmänhet dock inte fråga om ett straff.

Exempelvis enligt högsta förvaltningsdomstolens mål HFD 2011:15 var det vid det administrativa beslutsfattandet om återkallelse av ett godkännande till avfallsregistret, där det är fråga om ett myndighetsbeslut som är jämförbart med den återkallelse av näringsstillstånd som ska bedömas på basis av 18 § 1 mom. i grundlagen, inte fråga om en sanktion av straffkaraktär, utan sådana myndighetsbeslut är till sin natur en förvaltningsåtgärd av tillsynskaraktär.

I fråga om körkortspåföljderna finns det rättspraxis särskilt gällande ne bis in idem-principen. Utöver begränsandet av rättskipningen ska principen även begränsa lagstiftarens rörelsefrihet genom att förhindra att samma gärningar eller försummelser kontrolleras samtidigt med både straffrättsliga straff och administrativa påföljder. De begränsningar som principen medför ska beaktas också vid lagberedningen.

Exempelvis i sitt avgörande HFD 2014:96 har högsta förvaltningsdomstolen bedömt en situation i anslutning till vägtrafiken där tingsrätten hade dömt en person som hade körtillstånd för taxiförare till böter för bl.a. rattfylleri och äventyrande av trafiksäkerheten. Tingsrätten meddelande dessutom personen körförbud. Polisinspektionen återkallade därefter för en viss tid personens körtillstånd för taxiförare. Trots att det körförbud som tingsrätten meddelade var ett straff i straffrättslig mening ansåg högsta förvaltningsdomstolen att det när polisinspektionen återkallade yrkeskörtillståndet närmast var fråga om huruvida personen fortfarande uppfyllde de krav som ställts på innehavaren av yrkeskörtillståndet. Därför innebar återkallelsen av körtillståndet enligt högsta förvaltningsdomstolen inte dubbel bestraffning, och därför hindrade de böter som tingsrätten dömd ut och det körförbud som den meddelade inte att yrkeskörtillståndet återkallades till följd av rattfylleribrottet och äventyrandet av trafiksäkerheten.

I högsta förvaltningsdomstolens avgörande HFD 2014:95 var det fråga om att en person med fyra fortkörningsförelseer hade meddelats ett körförbud för två månader. Enligt högsta förvaltningsdomstolen borde man vid prövningen av personens körförbud inte ha bedömt de enskilda gärningarnas klandervärdhet, utan huruvida personen efter det och trots dessa gärningar uppfyllde de krav som ställs på en innehavare av körrätten samt förutsättningarna för körrätten. Trots att ordnings- och dagsböterna samt körförbudet för fortkörning påförts genom separata förfaranden, anser högsta förvaltningsdomstolen att körförbud enligt finsk lag är en påföljd som kan meddelas vid upprepade fortkörningar. Därför innebar meddelandet av körförbudet inte att det var fråga om en sådan ny rättegång i samma sak som är förbjuden. Vid meddelandet av körförbudet hade således personen inte heller åtalats eller på nytt bestraffats för samma brott för vilket personen redan hade dömts genom en lagakraftvunnen dom. Därför var meddelandet av körförbud med anledning av upprepade trafikförelseer inte en sådan påföljd som stred mot ne bis in idem-förelset, och de ordningsböter och bötesstraff som tidigare påförts personen hindrade inte att personen meddelades körförbud.

Betonandet av körkortets karaktär av förvaltningstillstånd och definierandet av körrättspåföljderna utifrån deras karaktär av säkringsåtgärd relativiserar de juridiska spänningar i anknytning till saken. Med stöd av Europeiska människorättsdomstolens avgöranden har man å andra sidan i den juridiska litteraturen i Finland framfört kritik mot att körförbudet klassificeras som en säkringsåtgärd och föreslagit att körförbudet ska förstås som ett straffrättsligt straff.

Europeiska människorättsdomstolen har i sitt avgörande i mål Nilsson mot Sverige (2005) bedömt körförbudet karaktär av ett straffrättsligt straff vid tillämpningen av ne bis in idem och fäst uppmärksamhet vid syftet med körförbudet. Då det var nästan ett år mellan gärningen och meddelandet av körförbudet, ansåg domstolen att det var klart att körförbudet vid sidan av de grunder som hänförde sig till skyddandet av de övriga vägtrafikanterna även innehöll ett straffmässigt element. Dessutom var körförbudets längd på 18 månader en såpass väsentlig faktor i saken att man redan enbart på grund av detta var tvungen att betrakta körförbudet som ett straffrättsligt straff.

I avgörandet i mål Malige mot Frankrike (1998) konstaterade människorättsdomstolen att en minskning av poängen i körkortet hade karaktären av åläggande av en straffrättslig påföljd, eftersom minskningen av poängen enligt Frankrikes nationella lagstiftning kunde leda till återkallelse av körkortet, vilket uppfattas som en administrativ påföljd. Domstolen fäste uppmärksamhet vid att det trots allt var fråga om en påföljd för en sådan gärning som enligt den nat-

ionella lagstiftningen är ett brott och att påföljden bestämdes i straffprocessen: minskningen av felpoängen var en automatisk följd av domen i brottmålet. Dessutom ansåg domstolen att det var ostridigt att rätten att köra fordonet var mycket viktig i vardagslivet. Förutom att det körförbud som eventuellt kunde följa av minskningen av poängen syftade till att vara en säkringsåtgärd, hade det även ett bestraffande och förebyggande syfte.

I mål Malige upprepade människorättsdomstolen också det positiva ställningstagande till det administrativa påföljdssystemet som den redan tidigare hade uttryckt i avgörandet i mål Öztürk (21.2.1984).

På basis av ovannämnda nationella rättspraxis och europeiska människorättsdomstolens avgörandepraxis verkar det inte finnas något hinder för att kombinera en avgift för trafikförseelse med en körförbudspåföljd. I den föreslagna ändringen av 65 § i körkortslagen föreslås det dock att körförbud på grundval av återkommande förseelser ska slopas vid ringa överträdelser av hastighetsbegränsningarna i vägtrafiklagen, fordonsförseelser enligt fordonslagen samt handlingsförseelser enligt körkortslagen och lagen om transportservice.

Bemyndiganden att utfärda föreskrifter

I förslaget ges myndigheterna ett stort antal bemyndiganden att utfärda föreskrifter (se avsnitt Närmare bestämmelser och föreskrifter). Saken har betydelse med tanke på 80 § i grundlagen.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Dessutom följer av grundlagen att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandpraxis i fråga om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen konstaterat att jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela rättsnormer, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd och GrUU 16/2002 rd). Sett i ett grundlagsperspektiv är andra myndigheters normgivningsrätt endast undantagsfall (GrUB 10/1998 rd och GrUU 16/2002 rd).

I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på en myndighets normgivningsrätt teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd).

Sett ur ett grundlagsperspektiv är myndigheters utfärdande av rättsnormer undantagsfall. Det bemyndigande att utfärda föreskrifter som föreslås för Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket gäller frågor av teknisk natur som dessa verk har sakkunskap om. Med beaktande av verkens verksamhetsområde finns det därför i grundlagen avsedda särskilda skäl, vilket innebär att de bemyndiganden att utfärda föreskrifter som föreslås för verket harmonierar med 80 § 2 mom. i grundlagen.

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.

Vägtrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller trafik på väg, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *väg* en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterled eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik,
- 2) *vägtrafikant* den som befinner sig på en väg eller som för ett fordon eller en spårvagn som befinner sig på en väg,
- 3) *gående* den som rör sig till fots eller på skidor, skridskor eller motsvarande redskap, den som använder en sparkstötting, en barnvagn, ett lekfordon, en rullstol, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande eller den som leder en cykel eller moped,
- 4) *trafikanordning* ett trafikljus, ett vägmärke eller en vägmarkering,
- 5) *körbana* en sådan del av en väg som är avsedd för trafik med fordon och som omfattar ett eller flera körfält, dock inte en cykelbana,
- 6) *vägren* en sådan långsgående del av en väg som med kantlinje avskilts från körbanan,
- 7) *körfält* en med vägmarkering angiven eller annan för en bil tillräckligt bred långsgående del av körbanan, eller ett cykelfält,
- 8) *övergångsställe* en sådan del av en väg som är avsedd att användas av gående för att korsa en körbana, cykelbana eller spårväg och som anges med vägmärke eller vägmarkering,
- 9) *gångbana* en för gående avsedd del av väg som i konstruktionshänseende avskilts från körbanan eller för gående avsedd särskild del av väg eller särskild väg,
- 10) *cykelfält* en för cykeltrafik avsedd långsgående del av körbanan som angetts med vägmärke och vägmarkering,
- 11) *cykelbana* en för cykeltrafik avsedd och med vägmärke angiven del av väg som i konstruktionshänseende avskilts från körbanan eller för cykeltrafik avsedd och med vägmärke angiven särskild del av väg eller särskild väg,
- 12) *spårväg* en enbart för spårvagnstrafik avsedd del av väg eller särskild väg,
- 13) *korsning* ett ställe där vägar i samma plan korsar varandra, löper samman eller delar sig, inbegripet de områden som vägarna bildar på ett sådant ställe,
- 14) *plankorsning* en med vägmärke angiven korsning i samma plan mellan en väg och en särskild järnväg eller spårväg,
- 15) *circulationsplats* en med vägmärke angiven helhet bestående av två eller flera korsningar,

RP 180/2017 rd

- 16) *gårdsgata* en med vägmärke angiven gata som är avsedd för gång- och fordonstrafik,
- 17) *gågata* en med vägmärke angiven gata som är avsedd för gång- och cykeltrafik,
- 18) *motorväg och motortrafikled* en med vägmärke angiven väg som är avsedd för motor-drivna fordon,
- 19) *tätort* ett med vägmärke angivet tätbebyggt område,
- 20) *parkering* en uppställning av ett fordon med eller utan förare, dock inte en kortvarig uppställning av ett fordon för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning av gods,
- 21) *fordon* en i fordonslagen (1090/2002) avsedd anordning som är avsedd för färd på mar-ken och inte löper på skenor,
- 22) *spårvagn* en tvångsstyrd anordning som löper på skenor och trafikerar spårvägsnätet,
- 23) *specialtransport* en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelsen är nödvändig med anledning av en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användningsändamål förutsätter.

2 kap.

Principer för vägtrafik

3 §

Allmänna skyldigheter för vägtrafikanter

För undvikande av fara och skada ska en vägtrafikanter följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna.

Trafiken får inte i onödan hindras eller störas. Ett fordon får inte köras med omotiverat låg hastighet eller i onödan plötsligt bromsas.

4 §

Skyldighet för vägtrafikanter att vara förutseende

En vägtrafikanter ska för undvikande av fara och skada förutse andra vägtrafikanter agerande och anpassa det egna agerandet enligt det för att främja en smidig och trygg trafik.

5 §

Tryggt framförande av fordon och spårvagnar

Ett fordons och en spårvagns hastighet och avstånd till andra vägtrafikanter ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med beaktande av vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordonets belastning och lastens art samt andra omständigheter. Kontrollen över fordonet och spårvagnen måste kunna behållas i alla trafiksituationer.

Ett fordon och en spårvagn måste kunna stannas på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka och i alla situationer som går att förutse.

6 §

Fordons användning

Ett motordrivna fordon ska användas så att dess motor eller övriga anordningar inte orsakar oskäligt buller, oskäliga luftföroreningar eller oskälig olägenhet för fordonets passagerare, andra vägtrafikanter eller omgivningen.

RP 180/2017 rd

Ett fordon och en spårvagn ska lastas så att lasten inte kan utgöra fara för personer, orsaka skador på egendom, släpa i marken, falla ned på vägen, orsaka störande dammbildning eller annan jämförbar olägenhet eller framkalla onödigt buller.

7 §

Biståndsskyldighet

En vägtrafikan ska stanna på en trafikolycksplats och efter sin förmåga bistå de skadade samt även i övrigt medverka i de åtgärder till vilka olyckan ger anledning.

3 kap.

Trafikregler

Allmänna regler

8 §

Iakttagande av trafikregler samt reglering av trafiken

En vägtrafikan ska i första hand följa tecken, befallningar eller förbud som ges av polisen och tecken som ges av andra som reglerar trafiken.

En skyldighet som anges med en trafikordning ska följas, även om detta skulle innebära avvikelser från en trafikregel. En trafikljussignal ska dock gälla framför en väjningsplikt som anges genom en annan trafikordning.

9 §

Allmänna hastighetsbegränsningar

Utanför tätort är den högsta tillåtna hastigheten för fordon och spårvagnar 80 kilometer i timmen, om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med vägmärke.

I tätort är den högsta tillåtna hastigheten för fordon och spårvagnar 50 kilometer i timmen, om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med vägmärke.

10 §

Fri passage för utryckningsfordon och processioner

En vägtrafikan ska oberoende av de skyldigheter som anges med trafikordningar lämna fri passage åt ett utryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler eller en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller gränsbevakningsväsendet och som avger nämnda signaler. Den som ska lämna fri passage ska vid behov köra till sidan eller stanna.

En vägtrafikan får inte bryta eller hindra en kortege, en grupp av barn under ledares uppsikt eller en ordnad procession i rörelse. Detta gäller dock inte förare av utryckningsfordon som avger larm- och ljussignaler.

11 §

Fri passage för tåg och spårvagnar samt korsande av plankorsning med järnväg

RP 180/2017 rd

En vägtrafikanter ska lämna fri passage för tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor. Spårvagnar ska lämnas fri passage, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

En vägtrafikanter som närmar sig en plankorsning med järnväg eller spårväg ska iaktta särskild försiktighet och, oberoende av eventuella säkerhetsanordningar, vara uppmärksam på om ett tåg, en annan anordning som löper på järnvägsskenor eller en spårvagn närmar sig. Fordonet ska ha en sådan hastighet att det vid behov kan stannas före banan.

En vägtrafikanter får inte färdas in i en plankorsning, om ett tåg, en annan anordning som löper på järnvägsskenor eller en spårvagn närmar sig eller korsar plankorsningen eller om en ljussignal ålägger att stanna, en särskild ljudsignal ljuder eller en bom är nedfälld eller i rörelse. Vägtrafikanter ska då stanna på betryggande avstånd från banan. När plankorsningen korsas, ska det ske utan dröjsmål.

12 §

Hinder på väg

Sådant som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken får inte sättas ut eller lämnas på en väg.

Om det på vägen har hamnat ett i 1 mom. avsett hinder som inte genast kan avlägsnas, är var och en vägtrafikanter skyldig märka ut det eller på annat sätt uppmärksamgöra andra vägtrafikanter på hindret, till dess hindret har avlägsnats. Om hindret kan medföra allvarlig fara för trafiken, ska det dessutom om möjligt göras en anmälan om hindret till nödcentralen.

Gångtrafik

13 §

Gåendes plats på väg

Gående ska använda gångbanan eller vägrenen. De får inte i onödan hindra eller störa den övriga trafiken.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren eller om gångbanan eller vägrenen inte är framkomlig utan olägenhet, ska gående använda cykelbanans eller körbanans kant.

Gående som använder körbanan ska gå på dess vänstra kant, om inte högra kanten med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare. Den som leder en cykel eller moped får dock använda körbanans högra kant.

14 §

Gångtrafik på gårdsgata och gågata

Oberoende av bestämmelserna i 13 § får gående på en gårdsgata och gågata använda samtliga delar av gatan. De får dock inte i onödan hindra fordons- eller spårvagnstrafiken.

15 §

Grupper av gående samt processioner

En övervakad grupp av gående och en ordnad procession får använda körbanans högra sida. En grupp barn som går högst två i bredd ska om möjligt använda gångbanan, vägrenen eller cykelbanan.

En övervakad grupp av gående och en ordnad procession som på en oupplyst väg använder vägrenen, körbanan eller cykelbanan ska under mörker eller skymning och när väderförhåll-

RP 180/2017 rd

landena det förutsätter mot vägens mitt i tåten föra minst en lykta som framåt visar vitt eller gult ljus och baktill en lykta som bakåt visar rött ljus.

16 §

Korsande av körbana

Gående ska korsa körbanan längs ett övergångsställe, om ett sådant finns i närheten, eller via en under- eller överfart, om en sådan finns i närheten. I andra fall ska gående korsa körbanan vinkelrätt och invid en korsning, om en sådan finns i närheten.

Gående som beträder körbanan ska iaktta den försiktighet som avståndet till och hastigheten på ett fordon eller en spårvagn som närmar sig förutsätter. De ska korsa körbanan utan onödigt dröjsmål.

Med körbana jämställs vid tillämpningen av denna paragraf en cykelbana och spårväg.

Framförande av fordon

17 §

Allmänna krav på förare

Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, men, skada, trötthet eller berusning eller av någon annan motsvarande orsak saknar nödvändiga förutsättningar för detta.

18 §

Användning av vägens olika delar

Fordon ska föras på körbanan.

En cykel eller ett annat icke motordrivet fordon ska dock föras på den högra vägrenen, om det vid vägens högra sida finns en vägren där körning är möjlig utan olägenhet.

Utänför tätort ska en moped föras på vägrenen eller körbanans kant, om detta är möjligt utan olägenhet.

Barn under 12 år får cykla på gångbanan, om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken.

Ett fordon får tillfälligt föras även på en annan än för fordonet avsedd del av vägen, om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet.

Ett fordon som korsar körbanan på ett övergångsställe får inte medföra fara eller olägenhet för de gående.

19 §

Fordons plats på körbanan

På en dubbelriktad körbana ska ett fordon, med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt, föras så nära körbanans högra kant som möjligt utan risk för säkerheten.

Om det finns minst två körfält i färdriktningen ska ett fordon föras i körfältet längst till höger, eller i något annat körfält om detta inte medför fara eller olägenhet. Körfältet får inte bytas i onödan.

Ett fordon får inte föras i ett körfält som är avsett för mötande trafik, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Med ett fordon ska en refug eller någon annan motsvarande anordning som skiljer åt färdriktningarna på en dubbelriktad körbana passeras till höger.

RP 180/2017 rd

20 §

Avstånd mellan fordon

Ett fordon ska hålla ett så långt avstånd till framförvarande fordon och framförvarande spår-
vagnar att det inte finns någon risk för påkörning bakifrån.

Utanför tätort ska de som för motordrivna fordon klart långsammare än den övriga trafiken
hålla ett så långt avstånd mellan fordonen att ett omkörande fordon utan risk för säkerheten
kan köra in mellan dem.

21 §

Val av körfält eller plats på körbanan

Vid högersväng med ett fordon ska körfältet längst till höger eller körbanans högra kant an-
vändas. Vid vänstersväng med ett fordon ska körfältet eller en plats strax till höger om körba-
nans mittlinje eller, om någon mittlinje inte finns, strax till höger om körbanans mitt användas,
eller, på en enkelriktad körbana, körbanans vänstra kant.

Ett fordon som avser svänga ska välja körfält eller plats på körbanan i god tid.

22 §

Svängning

Ett svängande fordon får inte orsaka fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma
riktning.

Vid högersväng i en korsning ska fordonet föras så nära den korsande körbanans högra kant
som möjligt. Vid vänstersväng i en korsning ska fordonet föras så att det lämnar korsningen
strax till höger om den korsande körbanans mittlinje, eller om någon mittlinje inte finns, till
höger om den korsande körbanans mitt, eller, på en enkelriktad körbana, nära körbanans
vänstra kant.

Om den korsande körbanan har två eller flera körfält i färdriktningen, får fordonet lämna
korsningen i det körfält som är bäst lämpat för detta med hänsyn till den övriga trafiken.

23 §

Svängning med cykel eller svängning med moped utanför tätort

Oberoende av bestämmelserna i 21 och 22 § får en cyklist samt utanför tätort även en mope-
dist som avser svänga till vänster fortsätta att hålla till höger över den korsande körbanan. Cy-
klisten eller mopedisten får dock inte svänga till vänster förrän detta kan ske utan hinder för
den övriga trafiken och utan risk för säkerheten. Cyklisten eller mopedisten ska lämna kors-
ningen längs högra kanten.

24 §

Väjning

Ett fordon ska väja för ett annat fordon som närmar sig från höger, om inte något annat före-
skrivs i 2–4 mom.

Ett fordon som svänger ska väja för

1) gående, cyklister och mopedister som korsar den körbana, på vilken fordonet avser köra
in,

RP 180/2017 rd

2) gående, cyklister och mopedister som använder körbanan eller vägrepen, när fordonet lämnar körbanan,

3) mötande trafik, när fordonet svänger till vänster,

4) gående, cyklister och mopedister som korsar vägen, när fordonen lämnar en cirkulationsplats.

Ett fordon ska alltid väja för

1) andra vägtrafikanter vid infart på en väg från en gårdsgata, gågata eller snöskoterled,

2) andra vägtrafikanter vid infart på en väg från en fastighet, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område i anslutning till vägen eller från en plats utanför vägen,

3) andra vägtrafikanter vid infart på en väg från en stig eller motsvarande mindre väg,

4) andra vägtrafikanter vid infart på en körbana efter korsning av en gång- eller cykelbana,

5) gående, cyklister eller mopedister som använder gång- eller cykelbanan, vid korsning av gång- eller cykelbanan,

6) vägtrafikanter på en gårdsgata eller gågata vid infart på gårdsgatan eller gågatan eller korsning av den.

Ett fordon som kommer in på en körbana från en cykelbana ska väja för den övriga trafiken, om inte den andra vägtrafikanten har väjningsplikt enligt 2 eller 3 mom.

Ett fordon som passerar till höger om en spårvagn eller buss vid en hållplats ska lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare.

Ett fordon som på en cykelbana passerar en buss eller spårvagn vid en hållplats ska lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare.

25 §

Visande av avsikt att väja

Ett fordon som har väjningsplikt ska, genom att sänka hastigheten eller stanna, tydligt och i god tid visa sin avsikt att väja.

26 §

Väjning för buss som startar från busshållplats

Om en buss, som stannats på en hållplats på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen, med riktningstecken anger att den avser starta från hållplatsen, ska ett fordon som närmar sig hållplatsen på samma eller intilliggande körfält väja för bussen.

Även när körfältet bredvid hållplatsen är ett cykelfält ska ett fordon som närmar sig hållplatsen i körfältet bredvid cykelfältet väja för en buss som startar från hållplatsen.

27 §

Körning av fordon över övergångsställe

Den som med ett fordon närmar sig ett övergångsställe ska iaktta särskild försiktighet. Fordonet ska föras med en sådan hastighet att fordonet vid behov kan stannas före övergångsstället. Gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället ska lämnas fri passage.

Har ett fordon eller en spårvagn stannat framför ett övergångsställe, får fordonet eller spårvagnen inte köras om utan att det omkörande fordonet stannat, om det inte finns en refug eller ett fritt körfält mellan det omkörande fordonet och det fordon eller den spårvagn som körs om.

Om sikten över övergångsstället är skymd på något annat sätt, ska ett fordon sakta in och vid behov stanna före övergångsstället.

RP 180/2017 rd

28 §

Körning i korsning

Den som med ett fordon närmar sig en korsning ska iaktta särskild försiktighet.
Ett fordon som närmar sig eller kör in i en korsning ska anpassa körsättet så att trafiken på den korsande vägen inte orsakas olägenhet, om fordonet tvingas stanna i korsningen.

29 §

Lämnande av tryggt utrymme och skyldighet att iaktta försiktighet

Ett fordon ska lämna gående, cyklister och djur som medförs av en vägtrafikanter ett tryggt utrymme på vägen.

En cyklist ska lämna gående ett tryggt utrymme på vägen.

Den som med ett fordon närmar sig en bil för skol- eller dagvårdstransport, buss eller spårvagn som har stannat, eller med ett fordon närmar sig ett barn, en åldring, en person med funktionsnedsättning eller någon annan som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken, ska iaktta särskild försiktighet.

30 §

Möte

Ett fordon ska vid möte med andra fordon hållas till höger. Fordon som från motsatta håll förs i en korsning och som båda ska svänga till vänster i sin färdriktning får dock med iakttagande av särskild försiktighet hållas till vänster.

Vid möte ska det lämnas ett betryggande utrymme mellan fordonen. Om det finns något hinder på körbanan ska den som har hindret på sin sida av körbanan väja för mötande trafik.

31 §

Omkörning

Ett fordon ska köra om ett framförvarande fordon till vänster. Vid omkörning får även den mötande trafikens sida användas oberoende av bestämmelserna i 19 § 3 mom., om det finns bara ett körfält i färdriktningen.

Om det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng, får omkörningen ske endast till höger. Omkörning får också ske till höger, om det finns minst två körfält i färdriktningen och fordonen förs i parallella körfält. Dessutom får en cyklist köra om ett annat fordon än en cykel till höger.

Ett fordon ska köra om en spårvagn till höger. Omkörning får dock ske till vänster, om skenornas läge föranleder det och omkörningen inte äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för trafiken. På en enkelriktad körbana får omkörningen av en spårvagn även i övrigt ske till vänster, om omkörningen inte äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för trafiken.

32 §

Omkörningsförbud

Ett fordon får inte köra om på den mötande trafikens sida vid ett övergångsställe, en korsning eller en plankorsning eller omedelbart före dessa. Utanför tätort gäller omkörningsförbudet dock inte andra korsningar än sådana som på förhand anges med vägmärke.

RP 180/2017 rd

Omkörning så att den mötande trafikens sida används får inte heller ske

- 1) när sikten på grund av en backe eller kurva eller av annan orsak är otillräcklig för en trygg omkörning,
- 2) om det körfält som ska användas vid omkörning inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning,
- 3) om den omkörande inte efter omkörningen kan återvända till sitt körfält utan risk för säkerheten eller utan väsentlig olägenhet för den övriga trafiken,
- 4) sedan ett framförvarande fordon genom riktningstecken anger sin avsikt att köra om ett annat fordon,
- 5) sedan ett bakomvarande fordon har påbörjat omkörning.

33 §

Den omkörandes och den omkördes ömsesidiga skyldigheter

Ett omkörande fordon ska hålla ett betryggande avstånd till det fordon eller den gående som körs om och även i övrigt se till att omkörningen inte äventyrar säkerheten.

Det fordon som blir omkört till vänster på den mötande trafikens sida ska hålla så långt till höger som möjligt med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt. Fordonets hastighet får inte ökas och omkörningen får inte heller på annat sätt försvåras.

Den som färdas avsevärt långsammare än andra fordon ska, för att underlätta omkörning på en smal eller krokig körbana eller när den mötande trafiken är livlig, vid behov minska farten och i möjligaste mån lämna väg. Fordonet får då tillfälligt föras på vägrenen, om det inte äventyrar säkerheten eller i onödan hindrar den övriga trafiken.

34 §

Backning och vändning av fordon

Ett fordon får backas eller vändas endast om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

35 §

Ändring av fordons placering i sidled

Ett fordon får starta från en väggkant, byta körfält eller i övrigt ändra placeringen i sidled endast om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

36 §

Stannande och parkering

Ett fordon får stannas eller parkeras endast på vägens högra sida. På en enkelriktad väg är det tillåtet att stanna och parkera även på vänstra sidan av vägen. På en dubbelriktad väg i tätort är det tillåtet att stanna och parkera också på vänstra sidan av vägen, om detta inte medför fara eller olägenhet för trafiken.

Ett fordon ska stannas eller parkeras i vägens riktning och så nära väggkanten som möjligt.

37 §

Förbud i fråga om stannande och parkering

Ett fordon får inte stannas eller parkeras så att det äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken.

Ett fordon får inte stannas eller parkeras

1) på en gångbana, ett övergångsställe, en cykelbana, en fortsättning på en cykelbana eller inom ett avstånd av fem meter före ett övergångsställe, en korsande cykelbana eller en korsande fortsättning på en cykelbana,

2) i en korsning eller inom ett avstånd av fem meter från en korsande körbanas närmaste kant eller kantens tänkta förlängning på körbanan,

3) så nära järnvägs- eller spårvagnspår att det medför olägenhet för spårtrafiken,

4) på sådant sätt att ett vägmärke eller en signalanordning som hör till trafikljuset skymms,

5) i en underfart eller tunnel,

6) på ett backkrön eller i en sådan kurva där sikten är skymd eller nära sådana,

7) där körbanan före en vägkorsning är delad i körfält med en spärrlinje eller grupperingsmärken, eller så nära en sådan spärrlinje eller sådant märke att körning in i körfältet försvåras,

8) på en avgiftsbelagd parkeringsplats utan att avgift betalas,

9) invid en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen skulle bli mindre än tre meter och det mellan fordonet och spärrlinjen inte löper en streckad linje,

10) i en cirkulationsplats,

11) på ett cykelfält eller ett busskörfält,

12) på en motorväg eller motortrafikled, annat än på en parkeringsplats, ett serviceområde eller en rastplats som anges med vägmärke, eller på en med vägmärke angiven busshållplats för av- eller påstigning av passagerare.

Det är dock tillåtet att stanna på grund av ett tvingande trafikhinder, för att iakttä vājningsplikt eller i en nödsituation.

En cykel eller en moped får stannas eller parkeras på en gång- och cykelbana. Även ett annat fordon får, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på gångbanan eller cykelbanan för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte i närheten finns någon annan för stannande lämpad plats och stannandet motiveras av tvingande skäl. Det stannade fordonet får inte medföra oskäligen olägenhet för användningen av gångbanan eller cykelbanan. Föraren ska då hålla sig i närheten av sitt fordon och vid behov flytta fordonet till en plats där det inte stör den övriga trafiken.

38 §

Förbud i fråga om parkering

Utöver det som föreskrivs i 37 § får ett fordon inte parkeras

1) inom ett avstånd av trettio meter från en plankorsning med järnväg,

2) framför infarten till en fastighet eller i övrigt så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligt försvåras,

3) bredvid ett annat längs körbanans kant parkerat fordon än en tvåhjulig cykel eller moped,

4) så, att tillträdet till ett annat fordon eller dess bortkörande från platsen hindras,

5) på en körbana utanför tätort, om vägen med vägmärke angetts som förkörsberättigad,

6) så, att fordonet till någon del står utanför en parkeringsplats som angetts med en trafik-anordning,

7) någon annanstans på ett parkeringsområde än på en parkeringsplats som angetts med en trafik-anordning,

8) på en i 11 § i räddningslagen (379/2011) avsedd räddningsväg som angetts med vägmärke,

9) på ett område som skiljer olika delar av en väg från varandra.

39 §

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Ett fordon som är försett med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade får, oberoende av ett sådant förbud eller en sådan begränsning som angetts med vägmärke, parkeras

- 1) på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas,
- 2) på områden där parkering är förbjuden med vägmärkena C38 och C39,
- 3) på områden där den maximala parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen,
- 4) på gångbanan på en cykelgata.

Ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock inte parkeras på ett sådant område eller en sådan plats som med vägmärke har angetts för parkering av endast vissa fordon.

Vid parkering av ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade behöver inte parkeringstidens början visas på det sätt som anges i 41 §.

Parkeringstillståndet ska under parkeringstiden placeras innanför fordonets vindruta så att det är väl synligt och läsbart utifrån.

På en avgiftsbelagd parkeringsplats får också en taxibil eller invalidtaxibil stannas utan att avgift betalas, när en rörelsehindrad ska stiga på eller av.

40 §

Parkeringstidens början

Om den maximala parkeringstiden har begränsats med vägmärket H20, ska den som parkerar uppge parkeringstidens början på ett tydligt och väl synligt sätt.

Som parkeringstidens början ska anges den tid då fordonet parkeras. Som parkeringstidens början får även anges den närmast följande hel- eller halvtimmen från det att fordonet parkerades, beroende på vilken tidpunkt som är tidigare.

Parkeringstidens början ska anges på det sätt som framgår av 2 mom., även om skyldigheten att uppge parkeringstidens början gäller endast för en del av parkeringstiden.

Parkeringstidens början behöver inte uppges, om parkeringen sker helt och hållet under den tid när skyldigheten att uppge parkeringstidens början inte gäller.

41 §

Åtgärder vid stannande av fordon

När ett fordon har stannats eller parkerats, ska den som parkerat eller stannat fordonet se till att fordonet inte okontrollerat kan sätta sig i rörelse.

Fordonets dörrar får inte öppnas och inte heller på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske på ett sådant sätt att det medför fara eller olägenhet för den övriga trafiken eller för omgivningen.

42 §

Förvaring av fordon på väg

Fordon som inte faktiskt används i trafiken får inte lämnas, förvaras eller läggas upp i lager på en väg.

43 §

Körning och parkering på gårdsgata

Ett fordon som förs på en gårdsgata ska lämna gående fri passage. Körhastigheten ska anpassas till gångtrafiken och får inte vara högre än 20 kilometer i timmen.

Parkering på en gårdsgata är tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Cyklar, mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkeras också på andra ställen på en gårdsgata, om detta inte medför avsevärd olägenhet för trafiken på gårdsgatan eller för annan användning av gårdsgatan.

44 §

Körning, stannande och parkering på gågata

Ett fordon som förs på en gågata ska lämna gående fri passage.

Motordrivna fordon får på en gågata föras endast till en fastighet som är belägen vid gågatan, om det inte finns någon annan farbar förbindelse till fastigheten. Det är dock tillåtet att korsa en gågata. Även servicekörning på en gågata är tillåten, om detta anges med vägmärke.

Körhastigheten på gågatan ska anpassas till gångtrafiken och får inte vara högre än 20 kilometer i timmen.

Ett motordrivet fordon eller dess släpvagn får inte stannas eller parkeras på en gågata. Det är dock tillåtet att stanna på grund av ett tvingande trafikhinder, för att iaktta väjningsplikt eller i en nödsituation.

Om servicekörning på gågatan är tillåten med vägmärke, får ett fordon stannas för den tid som servicekörningen kräver.

45 §

Körning, stannande och parkering på cykelgata som anges med vägmärke

Ett fordon som förs på en cykelgata som anges med vägmärke ska lämna cyklister fri passage. Körhastigheten ska anpassas till cykeltrafiken.

Parkering av ett fordon på en cykelgata är tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Fordon som är försedda med parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkeras också på andra ställen på en cykelgatas körbana, om detta inte medför oskälig olägenhet.

Cyklar och mopeder får på en cykelgata parkeras även på gångbanan, om detta inte medför oskälig olägenhet för användningen av gångbanan.

46 §

Körning, stannande och parkering i tunnel som anges med vägmärke

I en tunnel som anges med vägmärke får ett fordon inte backas eller vändas mot färdriktningen. Ett fordon får stannas och parkeras i en tunnel endast i nödsituationer. Om det är möjligt ska fordonet då stannas eller parkeras på områden som anvisats för ändamålet. Fordonets motor ska stängas av om stannandet eller parkeringen drar ut på tiden. Fordonet ska använda körljus.

47 §

Ljud- och ljussignaler

RP 180/2017 rd

När det behövs för att undvika fara ska ett fordon vid körning avge ljud- eller ljussignaler eller på något annat sätt väcka övriga vägtrafikanters uppmärksamhet. I övrigt får ljudsignaler avges endast utanför tätort vid omkörning. Ljudsignalen får inte ges längre än nödvändigt.

48 §

Riktningstecken

Ett fordon ska under körning ge ett riktningstecken med en riktningvisare eller, om fordonet inte har någon sådan, ett tecken på något annat synligt sätt vid

- 1) start från väggkanten,
- 2) svängning i korsning eller vändning på väg,
- 3) byte av körfält,
- 4) lämnande av cirkulationsplats,
- 5) ändring av fordonets placering i sidled.

Riktningstecknet ska vara synligt och begripligt. Tecknet ska ges i god tid innan den manöver som avses i 1 mom. genomförs och den ska upphöra så snart manövern är avslutad.

49 §

Användning av ljus vid körning

Vid färd med motordrivna fordon ska körljus eller varselljus användas. Vid färd med motordrivna fordon ska körljus och bakljus användas på väg under mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av annan orsak är nedsatt.

Andra fordon än de som avses i 1 mom. ha en lykta som visar vitt eller ljusgult ljus framåt och en lykta som visar rött ljus bakåt, när fordonet färdas på väg under mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av annan orsak är nedsatt. Ett släpfordon behöver dock inte ha framlyktor om sådana inte förutsätts i samband med att fordonet godkänns för trafik.

Helljus får inte användas

- 1) på en belyst väg,
- 2) på sådant avstånd från ett mötande fordon eller en mötande spårvagn att dess förare kan bländas, eller
- 3) på ringa avstånd bakom annat fordon.

Dimstrålkastare och dimbakljus får användas i dimma eller vid kraftigt nederbörd. Dimstrålkastare får då användas i stället för halvljus, om framljusen samtidigt är tända. Dimbakljus får även användas när snö, damm eller slask, som rörs upp från vägen av draget vid körningen, väsentligt begränsar möjligheterna att urskilja fordonet bakifrån.

I fordon får det inte användas anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt eller, om inte något annat föreskrivs eller bestäms särskilt, anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt. På polisbilar och bilar som används av polisen i tjänsteuppdrag, på polismotorcyklar som används som utryckningsfordon samt på Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon får dock för stoppande av ett framförvarande fordon användas en anordning som visar ett rött blinkande ljus framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus.

50 §

Användning av ljus på stannat eller parkerat fordon

När ett motordrivet fordon, ett motordrivet fordon med tillkopplad släpvagn eller en sådan släpvagn som kan kopplas till ett motordrivet fordon har stannats eller parkerats på en väg under mörker eller skymning, eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av någon an-

RP 180/2017 rd

nan orsak är nedsatt, ska framljusen eller halvljusen samt bakljusen eller, om sådana inte finns, andra ljus som överensstämmer med bestämmelser och föreskrifter användas, om inte vägen är så väl belyst eller sikten i övrigt sådan att fordonet även annars tydligt kan observeras på tillräckligt avstånd.

Om ett fordon som avses i 1 mom. har parkerats i körbanans riktning och inga andra fordon har kopplats till det, kan i tätort i stället för de i 1 mom. nämnda ljusen användas parkeringsljus.

Det som föreskrivs i 1 mom. tillämpas inte på ett fordon som stannats eller parkerats på en parkeringsplats utanför körbanan, inte heller på en moped som stannats eller parkerats utanför körbanan.

51 §

Användning av varningsblinkrar

Varningsblinkrar får användas i fordon som stannats eller parkerats om det på grund av en olycka, ett fel eller någon annan tvingande omständighet varit nödvändigt att stanna fordonet på en plats där det kan medföra särskild fara för den övriga trafiken. Varningsblinkrar får också användas i ett fordon i rörelse för att varna andra vägtrafikanter om en omedelbar fara.

52 §

Körning med lätta elfordon och motoriserade cyklar

Vid körning med lätta elfordon och motoriserade cyklar ska de tecken vid reglering av trafiken, de trafikordningar och de trafikregler som gäller cyklister iakttas.

Ett sådant självbalanserat lätt elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare får köras även på en gångbana. Då ska fordonets förare lämna gående fri passage.

53 §

Djur som medförs av vägtrafikanter

Ett djur ska på vägen hållas kopplat eller i bindsle, eller så ska vägtrafikanten hålla djuret under uppsikt så att det inte medför fara eller avsevärd olägenhet för andra vägtrafikanter. Djuret ska hållas så nära vägens kant som möjligt utan risk för säkerheten.

En ryttare, den som leder ett stort djur och föraren av ett fordon förspänt med dragdjur ska iakttas de tecken vid reglering av trafiken, de trafikordningar och de trafikregler som gäller körning med motordrivna fordon.

54 §

Förbud mot onödig och störande körning

Onödig och störande körning med fordon är förbjuden.

55 §

Förbud mot onödig tomgång

Ett motordrivet fordon som står stilla av någon annan orsak än tvingande trafik hinder får inte ha sin motor igång längre än två minuter. Om det är kallare än -15 grader Celsius får mo-

RP 180/2017 rd

torn dock hållas igång högst fyra minuter innan körningen påbörjas. En traktors, ett motorredskaps eller ett på bilunderrede byggt motorredskaps motor får hållas igång så länge det behövs för att förbereda fordonet eller redskapet innan arbetet med fordonet eller redskapet påbörjas.

Förbudet i 1 mom. gäller inte fordon vars huvudsakliga användning, eller den tilläggsanordning som den huvudsakliga användningen förutsätter, kräver att motorn hålls igång.

Förbudet i 1 mom. gäller inte utryckningsfordon som utför brådskande uppdrag, fordon som används i trafikövervakarens uppdrag eller fordon som inväntar sin tur för en avgasmätning i samband med besiktning enligt 6 kap. i fordonslagen.

56 §

Bogsering av fordon

När ett fordon med hjälp av lina bogserar ett annat fordon som inte får eller kan köras med hjälp av egen motor, ska avståndet mellan fordonen vara minst tre och högst sex meter. Ett fordon med bromsarna ur funktion får bogseras endast med hjälp av en stång eller bom. Ett fordon med styrningen ur funktion får bogseras endast upplyft med dragbom.

Flera fordon får inte bogseras samtidigt med samma dragfordon. Det fordon som bogseras får inte utan tvingande skäl vara tyngre än dragfordonet.

Det är förbjudet att bogsera med en cykel, moped eller motorcykel, om bogseringen stör körningen eller medför fara för andra vägtrafikanter.

57 §

Varnande av vägtrafikanter

Om ett fordon utanför tätort har stannat på körbanan på en sådan plats att fordonet på grund av otillräcklig sikt eller av annan orsak kan vara till fara för trafiken ska fordonets förare se till att en varningstriangel sätts ut på vägen. En förutsättning utsättandet av varningstriangel är att en varningstriangel ingår i fordonets obligatoriska utrustning. Vid behov ska det även vidtas andra åtgärder i syfte att varna andra vägtrafikanter. Om fordonet har blivit stående på järnvägs- eller spårvägsskenor, ska det vidtas behövliga åtgärder för att varna tågförare eller spårvagnsförare.

Varningstriangeln ska placeras på tillräckligt avstånd från det stannade fordonet så att andra vägtrafikanter i god tid kan uppfatta varningen. Triangeln ska avlägsnas när fordonet inte längre är till fara för den övriga trafiken.

Framförande av motordrivna fordon på motorväg och motortrafikled

58 §

Tillåten fordonstrafik på motorvägar och motortrafikleder

På motorvägar och motortrafikleder är endast trafik med motordrivna fordon tillåten.

På vägar och leder som avses i 1 mom. får det dock inte föras motordrivna fordon vilkas högsta tillåtna hastighet eller konstruktiva hastighet är högst 70 kilometer i timmen. Detta krav tillämpas dock inte på försvarsmaktens fordon eller fordon som används för specialtransport.

59 §

Påfart på och avfart från motorvägar och motortrafikleder

RP 180/2017 rd

Ett fordon får föras in på en motorväg eller motortrafikled endast vid vägens eller ledens början eller från en påfartsväg.

Ett fordon som avser köra in på en motorväg eller motortrafikled ska väja för fordon som färdas på vägen eller leden.

Ett fordon får föras av en motorväg eller motortrafikled endast vid vägens eller ledens slut eller längs en avfartsväg som är angiven med vägmärke i färdriktningen.

Ett fordon som lämnar en motorväg eller motortrafikled ska i tillräckligt god tid köra in i det körfält som är beläget närmast avfartsvägen eller i ett körfält som med vägmärke är anvisat för avfartstrafik. Om vägen eller leden har ett retardationsfält, ska fordonet i ett så tidigt skede som möjligt köras in i detta.

60 §

Vändning och backande av fordon på motorvägar och motortrafikleder

Ett fordon får inte vändas mot färdriktningen eller backas på motorvägar eller motortrafikleder.

61 §

Fordons plats på motorvägar och motortrafikleder

På motorvägar och motortrafikleder ska ett fordon föras i det fria körfält som är längst till höger. Om något körfält i färdriktningen genom vägmärke har anvisats för en viss trafikriktning, får det körfält som lämpar sig bäst med hänsyn till omständigheterna och för den fortsatta färden användas.

Om det finns minst tre körfält i färdriktningen får lastbilar samt fordonskombinationer med en längd som överstiger sju meter föras endast i någotdera av de två körfälten till höger, om inte något annat följer av 1 mom. eller 59 § 3 eller 4 mom.

På motorvägar och motortrafikleder får framförvarande fordon köras om endast till vänster. Om fordonen emellertid färdas i en kö, om något körfält i färdriktningen genom informationsmärke har anvisats för en viss trafikriktning eller om det omkörande fordonet använder busskörfältet, är det tillåtet att köra om framförvarande fordon till höger utan att byta körfält.

Ett fordon får inte föras på en tvärgående förbindelseled mellan motorvägens och motortrafikledens körbanor.

62 §

Bogsering av fordon på motorvägar och motortrafikleder

Ett fordon får inte bogseras på en motorväg eller motortrafikled med användning av rep, varjer eller något annat motsvarande redskap. Ett skadat fordon får dock med användning av ett sådant redskap bogseras bort via närmaste avfartsställe.

Framförande av spårvagn

63 §

Spårvagnars plats på vägen

En spårvagn får föras på skenor oavsett deras placering. I ett med annan trafik gemensamt körfält ska en spårvagn föras i samma färdriktning som den övriga trafiken i körfältet. En spårvagn får backas eller föras i riktning mot den övriga trafiken endast om särskilda omstän-

RP 180/2017 rd

digheter kräver det och det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

64 §

Övriga trafikregler som gäller framförande av spårvagn

En spårvagn som närmar sig ett övergångsställe ska ha en sådan hastighet att den vid behov kan stanna före övergångsstället. Gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället ska lämnas fri passage.

På en gårdsgata eller gånggata ska spårvagnens hastighet anpassas till gångtrafiken och får inte vara högre än 20 kilometer i timmen.

Utöver 1 och 2 mom. ska vid körning med spårvagn iakttas det som i

- 1) 17 § föreskrivs om krav som ställs på förare,
- 2) 20 § föreskrivs om hållande av avståndet till andra fordon och spårvagnar,
- 3) 25 § föreskrivs om visande av avsikt att väja,
- 4) 27 § 2 mom. föreskrivs om omkörning av en spårvagn eller buss som stannat,
- 5) 28 § föreskrivs om körning i korsning,
- 6) 33 § 1 mom. föreskrivs om omkörning,
- 7) 41 § föreskrivs om åtgärder vid stannande,
- 8) 46 § föreskrivs om körning i tunnel,
- 9) 47 och 48 § föreskrivs om användning av ljud- och ljussignaler och riktningstecken,
- 10) 49 och 50 § föreskrivs om användning av ljus.

4 kap.

Reglering av trafiken

Personer som reglerar trafiken

65 §

Person som reglerar trafiken

Polisen och räddningsmyndigheterna reglerar trafiken i syfte att säkerställa en trygg och smidig trafik samt upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Vägtrafiken på en frigående färja regleras av dess befälhavare samt på en vajerfärja och en isvägsfärja av dess förare. En militärperson reglerar trafiken medan försvarsmaktens övningar pågår. En gränsbevakningsman reglerar trafiken i uppgifter som anges i gränsbevakningslagen (578/2005) och en tullman i uppgifter som anges i tullagen (304/2016).

Trafiken får också regleras av en person som

- 1) polisen förordnar att reglera trafiken på grund av köbildning, en olycka, ett evenemang för allmänheten eller någon annan motsvarande omständighet eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet,
- 2) polisen förordnar att reglera trafiken i samband med övervakningen av kör- och vilotider för förare av motordrivna fordon,
- 3) en räddningsmyndighet eller någon annan i räddningslagen avsedd räddningsledare förordnar att reglera trafiken i en uppgift som ålagts räddningsväsendet i räddningslagen eller någon annan lag,
- 4) landsvägens väghållare eller kommunen förordnar att reglera trafiken på en väg på grund av ett arbete, en undersökning eller en långvarig trafikstörning på vägen eller i dess närhet,
- 5) Trafiksäkerhetsverket bemyndigar eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter.

Ett förordnande att reglera trafiken ges för ett enskilt uppdrag eller för viss tid. Den som reglerar trafiken ska ha fyllt 18 år. Personen ska ge sitt samtycke till uppdraget och få de anvisningar som uppdraget förutsätter.

Den som reglerar trafiken ska som stoppmärke använda vägmärke C1. En polisman och en gränsbevakningsman kan som stoppmärke också använda vägmärke C46 och en tullman vägmärke C45.

Den som reglerar trafiken ska använda klädsel som kan urskiljas tydligt och uppfyller kraven i standard SFS-EN 471 eller SFS-EN ISO 20471. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på synbarhet i fråga om klädseln för vägtransportledare för specialtransporter.

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats att reglera trafiken när han eller hon sköter uppdraget. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

66 §

Behörighet för vägtransportledare för specialtransporter

För att en person ska få vara verksam som vägtransportledare för specialtransporter förutsätts det att personen har ett giltigt i 67 § avsett tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. Rätten visas genom ett vägtransportledarkort som ska medföras under uppdraget.

67 §

Beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter beviljas av Trafiksäkerhetsverket.

Tillståndet beviljas för en period av fem år och den som får tillståndet ska ges ett kort för vägtransportledare för specialtransporter.

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas är att

1) sökanden har genomgått utbildningen för vägtransportledare för specialtransporter med godkänt resultat,

2) sökanden har giltig körkort för kategori B,

3) sökanden till sina personliga egenskaper är lämplig som vägtransportledare för specialtransporter.

En sökande ska inte anses vara lämplig som vägtransportledare för specialtransporter på grund av sina personliga egenskaper, om

1) han eller hon under de fem senaste åren har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller en gärning enligt 23 kap. 1 § i strafflagen (39/1889) som tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten eller under denna tid har haft körförbud på grund av gärningarna,

2) han eller hon det senaste året annars har meddelats körförbud eller har haft körförbud på grund av andra trafikbrott,

3) han eller hon utifrån uppgifter i ett av polisens register i övrigt genom sin livsstil eller sina personliga egenskaper har visat sig vara uppenbart olämplig som vägtransportledare.

Trafiksäkerhetsverket och polisen har trots sekretessbestämmelserna rätt att få behövliga uppgifter ur fordonstrafikregistret för att kontrollera att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildningen till vägtransportledare för specialtransporter och förnyandet av rätten att arbeta som sådan.

RP 180/2017 rd

68 §

Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter om den som innehar tillståndet inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 67 § eller om personen i fråga begär att tillståndet ska återkallas. Tillståndet kan återkallas för viss tid eller tills vidare.

Tecken som används av trafikövervakare

69 §

Tecken med handen och från fordon

De tecken med handen och från ett fordon som en i 181 § avsedd trafikövervakare ska använda vid reglering av trafiken finns avbildade och förklarade i bilaga 1.

Trafikanordningar

70 §

Trafikanordningar

Behövliga bestämmelser om användningen av trafikanordningar utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket kan i försökssyfte fastställa användningen av en trafikanordning som avviker från en trafikanordning enligt denna lag, dock inte en förpliktande eller åläggande trafikanordning.

Trafiksäkerhetsverket kan i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användning av en trafikanordning.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått.

Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i denna lag.

71 §

Uppsättande av trafikanordningar

En trafikanordning uppsätts

- 1) på landsvägar av väghållaren;
- 2) på gator och på andra av kommunen förvaltade vägar av kommunen;
- 3) på andra än i 1 och 2 punkten avsedda områden av väghållaren efter att ha fått kommunens samtycke,
- 4) för tillfälligt bruk även av en polisman, en gränsbevakningsman, en tullman eller räddningsmyndigheterna.

Det samtycke som avses i 1 mom. 3 punkten krävs inte för uppsättande av tillfälliga trafikanordningar som behövs på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen. Kommunen får ta ut en avgift för behandlingen av det samtycke som avses i 1 mom. 3 punkten.

RP 180/2017 rd

Trafikverket ska underrättas om uppsättande av en trafikordning som avses i 1 mom. 1–3 punkten. Trafikverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.

Polisen eller väghållaren får avlägsna en trafikordning som uppsatts i strid med denna lag.

72 §

Undantag som gäller uppsättande av trafikordningar

Den väghållare som nämns i 71 § 1 mom. 1 punkten uppsätter vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan vägar och landsvägar och den väghållare som nämns i 71 § 1 mom. 2 punkten vid anslutningar mellan gator och i 71 § 1 mom. 3 punkten avsedda vägar.

Kommunen uppsätter vägmärken som anger tätort. Vägmärkena placeras på landsvägar ut av landsvägens väghållare och på andra vägar av kommunen.

Vägmärken som anger transportbegränsning för farliga ämnen uppsatts av Trafiksäkerhetsverket. Vägmärkena placeras på landsvägar ut av landsvägens väghållare och på andra vägar av kommunen.

Bestämmelser om uppsättande och underhåll av samt kostnadsansvar för trafikordningar vid en plankorsning med en järnväg finns i 89 § i banlagen (110/2007).

Väghållaren kan besluta att en sökande på egen bekostnad får placera ut ett informationsmärke som avses i tabell 7 i bilaga 3.

73 §

Uppsättande av störande eller otillåten anordning på väg

På en väg eller i dess omedelbara närhet får det inte uppsättas skyltar, markeringar eller anordningar som kan förväxlas med trafikordningar eller göra trafikordningar mindre synliga eller effektiva eller som kan blanda vägtrafikanter eller avleda deras uppmärksamhet.

Polisen eller väghållaren får avlägsna en anordning som uppsatts i strid med 1 mom.

Trafikljus

74 §

Trafikljussignaler

Trafikljussignalerna finns avbildade och förklarade i bilaga 2.

Primärsignalen är den första signalen till höger om körbanan i färdriktningen före en korsning, eller signalen ovanför den aktuella delen av körbanan. Om trafiken i körfältet eller körfälten längst till vänster i färdriktningen regleras med trafikljus separat från den övriga trafikljusregleringen i färdriktningen, är primärsignalen för dessa körfält dock signalen till vänster om dessa, på mittrefugen på en dubbelriktad körbana eller ovanför den aktuella delen av körbanan.

Om de signaler som avses i denna paragraf är uppsatta ovanför körbanan separat för varje körfält, gäller det ljus som varje enskild signal visar enbart de fordon som använder det aktuella körfältet.

Gående ska i första hand följa de ljus som gångsignalen visar. I andra fall ska gående följa de ljus som är avsedda för fordonstrafiken i den gåendes färdriktning.

Cyklister ska i första hand följa de ljus som cykelsignalen visar. I andra fall ska cyklister följa de ljus som är avsedda för fordonstrafiken i cyklistens färdriktning. Cyklister och mope-

RP 180/2017 rd

dister som använder cykelbanan ska på ett sådant ställe där det inte finns särskild cykelsignal följa det ljus som gångsignalen visar eller, om sådan inte finns, de ljus som är avsedda för fordonstrafiken i cyklistens eller mopedistens färdriktning.

Vägmärken

75 §

Indelning av vägmärken

Vägmärkena indelas i varningsmärken, förkörsrätts- och väjningspliktsmärken, förbuds- och begränsningsmärken, påbudsmärken, regelmärken, informationsmärken och tillägsskyltar samt övriga vägmärken som är avsedda för reglering av trafiken.

Om det vid regleringen av trafiken behövs ett vägmärke som det inte föreskrivs om i denna lag, kan ett rektangulärt märke med text användas.

Vägmärkenas utseende samt deras syfte och placering framgår av bilaga 3.

76 §

Varningsmärken

Varningsmärken används för att markera sådana ställen på vägen och sådana vägsträckor som är farliga för trafiken.

Varningsmärken ska vara placerade så att vägtrafikanterna har tid att agera på det sätt som märket anger. Varningsmärken ska vara placerade på högra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. Av särskilda skäl kan det dessutom placeras ett märke till på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan.

Varningsmärkenas utseende och deras syfte framgår av tabell 1 i bilaga 3. Om placeringen av märket avviker från det som anges i 2 mom. framgår detta av tabell 1 i bilaga 3. På ett omställbart märke och på dess tillägsskylt kan märkets figur vara ljus och botten svart.

77 §

Märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt

Med förkörsrätts- och väjningspliktsmärken anges förkörsrätt och skyldighet att väja.

Förkörsrätts- och väjningspliktsmärken ska vara placerade på högra sidan av körbanan eller den aktuella delen av den. Av särskilda skäl kan det dessutom placeras ett märke till på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. På en cykelväg ska märket vara placerat på vägens högra sida.

Förkörsrätts- och väjningspliktsmärkenas utseende och deras syfte framgår av tabell 2 i bilaga 3. Om placeringen av märket avviker från det som anges i 2 mom. framgår detta av tabell 2 i bilaga 3.

78 §

Förbuds- och begränsningsmärken

Med förbuds- och begränsningsmärken förbjuds eller begränsas vägtrafikanternas agerande.

Förbuds- och begränsningsmärken ska vara placerade på högra sidan av körbanan eller den aktuella delen av den. Av särskilda skäl kan det dessutom placeras ett märke till på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. På en cykelväg ska märket vara placerat på vägens högra sida.

RP 180/2017 rd

Förbuds- och begränsningsmärkenas utseende och deras syfte framgår av tabell 3 i bilaga 3. Om placeringen av märket avviker från det som anges i 2 mom. framgår detta av tabell 3 i bilaga 3. På ett omställbart märke och på dess tilläggs skylt kan märkets figur vara ljus och botten svart.

79 §

Påbudsmärken

Påbudsmärken ålägger vägtrafikanterna att agera på det sätt som märket anger. Påbudsmärkenas utseende samt deras syfte och placering framgår av tabell 4 i bilaga 3.

80 §

Regelmärken

Regelmärken anger en regel för vägtrafikanterna eller ett ställe på vägen där den trafikregel som märket anger är tillämplig.

Regelmärkenas utseende samt deras syfte och placering framgår av tabell 5 i bilaga 3.

81 §

Informationsmärken

För att informera och orientera vägtrafikanter används informationsmärken.

Informationsmärkenas utseende samt deras syfte och placering framgår av tabellerna 6 och 7 i bilaga 3.

82 §

Tilläggs skyltar

Under ett vägmärke kan en rektangulär tilläggs skylt användas för att förtydliga vägmärkets syfte eller objekt. En tilläggs skylt kan också användas för att ange märkets verkningsområde eller giltighetstid eller för att begränsa dess verkan.

Tilläggs skyltarnas utseende samt deras syfte och placering framgår av tabell 8 i bilaga 3.

Botten på tilläggs skyltar till varningsmärken, förkörsrätts- och väjningspliktsmärken samt förbuds- och begränsningsmärken är gul, bården röd och symbolen eller texten i allmänhet svart. Bottenfärgen, bårdens färg, symbolens och textens färger på tilläggs skyltar till andra märken är desamma som på huvudmärket.

83 §

Övriga märken som är avsedda för reglering av trafiken

Utseendet på övriga märken som är avsedda för reglering av trafiken samt deras syfte och placering framgår av tabell 9 i bilaga 3.

Vägmarkeringar

84 §

Vägmarkering

RP 180/2017 rd

Med vägmarkeringar avses målade eller på annat sätt gjorda markeringar på vägytan, vilka används antingen separat eller tillsammans med vägmärken för att reglera trafiken.

85 §

Längsgående vägmarkeringar

Med hjälp av längsgående vägmarkeringar kan en väg delas in i körfält och andra områden.

De längsgående vägmarkeringarnas utseende samt deras syfte och placering framgår av tabell 1 i bilaga 4.

De längsgående vägmarkeringar som ska användas vid tillfälliga trafikarrangemang är gula. Om både gula och vita längsgående vägmarkeringar är synliga samtidigt ska i första hand de gula markeringarna följas.

86 §

Tvärgående vägmarkeringar

Med hjälp av tvärgående vägmarkeringar kan en väjningsplikt som anges med någon annan trafikanordning framhävas samt ett övergångsställe eller ett ställe på vägen där det krävs särskild uppmärksamhet och fokus på körhastigheten markeras.

De tvärgående vägmarkeringarnas utseende samt deras syfte och placering framgår av tabell 2 i bilaga 4.

87 §

Övriga vägmarkeringar avsedda för reglering av trafiken

Utseendet på övriga vägmarkeringar som är avsedda för reglering av trafiken samt deras syfte och placering framgår av tabell 3 i bilaga 4.

5 kap.

Fordons användning

Allmänna bestämmelser

88 §

Definitioner i 5 kap.

I detta kapitel avses med

1) *kopplingsmassa* släpfordonets vid koppling tillåtna faktiska massa, med undantag för den massa som belastar vändskivan eller dragkopplingen i dragfordonet till en påhängsvagn, en traktorsläpvagn och en medelaxelsläpvagn,

2) *odelbar last* en last som vid transport på väg inte kan delas upp i två eller flera laster utan oskälig kostnad eller risk för skada, och som på grund av sin massa eller sina mått inte kan transporteras med något fordon eller någon fordonskombination utan att det värde för massa eller mått som allmänt är tillåtet på vägen överskrids,

3) *arbetsredskap* utbytbara maskiner som kopplas till fordonet och som helt saknar kontakt med marken under vägtransporten eller som i förhållande till fordonet inte kan rotera runt sin vertikalaxel under vägtransporten,

4) *boggi* en sådan grupp av framaxlar i följd eller bakaxlar i följd där belastningarna på axlarna fördelar sig i ett konstant förhållande eller på det sätt som fordonets tillverkare anger utifrån lastförhållandet,

5) *styrande axel* en axel med hjul vars riktning i förhållande till fordonets längsgående axel kan ändras direkt eller indirekt för att åstadkomma en ändring av fordonets rörelseriktning,

6) *medspårande axel* en axel med hjul vars styrvinkel ändras endast av krafterna mellan däck och vägytan; som medspårande axel betraktas dock inte en axel där det sker en liten ändring av styrvinkeln på grund av elasticiteten i axelns upphängning,

7) *EES-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

8) *E-reglemente* ett reglemente som bifogats överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976),

9) *skyddsanordning för barn* en anordning som kan omfatta band eller andra flexibla delar med ett låsbeslag, inställningsanordningar, fästen och en kompletterande anordning som en babylift, barnstol, barnsits eller ett kollisionsskydd, som kan förankras i ett fordon och som utformats för att minska risken för skador på barnet vid en sammanstötning eller vid kraftig inbromsning av fordonet genom att begränsa kroppens rörelsemöjligheter,

10) *mått- och viktdirektivet* rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, sådant det lyder senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719,

11) *alternativa drivkrafter* alternativa bränslen som avses artikel 2 i mått- och viktdirektivet.

Det som i denna lag föreskrivs om odelbar last tillämpas också på en för sjötransport avsedd container som, tom eller lastad på avgångsorten, transporteras till eller från utlandet, och som är över 2,80 meter hög eller över 12,30 meter lång. Om transporten av containern kräver en höjd som överskrider 4,40 meter eller transporten av containern i en påhängsvagnskombination kräver att en längd på 18,00 meter eller den massa som allmänt tillåts på väg överskrids, anses containern vara en odelad last bara om den används för transport av en odelad last eller om den transporteras tom.

89 §

Terrängtrafik och militärfordon

Bestämmelserna i 90 och 92–96 § om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar och bestämmelserna i 141 och 144–149 § om personbelastning tillämpas också på användningen av motordrivna fordon i sådan terräng som avses i 2 § i terrängtrafiklagen (1710/1995).

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas också på användningen av militärfordon. Om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, får det dock genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om undantag från denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av huvudstaben meddelas föreskrifter som avviker från de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelat.

Skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning

90 §

Bilbälte och andra skyddsanordningar för sittplatser

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan i fordonet monterad skyddsanordning

1) i bilar,

RP 180/2017 rd

- 2) i trehjulinga mopeder och motoriserade trehjulingar,
- 3) i fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon,
- 4) i traktorer och motorredskap.

91 §

Information om användningen av bilbälte i bussar

Busspassagerare ska i början av resan informeras om skyldigheten att använda bilbälte

- 1) av föraren,
- 2) av konduktören, reseledaren eller den som är utsedd till gruppledare,
- 3) genom audiovisuella hjälpmedel, eller
- 4) genom en skylt som är väl synlig från varje sittplats:



92 §

Skyddshjälm

Föraren och passagerarna ska under körning använda en på tillbörligt sätt fastspänd skyddshjälm av godkänd typ

- 1) på motorcyklar,
- 2) på sådana trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller skyddsåge,
- 3) på mopeder,
- 4) på snöskotrar,
- 5) på sådana terrängfordon och traktorer som har styrstång och sadelformad sits, men som inte är försedda med karosseri eller skyddsåge.

Föraren ska se till att passagerare under 15 år använder skyddshjälm.

Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller också passagerare i en släpvagn till ett fordon som avses i 1 mom., när släpvagnen inte är försedd med täckt karosseri eller skyddsåge.

Cyklister och cykelpassagerare ska under körning i allmänhet använda skyddshjälm.

93 §

Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm

Skyldigheten att använda bilbälte gäller inte

- 1) den som kör ett fordon med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser och den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser, om användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet för föraren eller passageraren,
- 2) förare av eller passagerare i traktorer eller motorredskap, när användningen av bilbälte medför olägenhet i det arbete som utförs med fordonet,

3) förare eller passagerare som är anställda hos Brottspåföljdsmyndigheten och som deltar i ett uppdrag där användningen av bilbälte kan medföra fara eller avsevärd olägenhet.

Skyldigheten att använda bilbälte, annan skyddsanordning för sittplats och skyddshjälm gäller inte personer för vilka hälsoskäl utgör hinder för att använda skyddsanordningen eller skyddshjälmerna. Ett läkarintyg över skälet ska medföras under körningen.

Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte förare av och passagerare i fordon som är försedda med täckt karosseri eller förare av och passagerare i fordon som är försedda med säkerhetsbälte samt skyddsåge eller skyddstak, om dessa sitter under skyddsågen eller skyddstaket. Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte passagerare i en öppen släpvagn till en snöskoter, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §.

Den som för en elcykel som är utrustad med pedaler och som klassificeras som moped och där cykelns massa i körklart skick är högst 35 kilogram och motorns nominella effekt är högst 1,00 kilowatt får i stället för en skyddshjälm som avses i 92 § använda en skyddshjälm avsedd för cyklist.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i det läkarintyg som avses i 2 mom.

94 §

Skyddsanordningar för barn

En skyddsanordning för barn som används i en bil ska vara typgodkänd i enlighet med E-reglementet nr 44/03, E-reglementet nr 129 eller kommissionens direktiv 2000/3/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 77/541/EEG om bilbälten och fasthållningsanordningar i motorfordon eller i enlighet med en senare version eller ändring av de E-reglementena eller det direktivet. Sådana skyddsanordningar för barn som används i ett annat fordon än en bil ska vara av godkänd typ i enlighet med kraven i fordonslagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter i personbilar, paketbilar och lastbilar ska en skyddsanordning för barn användas, om fordonet har bilbälten eller om en skyddsanordning för barn annars kan monteras i fordonet. Barn under 3 år får dock aldrig transporteras i ett fordon utan skyddsanordning.

Barn får inte transporteras i en bakåtvänd barnstol på en sittplats som skyddas av en krockkudde framför passagerarsätet, om inte krockkudden har deaktiverats.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter på ett fordon som är försett med styrstång och sadelformad sits ska en sits som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn användas.

I bussar ska barn som sitter på en egen sittplats använda ett för sittplatsen monterat bilbälte eller en skyddsanordning för barn.

Transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett annat fordon än ett sådant som avses i denna paragraf är tillåten endast om fordonet är försett med en sits och ett bilbälte som lämpar sig för barnet eller med en skyddsanordning för barn.

95 §

Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt persontransport

Om ett barn under 15 år färdas tillsammans med sin förmyndare eller vårdnadshavare, är det förmyndaren eller vårdnadshavaren som ansvarar för att det vid transporten av barnet används en ändamålsenlig skyddsanordning. Om ett barn under 15 år färdas utan sin förmyndare eller

RP 180/2017 rd

vårdnadshavare ska föraren av fordonet, med undantag av en bussförare, se till att skyddsanordning används vid transporten av barnet.

Om ett fordon har registrerats för högst 16 passagerare utöver föraren, ska föraren av fordonet se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att de anordningar som behövs för detta används.

Föraren av fordonet ska se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet.

96 §

Nödstopp på snöskoter

En snöskoters nödstopp ska fastsättas vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta. Ett sådant nödstopp ska hållas fastsatt under körning.

97 §

Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i bussar

I en buss ska det finnas en brandsläckare och tillräcklig förstahjälpsutrustning med beaktande av det tillåtna antalet passagerare.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och förstahjälpsutrustningen.

Tekniska anordningar under körning

98 §

Användning av tekniska anordningar

I ett fordon får en teknisk anordning eller ett tekniskt system inte under körning användas så att användningen stör eller äventyrar förandet av fordonet.

Föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn får inte under körning använda kommunikationsutrustning så att han eller hon håller den i handen.

Fordonsspecifika hastighetsbegränsningar

99 §

Högsta tillåtna hastighet för fordon

Ett fordon får inte föras med en högre hastighet än den för fordonet bestämda högsta tillåtna konstruktiva eller av tillverkaren angivna hastigheten eller den av konstruktionen eller lasten beroende hastigheten.

Ett fordon med ett tillkopplat släpfordon får inte föras med en högre hastighet än den för någotdera fordonet bestämda högsta tillåtna konstruktiva eller av tillverkaren angivna hastigheten eller den av konstruktionen eller lasten beroende högsta tillåtna hastigheten.

Den högsta tillåtna hastigheten för en motoriserad cykel, en cykel med elassistans och ett lätt elfordon är 25 kilometer i timmen när motorn används för att öka eller hålla fordonets hastighet.

Den högsta tillåtna hastigheten för motordrivna fordon utan släpfordon anges i tabell 1 i bilaga 5.

RP 180/2017 rd

Den högsta tillåtna hastigheten för motordrivna fordon med tillkopplade släpfordon anges i tabell 2 i bilaga 5.

100 §

Medspårande axel

Om en bil eller en bilsläpvagn för vilken det inte föreskrivits eller bestämts några tekniska krav på styranordningen har en medspårande axel som är försedd med en från förarplatsen manövrerbar anordning eller en anordning som är automatiserad och som låser styrningen i mittläge, ska axeln hållas låst när hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen.

Om fordonets samtliga axlar är styrande, ska fordonets färdställning i normal trafik följa körbanans riktning.

101 §

Högsta tillåtna hastighet vid bogsering

Vid bogsering av ett motordrivet fordon som bogseras på sina egna hjul är den högsta tillåtna hastigheten 60 kilometer i timmen, om inte lägre hastighet föreskrivits eller bestämts för någotdera fordonet.

102 §

Hastighetsskylt

På en bil vars hastighet har begränsats till en hastighet som är lägre än 80 kilometer i timmen ska det fästas en bakåt synlig hastighetsskylt som anger den högsta tillåtna hastigheten i kilometer i timmen.

På ett släpfordon vars hastighet har begränsats till en hastighet som är lägre än dragfordonets högsta tillåtna hastighet på väg och lägre än 80 kilometer i timmen ska det fästas en bakåt synlig hastighetsskylt som anger den högsta tillåtna hastigheten i kilometer i timmen. En hastighetsskylt behöver dock inte monteras på en sådan släpvagn till en snöskoter som används för persontransport och vars högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen, eller på ett släpfordon när fordonskombinationens bakersta fordon har en hastighetsskylt som anger fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hastighetsskyltens utseende och annat tekniskt genomförande.

103 §

Skylt för långsamtgående fordon

En skylt för långsamtgående fordon får inte monteras på andra fordon än sådana som avses i denna paragraf.

En skylt för långsamtgående fordon ska användas på

- 1) trehjuliga mopeder och lätta fyrhjulingar,
- 2) traktorer med en konstruktiv hastighet på högst 50 kilometer i timmen,
- 3) motorredskap som styrs på annat sätt än av en gående person,
- 4) arbetsredskap och släpfordon som kopplas till ett fordon som avses i 1, 2 eller 3 punkten,

om arbetsredskapet eller släpfordonet gör att den skylt för långsamtgående fordon som fästs vid dragfordonet inte syns bakåt,

5) släpfordon som har kopplats till ett fordon, om fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg på grund av släpfordonet är 50 kilometer i timmen eller lägre.

En skylt för långsamtgående fordon får också monteras på en traktor med en konstruktiv hastighet på högst 60 kilometer i timmen.

En skylt för långsamtgående fordon får också monteras på ett motordrivet fordon som bogseras med rep, kätting, vajer eller bom för att varna bakomvarande annan trafik för fordon som rör sig långsammare.

En skylt för långsamtgående fordon behöver inte monteras på ett fordon med ett tillkopplat fordon eller arbetsredskap som är försett med en skylt för långsamtgående fordon, och inte heller på ett fordon som är registrerat utomlands.

Däck och slirskydd

104 §

Däckens slitbana och egenskaper

Slitbanans huvudspår på däck för motordrivna fordon och släpvagnar till dessa ska ha ett djup på minst 1,6 millimeter. Kravet gäller inte fordon vilkas högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen eller lägre.

Däck som monteras på samma axel på ett fordon ska vara likadana i fråga om dimension, konstruktion och egenskaper.

Om ett reservdäck tillfälligt måste användas på ett fordon på grund av en däckskada, tillämpas inte bestämmelserna i 2 mom. och 105 §.

På ett fordon får det monteras däck som begränsar den vid användning tillåtna axelmassan så att den blir lägre än den tekniskt sett tillåtna massan på axeln. Däcken ska dock vara sådana att det är möjligt att lasta hela fordonet upp till den för fordonet tillåtna massan på väg utan att däckens bärighet överskrids.

105 §

Däck som ska användas vintertid

Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter användas under månaderna november, december, januari, februari och mars på följande fordon:

- 1) personbilar med en totalmassa som är högst 3,5 ton,
- 2) paketbilar,
- 3) specialbilar med en totalmassa som är högst 3,5 ton,
- 4) motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar,
- 5) släpvagnar som dras av ett fordon som avses i 1–4 punkten och vars klassificerings- eller kopplingsmassa är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton.

Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 5,0 millimeter under månaderna november, december, januari, februari och mars användas på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar, på lastbilar och bussar, på personbilar och specialbilar med en totalmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen. På andra axlar samt på samtliga axlar på en släpvagn eller släpanordning som dras av ett ovannämnt fordon ska då användas däck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter. Kravet tillämpas inte på en fordonskombination som består av en traktor och en släpvagn eller släpanordning när fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg är 60 kilometer i timmen eller lägre.

Vinterdäck behöver dock inte användas

RP 180/2017 rd

1) vid en tillfällig högst 20 kilometer lång förflyttning i anslutning till tillverkning, import, reparation, besiktning eller godkännande för trafik av eller handel med fordon,

2) på museifordon under ett arrangerat körevenemang,

3) på sådana i 1 eller 2 mom. avsedda fordon till vilka vinterdäck inte finns att få; på sådana fordon ska det användas däck med grovt mönster som lämpar sig för vinterbruk.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.

106 §

Slirskydd på fordons däck

Däck på fordon får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Dubbdäck får användas på bilar, motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar samt traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen, och på släpfordon som är kopplade till sådana fordon, från ingången av november månad till utgången av mars månad. Dubbdäck får även under annan tid användas

1) på utryckningsfordon,

2) på bilar och släpvagnar som är avsedda för terrängbruk och används av försvarsmakten,

3) på bilar och släpvagnar som används vid väghållning,

4) vid tillfälliga förflyttningar i anslutning till reparation, besiktning eller godkännande för trafik av eller handel med fordon,

5) på alla fordon som avses i detta moment, om vädret eller väglaget förutsätter det.

Om dragbilen är försedd med dubbdäck ska en släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton ha vinterdäck.

När dubbdäck används på en person- eller paketbil, på en specialbil eller på en bilsläpvagn med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton ska dubbdäck monteras på fordonets alla hjul, med undantag av det andra hjulet på parhjul. Antalet dubbar på de enskilda däcken får inte avvika från varandra på så sätt att det medför fara. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar på fordonets däck.

Om den massa som totalt belastar drivaxeln eller drivaxlarna på en fordonskombination vars massa överskrider 44 ton är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet för den tidsperiod som avses i 2 mom. förses med en anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägyta. Som en sådan anordning betraktas inte en konstruktion som påverkar funktionen av en enda drivande axels differentialväxel.

Däck på cyklar, motoriserade cyklar, lätta elfordon, släpvagnar till cyklar, sparkcyklar samt fordon som dras av djur får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Däck och band på motorredskap, terrängfordon, traktorer med en konstruktiv hastighet på högst 60 kilometer i timmen och släpvagnar till dem får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Trafiksäkerhetsverket får av särskilda skäl för ett fordon bevilja undantag från bestämmelsen i 2 mom. om den tid då användning av dubbdäck är tillåten.

Godstransporter

107 §

Allmänna lastningsbestämmelser

RP 180/2017 rd

Ett fordon ska lastas så att inte någon av tillverkaren angiven massa överskrids vid körning. Ett fordon får inte lastas så att lasten i sidled skjuter ut över fordonets karosseri eller lastutrymme, om inte något annat föreskrivs eller bestäms nedan i detta kapitel eller i bestämmelser eller föreskrifter som gäller specialtransporter.

En växellastkorg på ett fordon betraktas som fordonets last. En växellastkorg på ett fordon får vara bredare än fordonet inom ramen för fordonets tillåtna bredd. Fordonets fram- och baklyktor ska då monteras så att kraven på lyktans avstånd i sidled från fordonets kant är uppfyllda också mätt från växellastkorgens bredaste ställe.

Lasten får, inom ramen för fordonets eller fordonskombinationens tillåtna längd på väg, skjuta ut högst 1,00 meter över den yttersta punkten av fordonets framdel och högst 2,00 meter över den yttersta punkten av fordonets bakdel, om inte något annat föreskrivs eller bestäms nedan i detta kapitel eller i bestämmelser eller föreskrifter som gäller specialtransporter.

Om fordonets last är bredare än fordonet ska fordonets backspeglar vara justerade så eller fordonet förses med sådana tilläggspeglar att föraren kan se längs fordonets sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet. I stället för tilläggspeglar kan någon annan anordning som möjliggör indirekt sikt användas.

Massan av gods som transporteras på en personbils tak får, inom ramen för den tillåtna massan för bilen, uppgå till högst 10 procent av bilens egenmassa.

Massan för en fordonskombination får inte överskrida den största kombinationsmassa som dragfordonets tillverkare angett eller den massa som godkänts för fordonskombinationen.

Motorredskap får inte, med undantag för sådana transporter med släpvagn som avses i 154 § 1 mom., användas för andra transporter än sådana som ska utföras på själva arbetsplatsen och föranses av motorredskapets egentliga bruksändamål.

108 §

Placering av last

Lasten ska bilda en så låg och enhetlig helhet som möjligt. Lastens tyngdpunkt ska befinna sig så lågt som möjligt och så nära fordonets längsgående mittlinje som möjligt. Fordonet får inte lastas så att fordonets tyngdpunkt är högre än vad som tekniskt sett är tillåtet.

En medelaxelsläpvagn ska lastas så att den överför en nedtryckande kraft på dragfordonets kopplingsanordning. Den nedtryckande kraften får vara högst 10 procent av den massa som är tillåten på släpvagnens axlar eller en kraft som motsvarar en massa på högst 1 000 kilogram, med det lägsta värdet som gräns.

Den nedtryckande kraften får inte överskrida de krafter som är tillåtna för de tillkopplade fordonen eller kopplingsanordningarna.

109 §

Säkring av last

Fordonets last får inte förskjuta sig i lastkorgen så att det kan störa en säker användning av fordonet i trafik. Lasten ska hållas på plats i lastkorgen vid all acceleration och inbromsning samt vid körning i kurvor.

Lasten ska säkras genom att den stöds, genom surring, låsning eller övertäckning.

Vid bestämning av lastsäkringens hållfasthet får friktionens återhållande förmåga beaktas. Den återhållande förmåga som friktionen mellan lastkorgens botten och lasten ger får dock beaktas endast då lastens rörelser vertikalt i förhållande till lastkorgen har förhindrats genom surring eller på annat motsvarande sätt.

ten ska övertäckas med presenning, om det finns risk för att lasten dammar eller faller ut över vägen på grund av luftdraget.

110 §

Markering av last

Om lasten skjuter ut framför ett fordon eller mer än 1,00 meter bakom ett fordon, ska lastens yttersta del markeras med en röd eller rödgul markeringsflagga som är minst 300 millimeter hög och 300 millimeter bred. Vid transport av en växellastkorg får markeringsflaggan ersättas med bakåtriktade skyltar eller målningar med rödgula eller rödvita ränder i växellastkorgens bakre hörn. Storleken på skyltarna eller målningarna ska till ytan motsvara storleken på markeringsflaggan. Skyltarna eller målningarna får reflektera rött ljus bakåt.

Under mörker eller i skymning och om omständigheterna annars kräver det ska det för markering av last som avses i 1 mom. framtill användas en lykta som visar vitt ljus framåt och en vit reflektor samt baktill en lykta som visar rött ljus bakåt och en röd reflektor. Kravet tillämpas inte på sådana växellastkorgar som är försedda med i 1 mom. avsedda skyltar eller målningar som reflekterar rött ljus bakåt. En förutsättning är dessutom att fordonet uppfyller kraven på lyktornas synlighet också när fordonet är lastat med en växellastkorg.

De bestämmelser i 1 och 2 mom. som gäller markering av en last som skjuter ut bakom ett fordon behöver inte tillämpas på ett fordon med tillkopplad släpvagn, när lasten inte skjuter ut bakom släpvagnens bakersta del mer än 1,0 meter.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de medel som ska användas för att markera lasten.

111 §

Transport av fordon eller arbetsredskap som används för lastning

Till ett fordon som används för godstransport får bakom lastutrymmet kopplas ett fordon eller ett arbetsredskap som används för att lasta fordonet i fråga, oavsett att detta leder till att den största tillåtna längden på fordonet eller fordonskombinationen överskrids, om

- 1) det utrymme som används för godstransport inte blir större,
- 2) inget annat allmänt tillåtet mått än längden överskrids,
- 3) bredden på det fordon som används för godstransport inte överskrids,
- 4) det fordon till vilket fordonet eller arbetsredskapet kopplas uppfyller de krav på bakre underkörningsskydd som föreskrivits eller bestämts för det,
- 5) kraven på synbarhet för ljus och bakre registreringsskylt och kraven på synbarhetsvinklar uppfylls antingen med fordonets egna lyktor och registreringsskylt eller med tilläggslyktor eller en tilläggsregistreringsskylt som monterats för detta ändamål,
- 6) lyktorna eller reflektorer på det fordon eller det arbetsredskap som tillkopplats baktill på fordonet inte medför fara.

112 §

Last som överskrider för fordon tillåtna mått

Med avvikelse från 107 § 3 mom. får lasten i ett fordon leda till att den största tillåtna längden på fordonet överskrids när en släpvagn är kopplad till fordonet. Dessutom får lasten leda till att den största tillåtna längden på dragfordonet överskrids vid korta förflyttningar i samband med lastning eller lossning av lasten. En förutsättning för att den största tillåtna längden ska få överskridas är att lastningen är gjord på så sätt att det inte finns någon risk för att lasten i dragfordonet vidrör släpvagnen eller lasten i den. Lastningen får inte heller annars medföra fara för trafiksäkerheten.

113 §

Båtar och camprar

De krav i 107 § 1 mom. som gäller lastens bredd tillämpas inte vid transport av en båt och inte heller på en camper som tillfälligt monterats på en för godstransport avsedd bils öppna lastningsutrymme och där ingen vistas under transporten samt där den del som sträcker sig utanför lastutrymmet är försedd med lyktor och reflektorer så att lasten inte medför fara. Bredden på ett sådant huskarosseri får inte överskrida den för fordonet i fråga allmänt tillåtna bredden på väg. På transport av en båt vars bredd överskrider den bredd som allmänt tillåts på väg tillämpas bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransporter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om lyktor och reflektorer på camprar som avses i 1 mom. samt vid behov om andra krav på trafiksäkerheten.

114 §

Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter

Denna paragraf tillämpas endast på kommersiella transporter, med undantag för transporter av farliga ämnen. Det som i 4 mom. föreskrivs om skyldigheten att deklarerera vikten på en container och ett växelflak och i 5 mom. om skyldigheten att se till att tillsynsmyndigheterna får uppgifter tillämpas dock också på transporter av farliga ämnen.

Föraren ska före färden försäkra sig om att fordonet är lastat i enlighet med gällande bestämmelser och föreskrifter, om inte detta på grund av att lastutrymmet är förseglat eller lossning av lasten eller av någon annan motsvarande orsak föranleder oskäligen olägenhet och försening för transportuppdraget. Dessutom ska föraren under färden se till att lasten hålls placerad och fastgjord i enlighet med kraven i denna lag.

Den som placerat och fastgjort lasten i ett fordon, en container eller något annat lastutrymme och den som på grund av sin ställning gett anvisningar om placerandet och fastgörandet ansvarar för att lasten är korrekt placerad och fastgjord och även i övrigt uppfyller de krav som gäller transporten. Den som avses ovan i detta moment är dock inte ansvarig, om felet beror på sådana fel eller brister i de uppgifter som avses i 4 mom. som personen i fråga inte rimligen hade kunnat upptäcka. Sådant ansvar uppstår inte heller om personen i fråga har deltagit i lastningen endast som medhjälpare. Den som gjort ändringar i fråga om lasten ansvarar för att lasten alltså hålls placerad och fastgjord i enlighet med gällande bestämmelser och föreskrifter.

Transportören ansvarar för att den som lastar godset har korrekta och tillräckliga uppgifter om fordonet. Godsavsändaren och transportens uppdragsgivare ansvarar för att den som lastar godset förfogar över tillräckliga och korrekta uppgifter om det gods som ska transporteras och att det till transportören överlämnats en deklaration med uppgift om vikten för varje container och växelflak som transporteras.

Transportören ansvarar för att det för transporten används ett fordon som är försett med sedvanlig utrustning för surring av lasten och som även annars med tanke på säkerheten lämpar sig för uppgiften. För en redan lastad släpvagns och andra redan lastade lastutrymmens lämplighet ansvarar dock den som före lastningen har tagit släpvagnen eller lastutrymmet i bruk eller avtalat om ibrukttagandet. Transportören ska se till att tillsynsmyndigheten har tillgång till uppgifterna i den i 4 mom. avsedda deklaration som gäller en containers eller ett växelflaks vikt.

Lastaren och transportören ska se till att anställda som deltar i lastningen och transporten tillräckligt väl känner till de bestämmelser och föreskrifter om lastning som berör deras arbetsuppgifter.

Bestämmelser om ansvaret för lastning av farliga ämnen finns i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

RP 180/2017 rd

Fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått vid användning av fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

115 §

Fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Om de massor som tillåts vid registreringen och användningen av ett fordon som tagits i bruk 1993 eller senare överskrider de högsta tillåtna värdena enligt rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, ska

1) en tre- eller fleraxlad boggi på en bil ha minst en styrande axel; i stället för en styrande axel är det möjligt att använda en medspårande axel som är låst i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är 30 kilometer i timmen eller högre,

2) minst en av boggens axlar på ett släpfordon vara medspårande eller styrande, om avståndet mellan de yttersta axlarna i en tvåaxlad boggi är större än 2,4 meter eller i en tre- eller fleraxlad boggi större än 2,8 meter,

3) den bakersta axeln i en tvåaxlad boggi på en egentlig släpvagn vara medspårande endast om det har visats att fordonet uppfyller de tekniska krav som avses i E-reglemente nr 79.

I en boggi med tre eller flera axlar i ett fordon som avses i 1 mom. får den sammanlagda massan som belastar boggens medspårande axlar uppgå till högst hälften av den sammanlagda massa som belastar andra axlar än boggens medspårande axlar. Kravet tillämpas inte på fordon som har visats uppfylla de tekniska krav som avses i E-reglemente nr 79. En medspårande axel som är låst i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är högre än 30 kilometer i timmen betraktas inte som en sådan medspårande axel som avses i detta moment.

Det som föreskrivs i 1 och 2 mom. tillämpas inte på fordon vilkas högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen eller lägre.

116 §

Största tillåtna massa på axel eller boggi på motordrivna fordon och släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Den massa som belastar en axel på ett motordrivet fordon och ett släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i tabell 1 i bilaga 6.

Den massa som belastar en boggi på ett motordrivet fordon och ett släpfordon får inte överstiga de värden som anges i tabell 2 i bilaga 6.

Id körning på en hal vägyta får, vid användning av en axellyftanordning, den massa som belastar en axel eller en boggi på fordonet tillfälligt överskrida den största axelmassa som tillåts på väg, om detta inte skadar vägen.

117 §

Största tillåtna massa för bilar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Massan för en bil som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i tabell 3 i bilaga 6.

118 §

Största tillåtna massa för traktorer, motorredskap och terrängfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

RP 180/2017 rd

Massan för en traktor, ett motorredskap och ett terrängfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i tabell 4 i bilaga 6.

119 §

Belastning på två- och trehjuliga fordon och med dem jämförbara fyrhjuliga fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Den massa som orsakas av belastningen på ett två- och trehjuligt motordrivet fordon och ett med dem jämförbart fyrhjuligt fordon, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 5 i bilaga 6.

120 §

Till en traktor kopplat släpfordons massa i jord- och skogsbruksanvändning som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Vid användning av en traktor för transporter som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003) får till traktorn kopplas ett släpfordon, vars kopplingsmassa är

a) högst två gånger så stor som traktorns egenmassa, om inte villkoren i b- eller c-punkten uppfylls,

b) högst 2,6 gånger så stor som traktorns egenmassa, om det på traktorns kopplingsanordning överförs en vertikal kraft som är minst 15 procent av släpfordonets kopplingsmassa, eller om traktorn är försedd med ett bromssystem med vilket traktorn utan släpvagn och belastad med de största tilläggsvikter som nämns i 3 mom. når en retardation på minst $3,5 \text{ m/s}^2$,

c) högst tre gånger så stor som traktorns egenmassa, om släpvagnen är försedd med bromsar som regleras med traktorns bromspedal.

Vid bestämmandet av kopplingsmassan hos ett släpfordon som kopplas till en traktor får, då traktorns egenmassa beräknas, beaktas de tilläggsvikter och tilläggskonstruktioner som är monterade i enlighet med tillverkarens rekommendationer, dock högst en tredjedel av traktorns i registret antecknade egenmassa, som inte inbegriper tilläggsvikter och tilläggskonstruktioner.

Till en släpvagn som kopplats till en traktor får en släpvagn med mindre kopplingsmassa eller ett motsvarande släpfordon som används i jordbruk kopplas.

Den totala kopplingsmassan för släpvagnar eller en släpvagn och ett släpfordon får inte överskrida den massa som avses i 1 mom. och bestäms enligt den främsta släpvagnens konstruktion. Bestämmelserna om ljus, reflektorer, skyltar för långsamtgående fordon och andra markeringar tillämpas på ett släpfordon som kopplats till en släpvagn på samma sätt som på ett släpfordon som kopplats till en traktor.

Till en lastbärande traktor som är försedd med ledramsstyrning får det inte kopplas släpfordon.

En släde som är kopplad till en traktor får användas på väg endast i undantagsfall och endast om den inte orsakar fara eller olägenhet för den övriga trafiken. Släden får belastas så mycket som förhållandena och trafiksäkerheten det medger.

121 §

Till en traktor kopplat släpfordons massa i annan än jord- och skogsbruksanvändning som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Kopplingsmassan för ett släpfordon som kopplas till en traktor får inte överskrida de värden som anges i tabell 7 i bilaga 6 när traktorn används för andra transporter än sådana som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen.

RP 180/2017 rd

Kopplingsmassan för ett släpfordon som kopplas till en traktor får inte överskrida de gränsvärden som avses i 120 §.

Om flera släpfordon samtidigt är kopplade till en traktor får den sammanlagda kopplingsmassan hos släpfordonen inte överskrida de värden som avses i 1 och 2 mom.

122 §

Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar som har registrerats och tagits i bruk i en EES-stat

Massan för en fordonskombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 6 i bilaga 6.

123 §

Största tillåtna massa för kombinationer av traktorer, motorredskap eller terrängfordon och släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Massan för en fordonskombination bestående en traktor, ett motorredskap eller ett terrängfordon och ett släpfordon, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 7 i bilaga 6.

124 §

Undantag som gäller massan på en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat vid transport av farliga ämnen

Den största tillåtna massan för en bildragen fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som har minst sju axlar är 60 ton, om lagen om transport av farliga ämnen tillämpas på transporten. Den största tillåtna massan för fordonskombinationen är dock 68 ton, om fordonskombinationen har minst åtta axlar och fordonskombinationens dragbil minst fyra axlar eller om fordonskombinationens dragbil har minst tre axlar och det är fråga om en fordonskombination med minst åtta axlar, bestående av en bil och två påhängsvagnar.

I en fordonskombination med högst åtta axlar och med en massa som överskrider 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens massa eller släpvagnarnas sammanlagda massa belasta sådana axlar som är försedda med parhjul. Kravet ska dock inte gälla tanktransporter av farliga ämnen, om mängden av det farliga ämne som transporteras överskrider 5 ton.

Det som föreskrivs i 1 och 2 mom. ska inte tillämpas på transport av förpackade varor, om mängden av det farliga ämne som transporteras inte överskrider de gränsvärden som bestämts med stöd av lagen om transport av farliga ämnen och som gäller befrielser med avseende på transporterad mängd per transportenhet.

125 §

Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Längden på en bil, en släpvagn och en fordonskombination av dessa, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 1 i bilaga 7.

RP 180/2017 rd

126 §

Andra huvudmått förbilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Bredden och höjden på en bil, en släpvagn och en fordonskombination av dessa, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 2 i bilaga 7.

127 §

Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrehjulingar, lätta fyrehjulingar och tunga fyrehjulingar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

De största tillåtna huvudmåten för en motorcykel, moped, trehjuling, fyrehjuling, lätt fyrehjuling och tung fyrehjuling samt ett tillkopplat släpfordon, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, anges i tabell 3 i bilaga 7.

128 §

Största tillåtna bredd på lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar samt släpvagnar till dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Den största tillåtna bredden på ett lätt elfordon, en motoriserad cykel och en cykel samt en släpvagn till dessa, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, anges i tabell 4 i bilaga 7.

129 §

Bredd på traktorer och motorredskap samt tillkopplade släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

En traktor och ett motorredskap med en bredd över 2,6 meter men högst 3,0 meter, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får köras på väg vid flyttning av traktorn eller motorredskapet till fordonets förvaringsställe, till en arbetsplats, från en arbetsplats till en annan eller i servicesyfte. Vid mätningen av en traktors största bredd beaktas inte ett tillkopplat arbetsredskap, breddningshjul eller stänkskärmar som är monterade medan breddningshjul används. Körningen är tillåten endast om den inte orsakar olägenhet eller fara för trafiken.

En traktor vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter ska under mörker eller i skymning, och även annars när omständigheterna kräver det, både fram och bak förses med lyktor och reflektorer som utvisar den största bredden. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos lyktorna och reflektorerna samt om deras placering på fordonet. Lyktorna och reflektorerna beaktas inte vid mätningen av traktorns största bredd.

Vid körning på väg med en traktor med breddningshjul vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider den bredd på 2,6 meter som allmänt är tillåten på väg, ska traktorn ha en framåt och bakåt synlig varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus. Lyktan ska uppfylla kraven i E-reglemente nr 65.

Till en traktor och ett motorredskap får det kopplas en släpvagn vars bredd är högst 2,6 meter.

Med avvikelse från 4 mom. får det till en traktor kopplas en högst 3,3 meter bred tanksläpvagn avsedd för transport och spridning av flytgödsel, under förutsättning att traktorn när en släpvagn som är bredare än 2,6 meter förs på väg är försedd med framåtriktade och släpvagnen med bakåtriktade lyktor och reflektorer som motsvarar det som föreskrivs i 2 mom. för

RP 180/2017 rd

utvisande av transportens största bredd. De för traktorn avsedda framåtriktade lyktor och reflektorer som ska utvisa transportens största bredd får fästas på släpvagnens främre del, om traktorns bredd inte hindrar dem från att synas framåt. Lyktor som utvisar transportens bredd krävs dock endast när släpvagnen förs på väg under mörker eller i skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av annan orsak är nedsatt.

130 §

Fordon och anordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning och i jordbruk

På motorredskap, arbetsredskap och släpanordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning eller i jordbruk tillämpas inte bestämmelserna om huvudmått i detta kapitel. De får föras även när de är över 4,00 meter breda, om väganordningarna inte begränsar färden med fordonet och färden inte orsakar fara eller avsevärd olägenhet. Motorredskap samt arbetsredskap och släpanordningar som kopplats till ett fordon ska under färden vara i transportläge eller annars reglerade så att den allmänt tillåtna bredden överskrids så lite som möjligt.

För markering av över 2,60 meter breda motorredskap, arbetsredskap och släpanordningar ska på fordonet framtill och baktill eller, om arbetsredskapet eller släpanordningen dras, på dragfordonet framtill och arbetsredskapet eller släpanordningen baktill fästas en med växelvis röda och gula eller röda och vita tvärränder eller diagonala ränder försedd skylt som till sin längd och placering motsvarar fordonets och arbetsredskapets största bredd och i vars ytterkanter det på den främre skylten finns vita reflektorer och på den bakre skylten röda. Det behövs dock ingen reflektor på en skylt som uppfyller kraven på reflekterande förmåga i E-reglemente nr 104 för kategori C. Skylten får inte fästas så att den framåt reflekterar annat än vitt eller gult ljus.

Om det till en traktor vars högsta tillåtna hastighet är högre än 50 kilometer i timmen har kopplats ett arbetsredskap som hindrar bak- och bromslyktor samt körriktningsvisare eller reflektorer att synas bakåt, ska arbetsredskapet förses med motsvarande lyktor och reflektorer.

De krav som avses i denna paragraf tillämpas också på arbetsredskap som inte är bredare än 2,60 meter och som kopplats till en traktor eller ett motorredskap, om arbetsredskapet överskrider fordonets största bredd med mera än 0,20 meter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos markeringar, lyktor och reflektorer som avses i denna paragraf samt om deras placering på fordonet eller arbetsredskapet.

131 §

Huvudmått för andra än i detta kapitel nämnda fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

På huvudmått för andra än i detta kapitel nämnda fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat tillämpas de största tillåtna huvudmått för bilar och fordonskombinationer bestående av en bil med en eller flera tillkopplade släpvagnar, om inte något annat föreskrivs i denna lag. De största tillåtna mått som beror på fordonets kategori får dock inte överskridas.

132 §

Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

RP 180/2017 rd

En bil, en kombination av en bil och en påhängsvagn samt en högst 18,75 meter lång kombination av en bil och en egentlig släpvagn eller en medelaxelsläpvagn, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, ska åt båda hållen kunna vända innanför ett område som avgränsas av två koncentriska cirklar så, att när fordonets yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 5,30 meters radie.

En över 18,75 meter lång kombination av en bil och en eller flera släpvagnar ska åt båda hållen kunna vända innanför ett område som avgränsas av två koncentriska cirklar så, att när det yttersta främre hörnet rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 2,00 meters radie.

Trafiksäkerhetsverket får meddela tekniska och preciserande föreskrifter om kraven på värdningsförmåga hos fordonskombinationer.

Fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått vid användning av fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

133 §

Fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Bestämmelserna i 134–140 § tillämpas på en fordonskombination bestående av en bil och en släpvagn och där minst ett av fordonen är registrerat i någon annan stat än en EES-stat, om inte något annat anges i ett internationellt avtal som är bindande för Finland. Bestämmelserna tillämpas också på bussar och lastbilar som är registrerade i någon annan stat än en EES-stat.

På andra än i 1 mom. avsedda fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat tillämpas de bestämmelser som tillämpas på motsvarande fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat. En bildragen fordonskombination där minst ett av fordonet är registrerat i en annan stat än en EES-stat får dock ha högst en släpvagn.

134 §

Största tillåtna massa på axel eller boggi på fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Den massa som belastar en axel eller boggi på ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i tabell 1 i bilaga 8.

135 §

Största tillåtna massa för bilar som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Massan för en bil som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i tabell 2 i bilaga 8.

136 §

Största tillåtna massa för släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Massan för en släpvagn som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i tabell 3 i bilaga 8.

RP 180/2017 rd

137 §

Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Massan för en fordonskombination bestående av en bil och en släpvagn, som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 4 i bilaga 8.

138 §

Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Längden på en bil, en släpvagn och en fordonskombination av dessa, som registrerats i någon annan stat än en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i tabell 5 i bilaga 8.

139 §

Andra största tillåtna huvudmått för fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

Andra största tillåtna huvudmått för ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat anges i tabell 6 i bilaga 8.

140 §

Vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat

En bil och en fordonskombination bestående av en bil och en släpvagn, som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat, ska kunna vända så, att när dess yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 5,30 meters radie.

Persontransporter

141 §

Persontransporter med bil

I en bil får det förutom föraren finnas högst så många passagerare som motsvarar det antal sitt- och ståplatser som antecknats i registret. Föraren och passagerarna ska använda sitt- eller ståplatser som uppfyller de krav som ställs på dem.

I en buss som används för persontrafik enligt lagen om transportservice får dock det i registret antecknade passagerarantalet, föraren inberäknad, tillfälligt överskridas med 30 procent inom ramen för de massor som är tillåtna för fordonet på väg. På sittplatsen bredvid föraren och på alla sittplatser som utrustats med bilbälte får dock högst det antal passagerare som antecknats i registret placeras.

142 §

Antal passagerare vid skol- och dagvårdstransporter

RP 180/2017 rd

I en personbil som är utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter och när transporten ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen, får antalet passagerare vid transport av skolelever och barn i dagvård, oberoende av 141 § 1 mom., på ett säte eller en rad säten vara högst:

Antal sittplatser	Antal passagerare
1	2
2	3
3	5
4	6

På två sittplatser bredvid varandra får det dock inte sitta flera än tre passagerare.

I en personbil som är registrerad för en förare och åtta passagerare får det på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, vid skol- och dagvårdstransporter transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet passagerare får då vara 13, om alla passagerare är under 13 år vid läsårets början, och i övriga fall 12.

Om det i en personbil som används för skol- och dagvårdstransport finns också andra passagerare än sådana som omfattas av tillämpningsområdet för denna paragraf, räknas den maximala belastningen för de sittplatser som används för transporten enligt det antal sittplatser som inte används av de andra passagerarna.

I en buss som används för skol- och dagvårdstransport får det förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det antal sittplatser som antecknats i registret.

143 §

Märkning av skol- och dagvårdstransporter

En bil som används för transporter enligt 142 § ska fram- och baktill ha en skylt som har formen av en kvadrat med 40 centimeter långa sidor, som har gul reflekterande botten och en 25 millimeter bred röd kant och i vars mitt det finns en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, samt därunder texten "Skolskjuts" i svart. Skylten ska fästas så att dess övre kant är högst 150 centimeter ovanför vägytan. På personbilar får skylten dock också monteras på taket.

Den skylt som avses i 1 mom. får på personbilar ersättas med en gul kupa av minst en taxilyktas storlek som monteras utanpå taxilyktan eller i stället för den och på vilken det finns en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, och texten "Skolskjuts". Ljuset i kupan ska vara tänt under skol- och dagvårdstransporter.

Efter avslutad skol- och dagvårdstransport ska skylten eller kupan genast avlägsnas.

144 §

Persontransporter på två- och trehjuliga motordrivna fordon och med dem jämförbara fyrhjuliga fordon

Med en motorcykel som inte är försedd med sidvagn får det transporteras högst en passagerare. Med en motorcykel som är försedd med sidvagn får det transporteras högst en passagerare bakom föraren. En förutsättning för persontransporten är att det för passageraren finns en lämplig sits och fotstöd. I sidvagnen till en motorcykel med sidvagn får högst två passagerare transporteras. Det personantal som antecknats i registret får inte överskridas.

Med en tvåhjulig moped får en enda passagerare transporteras på en plats reserverad för passagerare, om detta är tillåtet enligt en anteckning i registret.

Med en trehjulig moped, trehjulig, lätt fyrhjulig, tung fyrhjulig och fyrhjulig får högst det antal passagerare som antecknats i registret transporteras.

RP 180/2017 rd

På persontransport med en motoriserad cykel tillämpas de bestämmelser som gäller persontransport med cykel. De maximala belastningar som godkänts för ett typgodkänt fordon får dock inte överskridas.

145 §

Persontransporter med traktor och motorredskap

Med en traktor och ett motorredskap får högst det antal passagerare som antecknats i registret transporteras. Med ett motorredskap som inte är registrerat får högst det antal passagerare som motorredskapets tillverkare avsett transporteras.

I en traktor och ett motorredskap med täckt förarhytt får det oberoende av 1 mom. transporteras en passagerare som är högst 135 centimeter lång, om det för transporten i fordonet har fästs en barnstol eller någon annan skyddsanordning för barn som är lämplig med hänsyn till passagerarens längd och vikt. En sådan sits ska fästas tillförlitligt i fordonet, och fordonet eller skyddsanordningen ska ha minst ett trepunktsbälte för passageraren. Det fria utrymmet över sitsen ska mätt uppåt från den obelastade sitsens sittyta vara minst 0,80 meter.

146 §

Persontransporter med terrängfordon

Med ett terrängfordon får det antal personer som fordonets tillverkare avsett transporteras.

147 §

Persontransporter med cykel och lätt elfordon

Med en cykel och ett lätt elfordon får det inte transporteras flera personer än vad fordonet är konstruerat för. Transport av passagerare är tillåten endast om cykeln eller det lätta elfordonet har en för passageraren lämplig sits. Vid transport av en passagerare på cykel ska cykeln ha två separata bromsanordningar.

148 §

Persontransporter i lastbils och paketbils lastutrymme

I en lastbils eller paketbils lastutrymme får det transporteras passagerare endast om lastutrymmet är försett med godkända säten eller bänkar.

Med avvikelse från 1 mom. får en lastbil vars lastflak saknar säten eller bänkar tillfälligt användas för passagerartransporter vid körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag och i anslutning till andra motsvarande tillfällen, förutsatt att bilens förare har minst två års körerfarenhet av lastbil i någon annans tjänst eller som företagare i tillståndspliktig trafik.

149 §

Persontransporter i släpvagn

Med en bilsläpvagn eller traktorsläpvagn får det på en rutt som på förhand anmälts till polisen transporteras personer till sevärdheter och offentliga tillställningar, förutsatt att släpvagnens konstruktion och utrustning lämpar sig för persontransport. Den högsta tillåtna körhastigheten vid transporten är 25 kilometer i timmen.

RP 180/2017 rd

Med en traktorsläpvmgn får det till en arbetsplats eller bestämmelseort och tillbaka transporteras personer som behövs för lastning eller lossning, under förutsättning att transporten inte äventyrar säkerheten.

Med en släpvmgn till en snöskoter får det transporteras personer på en snöskoterled.

Med en släpvmgn till en cykel, till en motoriserad cykel och till ett lätt elfordon får passagerare transporteras. En förutsättning är att släpvmgnen och dess koppling till dragfordonet är avsedd för persontransport och dimensionerad för den massa som transporteras. De personer som transporteras ska ha ett lämpligt säte och släpvmgnens konstruktion ska vara sådan att passageraren inte får kontakt med släpvmgnens hjul eller med vägen. Dessutom ska cykeln ha minst två separata bromsanordningar och fordonskombinationen minst två hjul som är försedda med bromsar.

En påhängsvagn får användas för persontransport med iakttagande av vad som föreskrivs i 148 § 2 mom.

Koppling av släpvmgn till motordrivna fordon

150 §

Allmänna kopplingsbestämmelser

Till ett motordrivet fordon får det kopplas bara ett släpvmgn åt gången, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

I en fordonskombination

- 1) får massan inte överstiga de tekniskt tillåtna massorna för fordon, fordonskombinationer och kopplingsanordningar,
- 2) får fordonen inte vidröra varandra vid normala körförhållanden,
- 3) ska bromsarna och lyktorna på släpvmgnen eller släpvmgnarna fungera enligt gällande bestämmelser och föreskrifter,
- 4) ska fordonens elbromsar och tryckluftsbromsar vara anpassade till varandra enligt gällande bestämmelser och föreskrifter,
- 5) ska dragfordonets backspeglar vara justerade så eller dragfordonet förses med sådana tilläggspeglar att föraren kan se längs dragfordonets och släpvmgnens eller släpvmgnarnas sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet; i stället för tilläggspeglar kan någon annan anordning som möjliggör indirekt sikt användas.

Vid transporter som avses i 149 § får flera släpvmgnar vara kopplade till en bil eller traktor. Fordonskombinationens längd får vara högst 25,25 meter och släpvmgnarnas gemensamma kopplingsmassa högst tre gånger så stor som egenmassan hos dragfordonet.

Till en traktor, ett motorredskap eller ett minst trehjuligt fordon i kategori L får det kopplas en bilsläpvmgn, om det fordon som används och kopplingen av släpvmgnen till fordonet uppfyller de tekniska krav som bestäms enligt dragfordonet. Om en släpvmgn har icke fungerande körriktningvisare eller bromslyktor och sådana inte förutsätts i de tekniska krav som bestäms enligt dragfordonet, ska de täckas över. De mått och massor som är tillåtna för fordonen och fordonskombinationen bestäms i enlighet med de bestämmelser som gäller för dragfordonet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav och de dimensioner som gäller för kopplingsanordningar som används i fordonskombinationer.

151 §

Koppling av släpvmgn till bil

Till en personbil, en paketbil och en specialbil får det kopplas

- 1) en medelaxelsläpvmgn med en klassificeringsmassa som är högst 3 500 kilogram,

2) en påhängsvagn med en klassificeringsmassa som är större än 750 kilogram och högst 3 500 kilogram,

3) en egentlig släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 750 kilogram och högst 3 500 kilogram.

Bromssystemet på en påhängsvagn eller egentlig släpvagn som kopplas till en personbil, paketbil eller specialbil ska vara lämpligt för den aktuella kopplingen och uppfylla de tekniska krav som gällde när släpvagnen togs i bruk första gången eller som har börjat gälla senare. Om en påhängsvagn eller egentlig släpvagn som kopplas till en personbil eller paketbil har tagits i bruk före den 1 januari 2011, ska bromssystemet dock uppfylla de tekniska krav som gällde den 1 januari 2011 eller som har börjat gälla senare.

Till en buss får det kopplas en mellanaxelsläpvagn eller egentlig släpvagn.

Till en lastbil får det, om längden på fordonskombinationen överstiger 22,00 meter, kopplas

1) en egentlig släpvagn,

2) en dolly och en till den kopplad påhängsvagn,

3) en påhängsvagn och en till den kopplad annan påhängsvagn,

4) en påhängsvagn och en till den kopplad medelaxelsläpvagn.

Om längden på en fordonskombination som dras av en lastbil överstiger 22,00 meter utan last, ska alla fordon i kombinationen vara försedda med låsningsfria bromsar. En påhängsvagn med boggi som kopplats med hjälp av en dolly ska vara försedd med minst två fasta axlar. Som en i detta moment avsedd fast axel betraktas också en axel där styrningen låser sig i en position som motsvarar körning rakt fram senast när hastigheten stiger till 30 kilometer i timmen.

När en släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 750 kilogram men högst 3 500 kilogram kopplas till en bil ska en säkerhetsvajer användas, om det på fordonens kopplingsanordningar finns ett ställe att fästa en säkerhetsvajer. Säkerhetsvajern ska kopplas så att den aktiverar släpvagnens bromsar, om den egentliga kopplingen lossnar under körningen.

152 §

Största tillåtna massa för släpfordon som kopplas till bil

Kopplingsmassan för ett eller flera släpfordon som kopplas till en bil får inte vara större än det lägsta av följande värden:

1) om släpfordonet saknar bromsar, halva dragfordonets egenmassa, dock högst 0,75 ton,

2) om släpfordonet är försett med en påskjutsbroms och kopplas till en bil vars största i registrering och bruk tillåtna massa inte överstiger 3,5 ton, dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa, eller om dragbilen är en personbil eller paketbil som klassificeras som en terrängbil, 1,5 gånger dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa, dock högst 3,5 ton,

3) om en släpvagn är försedd med en påskjutsbroms och kopplas till en bil vars största i registrering och bruk tillåtna massa överskrider 3,5 ton, 3,5 ton,

4) om det är fråga om ett till en bil kopplat annat släpfordon än en påhängsvagn, 1,7 gånger dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa,

5) om flera än en släpvagn kopplas till en bil vars största i registrering och bruk tillåtna massa överskrider 3,5 ton, 2,5 gånger dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa.

Med undantag för korta körningar i anslutning till av- eller pålastning

1) får inte mängden last i en släpvagn som kopplats till en påhängsvagn leda till en situation där den massa som överförs till marken via hjulen på den bakersta släpvagnen är större än massan hos den dragande påhängsvagnskombinationen,

2) får inte lasten i en kombination som dras av ett annat dragfordon än ett dragfordon för påhängsvagn leda till en situation där den massa som överförs till marken via hjulen på den bakersta släpvagnen är mer än dubbelt så stor som dragbilens massa.

RP 180/2017 rd

153 §

Koppling av släpvagn till två- eller trehjuliga fordon eller med dessa jämförbara fyrhjuliga fordon

Till en motorcykel, en moped, en trehjulig, en fyrhjulig, en tung fyrhjulig och en lätt fyrhjulig får det kopplas en släpvagn vars kopplingsmassa inte överskrider den massa som tillverkaren av dragfordonet tillåter. Kopplingsmassan får dock inte överskrida hälften av dragfordonets olastade massa.

Till en cykel, en motoriserad cykel och ett lätt elfordon får det kopplas en släpvagn med en kopplingsmassa på högst 50 kilogram. Kopplingsmassan får dock vara större än detta, om dragfordonet är anpassat för att dra en släpvagn och släpvagnen är försedd med bromsar som kan användas under körningen. En sådan släpvagn behöver dock inte vara försedd med bromsar, om dragfordonet och släpvagnen är avsedda att kopplas ihop och det i övrigt har säkerställts att fordonskombinationen kan manövreras samt stannas effektivt.

154 §

Koppling av släpfordon till motorredskap och terrängfordon

Till ett motorredskap får det kopplas ett sådant släpfordon eller en sådan husvagn eller motsvarande släpanordning som används för transport av redskapets eget bränsle och smörjmedel samt utrustning och tillbehör som hänför sig till arbetet i fråga. Släpfordonets kopplingsmassa får vara högst lika stor som motorredskapets egenmassa.

När ett motorredskap som används som dragtruck används för flyttning av tomma och lastade släpvagnar eller containrar inom ett hamn- eller terminalområde får ett eller flera släpfordon kopplas till motorredskapet.

Till ett terrängfordon får det kopplas ett släpfordon vars kopplingsmassa är högst 1,5 gånger så stor som det dragande terrängfordonets egenmassa.

Speciallyktor

155 §

Användning av taxilykta

En taxilykta får användas på en personbil som används för persontransporter i beställningstrafik. Taxilyktan ska avlägsnas eller täckas när bilen används för andra transporter än persontransporter i beställningstrafik. Då taxilyktan är avlägsnad från en bil eller täckt, anses bilen inte vara en taxibil när trafikreglerna tillämpas.

Taxilyktan på en personbil som används för tillståndspliktiga persontransporter i beställningstrafik får på en bil som används för transport av skolelever föras med en kupa som anger skolskjuts och som fästs utanpå lyktan.

Taxilyktan får avlägsnas när en bil används vid körning för en viss uppdragsgivare i enlighet med en överenskommelse som träffats med denna. Överenskommelsen eller en kopia av den ska då medföras vid körningen. När taxilyktan är avlägsnad får inga andra kunder än uppdragsgivarens kunder transporteras med bilen.

156 §

Andra lyktor

RP 180/2017 rd

På utryckningsfordon får en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus användas när ett brådsakande uppdrag utförs med fordonet eller när det annars behövs för att varna den övriga trafiken. På polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon får det också användas en sådan varningslykta, även om fordonet inte är ett utryckningsfordon.

En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus ska utöver det som föreskrivs i 129 § användas

1) på bogserbilar när de används för att lyfta eller flytta fordon så att de kan utgöra fara för den övriga trafiken,

2) på bilar, traktorer och motorredskap som används vid väghållning,

3) på motorredskap och traktorer som används för arbete som utförs på vägen,

4) på traktorer till vilka det har kopplats ett släpfordon eller arbetsredskap vars bredd överskrider tre meter,

5) på fordon som för lastning eller lossning måste stannas på vägen så att omkörning av fordonen inte är möjlig utan att använda den mötande trafikens körfält.

En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus får användas om det behövs för att varna den övriga trafiken

1) på utryckningsfordon,

2) på bilar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon som används för arbete som utförs på vägen,

3) på vägservicefordon,

4) på släpfordon som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter,

5) på arbetsredskap som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter.

Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om hur varningslykter som avger ett blinkande orangegult ljus ska användas vid specialtransporter.

Arbets- och hjälplykter får inte vara tända när ett fordon körs på väg. Detta förbud gäller inte arbete som utförs på vägen.

Den identifieringslykta för släpvagn som är tillåten på en lastbil som används som dragbil får användas endast när släpvagnen är kopplad till lastbilen.

Identifieringslyktan för vägservicefordon och fordon som används för förstahjälpsverksamhet ska övertäckas eller avlägsnas när fordonet förs på väg utan att det används i vägservice- eller förstahjälpsverksamhet.

Terrängfordon på väg

157 §

Användning av terrängfordon

Det är tillåtet att med terrängfordon korsa en väg eller överskrida en bro. Ett terrängfordon får dessutom tillfälligt köras på väg med iakttagande av behövlig försiktighet, om

1) det är oskäligt svårt att köra i terrängen på grund av transportuppdraget eller terrängförhållandena,

2) körningen ska anses behövlig för att fordonet ska kunna korsa vägen tryggt,

3) bränslepåfyllning sker på ett för allmän trafik avsett område i omedelbar anslutning till terrängen där fordonet används,

4) fordonet på ett område som avses i 3 punkten ska flyttas till terrängen från ett fordon som är avsett för vägtrafik,

5) fordonet förvaras på en parkeringsplats på ett område som avses i 3 punkten.

I de fall som avses i 1 mom. ska andra terrängfordon än hjulförsedda terrängfordon vid snöföre i första hand köras på den oplogade delen av vägen.

RP 180/2017 rd

Snöskotrar och till dem kopplade släpvagnar får utöver det som föreskrivs i 1 och 2 mom. också köras på snöskoterleder.

Specialtransport

158 §

Genomförande av specialtransport

En specialtransport får genomföras under förutsättning att den fara och olägenhet som orsakas av transporten kan förebyggas. I samband med specialtransporter ska varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid behov användas.

Vid specialtransporter ska lasten lastas i ett sådant fordon eller en sådan fordonskombination som möjliggör att de mått och massor som allmänt tillåts på väg inte överskrids i onödan. Det ska i första hand undvikas att den tillåtna bredden överskrids och i andra hand att den tillåtna höjden överskrids.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om

- 1) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och om laster som tillåts vid specialtransport,
- 2) kopplingskrav som gäller för fordon som används i specialtransportkombinationer,
- 3) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt lastning av last som transporteras som specialtransport,
- 4) märkning av last som transporteras som specialtransport,
- 5) specialtransport av annan last än en odelbar last,
- 6) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport,
- 7) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter samt transport av en grupp av specialtransporter i rad,
- 8) villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt andra säkerhetskrav.

Bestämmelser om de tekniska kraven på fordon som används vid specialtransporter och om fordonens utrustning och godkännande av dem finns i fordonslagen.

159 §

Tillstånd för specialtransport

För specialtransport krävs tillstånd för specialtransport, om

- 1) transporten överskrider en i denna lag tillåten massa,
- 2) transporten avsevärt överskrider ett i denna lag tillåtet mått,
- 3) transporten överskrider ett i denna lag tillåtet mått och det för transporten används ett fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat,
- 4) trafiksäkerheten kräver det på grund av transportens art eller av något annat särskilt skäl, eller
- 5) en transportrutt som möjliggör transporten måste fastställas.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när en transport kräver tillstånd för specialtransport och om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport.

6 kap.

Trafikförseelse och avgift för trafikförseelse

160 §

Påförande av avgift för trafikförseelse

Avgift för trafikförseelse får påföras som påföljd vid i denna lag angivna trafikförseelser. Avgiften påförs av en sådan trafikövervakare som avses i 181 § och den betalas till staten.

Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång ska påföras för två eller flera förseelser, påförs avgiften höjd med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften gäller.

Om trafikförseelsen är ringa är det möjligt att ge en muntlig eller skriftlig anmärkning i stället för att påföra en avgift för trafikförseelse.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras, om

1) vägtrafikanten misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol,

2) vägtrafikanten för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom eller påförts straff,

3) vägtrafikanten misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning,

4) förseelsen behandlas på det sätt som föreskrivs i lagen om parkeringsövervakning (727/2011),

5) den som har begått trafikförseelsen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

En påföljd behöver inte bestämmas, om trafikförseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

161 §

Påförande av fordonspecifik avgift för trafikförseelse

Avgift för trafikförseelse får påföras också som en påföljd för en sådan trafikförseelse med ett motordrivet fordon som har upptäckts vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet stoppats och som gäller

1) underlåtelse att använda personlig skyddsanordning,

2) körning mot rött trafikljus,

3) underlåtelse att iaktta ett vägmärke som anger förkörsrätt, väjningsplikt, förbud, begränsning eller påbud enligt denna lag eller underlåtelse att iaktta ett regelmärke,

4) underlåtelse att iaktta en fordonspecifik hastighetsbegränsning, eller

5) underlåtelse att iaktta förbudet mot störande eller onödig körning.

162 §

Allmänna förseelser av vägtrafikanter

En vägtrafikant kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

1) tecken, befallningar, förbud eller uppmaningar som avses i 8 § och som ges av en trafikövervakare eller tecken som ges av en person som reglerar trafiken,

2) bestämmelserna i 10 § om lämnande av fri passage för utryckningsfordon och processioner,

3) bestämmelserna i 11 § om lämnande av fri passage för tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor och för spårvagnar, eller

4) bestämmelserna i 12 § om hinder på väg.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en gående för en förseelse som avses i 1 mom. 1–3 punkten är dock 20 euro och den avgift som påförs en förare av ett motorlöst fordon 40 euro.

163 §

Gångtrafikförseelser

En gående kan påföras en avgift för trafikförseelse på 20 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

- 1) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 78–80, 82 eller 86 §,
- 2) trafikreglerna i 13–16 § som gäller gående, eller
- 3) förbudet i 58 § mot att röra sig på motorvägar eller motortrafikleder.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon kan för uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

- 1) den trafikregler i 3 kap. som gäller förare av fordon,
- 2) förbudet i 58 § mot att röra sig på område för motorväg,
- 3) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 78–80, 82, 86 eller 87 §, eller
- 4) en begränsning av belastningen enligt 5 kap.

165 §

Överskridande av hastighetsbegränsning med motordrivet fordon eller spårvagn

Om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikanordning eller den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten är 60 kilometer i timmen eller lägre, kan en sådan förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagn som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten

- 1) med högst 5 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro,
- 2) med mer än 5 kilometer i timmen men högst 10 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro,
- 3) med mer än 10 kilometer i timmen men högst 15 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 170 euro,
- 4) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro.

Om den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen, kan en sådan förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagn som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten

- 1) med högst 5 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 50 euro,
- 2) med mer än 5 kilometer i timmen men högst 10 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro,
- 3) med mer än 10 kilometer i timmen men högst 15 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro,
- 4) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 170 euro.

En mopedist som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen, kan dock påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras, om den högsta tillåtna hastigheten har överskridits på en gårdsgata eller gågata i strid med det som föreskrivs i 44 eller 45 §.

166 §

Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon eller spårvagnar

RP 180/2017 rd

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot det som föreskrivs i

- 1) 18 eller 19 § om förande av fordon på körbanan,
- 2) 21 § om val av körfält eller plats på körbanan,
- 3) 22 § om svängning,
- 4) 28 § om körning i korsning,
- 5) 29 § om lämnande av tryggt utrymme eller skyldigheten att iaktta särskild försiktighet,
- 6) 30 § om möte,
- 7) 47 § om ljud- och ljussignaler,
- 8) 48 § om riktningstecken,
- 9) 49 eller 50 § om användning av ljus,
- 10) 57 § om att varna andra vägtrafikanter,
- 11) 58 § om den minimihastighet som krävs av ett fordon,
- 12) 56 eller 62 § om bogsering av fordon,
- 13) 61 § 3 mom. om körning eller omkörning av fordon med användning av fel körfält på motorvägar eller motortrafikleder,
- 14) 74 § om iakttagande av trafikljus,
- 15) 77–80 § om iakttagande av vägmärken, eller
- 16) 84 och 87 § om iakttagande av vägmarkeringar.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en mopedist för de förseelser som avses i 1 mom. är dock 70 euro. En avgift för trafikförseelse av den nämnda storleken kan påföras en mopedist också om han eller hon bryter mot det som föreskrivs eller bestäms om rött trafikljus.

E spårvagnsförare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro för underlåtenhet att iaktta skyldigheterna enligt 64 §.

167 §

Förseelser som gäller användning av personlig skyddsanordning

En förare av och passagerare i ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning.

En avgift för trafikförseelse av den storlek som anges i 1 mom. kan påföras också

- 1) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet transporterar ett barn i ett fordon i strid med 94 §,
- 2) en förmyndare, vårdnadshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § som gäller användning av skyddsanordningar för barn under 15 år,
- 3) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § 2 mom. som gäller säkerheten vid transporter med invalidtaxi.

En förare av och passagerare på eller i ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon i strid med 92 § 1 eller 3 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm. En avgift för trafikförseelse av den nämnda storleken kan påföras också en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten enligt 92 § 2 mom. att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.

168 §

Förseelser som gäller fordons massa och mått

En förare av ett motordrivet fordon kan för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro, om han eller hon underlåter att iaktta det som föreskrivs i

RP 180/2017 rd

- 1) 107–114 § om lastning och koppling av fordon,
- 2) 116 § eller 134 § om den största tillåtna massan på axel och boggi,
- 3) 117–119 § eller 135–139 § om största tillåtna massa eller största tillåtna mått, eller
- 4) 120–124 § om största tillåtna massa eller största tillåtna mått för en fordonskombination.

169 §

Förseelser som gäller persontransporter med motordrivna fordon

En förare av ett motordrivet fordon kan för en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av bestämmelserna i 141–149 § om persontransporter med motordrivna fordon påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

170 §

Förseelser som gäller koppling av fordon

En förare av ett fordon kan för en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av bestämmelserna i 150–154 § om koppling påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

171 §

Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtlig eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

- 1) förbudet i 54 § mot störande eller onödig körning,
- 2) förbudet i 55 § mot onödig körning,
- 3) förbudet i 98 § 2 mom. mot användning av kommunikationsutrustning under körning,
- 4) bestämmelserna i 104–106 § om användning av däck och slirskydd, eller
- 5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon.

En mopedist kan för en förseelse som avses i 1 mom. påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

En spårvagnsförare kan för en överträdelse av förbudet i 98 § 2 mom. mot användning av kommunikationsutrustning under körning påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

172 §

Trafikförseelser av förare av terrängfordon

En förare av ett terrängfordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtlig eller av oaktsamhet underlåter att iaktta det som föreskrivs i

- 1) 157 § om körning av terrängfordon på väg,
- 2) 106 § om användning av däck eller band på väg, eller
- 3) 96 § om användning av nödstopp på snöskoter.

173 §

Innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse

I ett beslut om avgift för trafikförseelse ska följande nämnas:

RP 180/2017 rd

- 1) den myndighet som har fattat beslutet och handläggarens namn och tjänsteställning,
 - 2) personuppgifter om den kända vägtrafikanten eller föraren eller kontaktuppgifter till fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare,
 - 3) de uppgifter som behövs för att identifiera fordonet,
 - 4) tiden och platsen för felet eller överträdelsen, dess art samt övriga uppgifter som behövs för att beskriva felet eller överträdelsen,
 - 5) tillämpliga bestämmelser,
 - 6) det belopp som ska betalas, betalningstiden och övriga uppgifter som behövs för betalningen,
 - 7) datum och klockslag för påförande av avgiften,
 - 8) en redogörelse för det eventuella körförbud och eventuella andra påföljder som trafikförseelsen kan medföra för den som har fått en avgift för trafikförseelse.
- Anvisningar om hur man begär omprövning ska bifogas ett beslut om avgift för trafikförseelse. Till beslutet kan det fogas ett foto på det fordon med vilket trafikförseelsen begicks och dess förare.

174 §

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Ett beslut om avgift för trafikförseelse ska personligen och skriftligt delges den som gjort sig skyldig till förseelsen.

175 §

Delgivning av beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse

Ett beslut om en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska sändas per post eller delges elektroniskt till den adress som i fordonstrafikregistret anges för ägaren, innehavaren eller den tillfälliga användaren av fordonet. Om ett fordonets ägare eller innehavare är en juridisk person ska beslutet sändas till den i 3 § 23 punkten i fordonslagen avsedda person som ansvarar för användningen av en bil.

Ett beslut om fordonsspecifik avgift för trafikförseelse ska sändas utan dröjsmål och senast 30 dagar från dagen för förseelsen. Postningsdagen ska antecknas på handlingen.

Den berörda personen anses ha fått del av en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse den sjunde dagen efter det att beslutet postades.

176 §

Ansvar för fordonsspecifik avgift för trafikförseelse

För en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse som har påförts på grund av en trafikförseelse svarar den som i registret antecknats som fordonets ägare, innehavare eller tillfälliga användare eller den som ansvarar för användningen av en bil. Fordonets i registret antecknade ägare, innehavare eller tillfälliga användare är dock fria från ansvar, om han eller hon gör sannolikt att han eller hon inte har begått trafikförseelsen eller att det inte har funnits förutsättningar för att påföra avgiften. Den som ansvarar för användningen av en bil är fri från ansvar om personen meddelar vem som använde det motordrivna fordonet vid tidpunkten för förseelsen eller om personen meddelar att fordonet blivit stulet eller dess registreringsskylt blivit stulen.

Vid utredningen av vem som är ansvarig för en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse kan det vid behov göras en polisundersökning enligt 6 kap. i polislagen (872/2011).

RP 180/2017 rd

177 §

Betalningstid för avgift för trafikförseelse

En avgift för trafikförseelse ska betalas inom 14 dagar från delfäendet av beslutet. Om beslutet har delgetts på det sätt som avses i 175 §, ska avgiften betalas inom 30 dagar från delfäendet.

Rättsregistercentralen kan bevilja förlängning av betalningstiden.

178 §

Verkställighet av avgift för trafikförseelse

Bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse och av fordonspecifik avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

En avgift för trafikförseelse preskriberas fem år efter ingången av året efter det år då den påfördes eller debiterades.

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse.

Trafikövervakare och domstolar ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter för trafikförseelse. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut genom vilket en avgift för trafikförseelse har avlyfts.

179 §

Regressrätt

Ägaren, innehavaren och den tillfälliga användaren av ett fordon har rätt att av den förare som begått trafikförseelsen få ett belopp motsvarande den avgift för trafikförseelse som ägaren, innehavaren eller användaren har betalat, om avgiften inte har återbetalats.

180 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet utfärdas det närmare bestämmelser om

- 1) de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de anteckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem,
- 2) de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt denna lag samt om andra meddelanden mellan myndigheter.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

181 §

Tillsyn

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag utövas av polisen. Även Gränsbevakningsväsendet och Tullen utövar tillsyn över att

- 1) bestämmelserna i 5 kap. om fordons mått, massa och belastning följs,
- 2) bestämmelserna i 5 kap. om specialtransporter följs,
- 3) bestämmelserna i 92 § om användningen av skyddshjälm följs,

RP 180/2017 rd

4) bestämmelserna i 157 § om användningen av terrängfordon följs.

182 §

Stoppande och granskning av fordon

Ett fordon ska stannas på tecken av en polisman, gränsbevakningsman eller tullman.

En förare är skyldig att iaktta de påbud som en polisman, gränsbevakningsman eller tullman ger för granskning av ett fordons skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet.

183 §

Hindrande av körning på grund av berusning

Om det vid ett prov som utförs i syfte att konstatera alkoholförtäring konstateras att en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagnsförare har förtärt alkohol, men det på basis av provresultatet inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att föra det motordrivna fordonet eller spårvagnen till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

184 §

Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler

En vägtrafikanter får låta bli att iaktta trafikregler, skyldigheter som trafikordningar anger, påbud, begränsningar eller förbud, eller bestämmelser om användningen av fordon, med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det

- 1) som förare av eller passagerare i ett uttryckningsfordon,
- 2) i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter,
- 3) i försvarsmaktens förundersökningsuppdrag eller uppdrag enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014),
- 4) som förare av ett fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller Gränsbevakningsväsendet.

Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska dock lämnas fri passage.

Det som föreskrivs i 1 mom. gäller också andra staters behöriga myndigheter och förare av uttryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

Ett fordon i ett uppdrag som avses i 1 mom. ska under körningen avge larm- eller ljussignaler, om det behövs för att varna andra vägtrafikanter.

Uttryckningsfordon samt fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag har rätt att komma ombord på en färja och ett förbindelsefartyg före andra fordon. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen kan meddela föreskrifter om i vilken ordning övriga fordon får komma ombord på en färja eller ett förbindelsefartyg.

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg får med avvikelse från vad som föreskrivs i 18–22, 42–45 och 56–59 § föras på det sätt som uppdraget kräver med iakttagande av särskild försiktighet. Föraren av fordonet får, på det sätt som uppdraget kräver, med iakttagande av särskild försiktighet avvika från förbud, begränsningar eller påbud som anges med trafikordningar och som anger något annat än väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får dock inte ignorera ett stopptecken som ges av en trafikövervakare eller passera en trafiksignal som visar rött ljus.

Fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelse från 18 § eller stannas, parkeras eller föras med avvikelse från vad som föreskrivs i 35–37 och 42–44 §. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får, om uppdraget kräver det, parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera.

En specialtransport får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna i 19, 20, 22 och 23 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får det vid specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet avvika från bestämmelserna i 56–59 §, om specialtransporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 159 §.

185 §

Anmälan om beslut som gäller trafikförseelse eller trafikbrott

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen och domstolen till fordonstrafikregistret anmäla uppgift om straff som de påfört för trafikbrott eller trafikförseelser vid förande av ett motordrivet fordon eller uppgift om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, om domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och som det finns en anteckning om i fordonstrafikregistret. Domstolen ska registrera uppgifterna i det register över avgöranden och meddelanden om avgöranden som avses i lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till fordonstrafikregistret. Bestämmelser om myndighetens anmälningsskyldighet vid körförbud och vid trafikbrott och trafikförseelser som ligger till grund för körförbud finns i körkortslagen (386/2011).

186§

Informationsbrev om trafikbrott eller trafikförseelser som begåtts i Finland till ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat

Med anledning av ett trafikbrott eller en trafikförseelse som begåtts i Finland får polisen till ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat i Europeiska unionen skicka ut ett informationsbrev enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Informationsbrev kan skickas ut med anledning av

- 1) överskridande av hastighetsbegränsning,
- 2) åsidosättande av skyldighet att använda bilbälte,
- 3) körning mot rött trafikljus,
- 4) rattfylleri och grovt rattfylleri,
- 5) underlåtelse att använda skyddshjälm,
- 6) underlåtelse att iaktta vägmärken som anger att körfält är avsedda endast för vissa fordon,
- 7) förbjuden användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.

Informationsbrevet ska skickas ut på det språk som fordonets registreringsbevis är avfattat på eller på ett av de officiella språken i den stat där fordonet är registrerat. Informationsbrevet ska inkludera uppgift om

- 1) det fordon med vilket brottet eller förseelsen begicks,
- 2) ort och tidpunkt för brottet eller förseelsen,
- 3) det misstänkta trafikbrottet eller den misstänkta trafikförseelsen,
- 4) det eventuella straffet och andra eventuella rättsliga påföljder, och
- 5) den utrustning som användes för att upptäcka trafikbrottet eller trafikförseelsen.

RP 180/2017 rd

Informationsbrevet kan även innehålla andra uppgifter som behövs för utredningen av trafikbrottet eller trafikförseelsen och verkställigheten av påföljderna.

187 §

Tillfällig avstängning av väg

Beslut om tillfällig avstängning av en väg fattas av väghållaren. I brådskande fall kan en trafikövervakare eller räddningsmyndighet tillfälligt stänga av en väg.

Hastighetstävlingar för motordrivna fordon får arrangeras endast på avstängda vägar.

188 §

Utförande av arbete på väg

När det på en väg utförs ett arbete som kan medföra fara för trafiken, ska vägen förses med behövliga trafikordningar. Arbetarna ska då använda utrustning med klart urskiljbara färger och, om arbetet utförs under mörker eller i skymning, utrustning av reflekterande material. Om förhållandena kräver det, ska en sådan väg hållas helt eller delvis avstängd.

189 §

Uppsättande av anordning för viktövervakning

En sådan anordning för viktövervakning som avses i artikel 10 d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen uppsätts

- 1) på landsvägar av väghållaren,
- 2) på gator, torg och andra motsvarande trafikområden av kommunen,
- 3) på andra än i 1 eller 2 punkten avsedda vägar av väghållaren,
- 4) för tillfälligt bruk av en polisman, en gränsbevakningsman eller en tullman.

De väghållare som avses i 1 mom. 1–3 punkten ska underrätta polisen och Trafikverket om anordningen. Trafikverket ska också förses med uppgifter om de övervakningsvolymerna och överlasterna som anordningen registrerat.

190 §

Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan beviljas sådana personer med svårt rörelsehinder eller för transport av sådana personer med svårt rörelsehinder som har en synskada eller en funktionsnedsättning som hämmar rörelseförmågan. Närmare bestämmelser om svårighetsgraden hos den funktionsnedsättning som är en förutsättning för tillståndet och det men som den medför utfärdas genom förordning av statsrådet.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska det fogas ett läkarutlåtande om att förutsättningarna enligt 1 mom. är uppfyllda och uppgifter om utlåtandets giltighetstid. Tillståndet beviljas för läkarutlåtandets giltighetstid, dock högst 10 år. Trafiksäkerhetsverket kan återkalla parkeringstillståndet på tillståndshavarens ansökan.

Trafiksäkerhetsverket får skaffa de tjänster som behövs för att sköta uppgifter i anslutning till beviljande av tillstånd av privata och offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland. I serviceuppgifterna kan det ingå att ta emot ansökningar, att sköta de uppgifter som följer av att ett ansökningsärende har inletts och ska behandlas samt att lämna ut ett parke-

ringstillstånd, om det inte sänds till sökanden per post. På skötseln av serviceuppgifterna tillämpas det som i körkortslagen föreskrivs om skötseln av uppgifter i anslutning till beviljande av körkort, körkortstillstånd och vissa andra tillstånd som serviceuppgift, serviceproducentens tillförlitlighet, avtal om serviceuppgifter samt inledande av ansökningsärenden och inlämnande av läkarutlåtande.

191 §

Beviljande av tillstånd för specialtransport

Tillstånd för en specialtransport som avses i 159 § beviljas av Trafikverket. Tillståndet får förenas med villkor som gäller transportrutten och transporttidpunkten och med andra villkor som behövs för att säkerställa att transporten genomförs på ett säkert och smidigt sätt och för att skydda trafikmiljön.

Beviljande av tillstånd för specialtransport förutsätter

- 1) att transporten inte med något fordon eller någon fordonskombination rimligtvis kan genomföras utan att överskrida de mått eller den massa som allmänt tillåts på väg,
- 2) att fordonets eller fordonskombinationens i trafik tillåtna massa eller den av tillverkaren tillåtna massan inte överskrider,
- 3) att den bärighet som väghållaren har fastställt för vägar och väganordningar inte överskrider,
- 4) att transporten kan genomföras utan att väganordningar begränsar färden eller att väganordningar vid behov kan avlägsnas temporärt för transporten, och
- 5) att det för den tillståndspliktiga specialtransporten används ett sådant fordon eller en sådan fordonskombination som möjliggör en säker transport.

För ett specialtransportfordon som är försett med förflyttningsmärken får tillstånd för specialtransport endast beviljas för tillfällig förflyttning utan last. Komponenter och utrustning som hör till det berörda fordonet får emellertid transporteras som last.

För att tillstånd för specialtransport ska beviljas för transport med en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än Finland, krävs ett intyg som utfärdats av ett besiktningsställe som utför registreringsbesiktning av tunga fordon och som visar att fordonskombinationen uppfyller de krav som ställs på specialtransportkombinationer i Finland. Intyg krävs även om bara ett enda fordon i kombinationen är utländskt. Ett intyg från ett besiktningsställe behövs emellertid inte i fråga om en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, om det i registreringsstaten har utfärdats ett intyg ur vilket tillståndsmyndigheten kan konstatera att fordonskombinationen uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport. Ett intyg på finska eller svenska eller en officiell översättning av intyget till finska eller svenska ska på begäran visas upp för trafikövervakaren.

Trafikverket får återkalla ett tillstånd för specialtransport för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar de bestämmelser eller föreskrifter som gäller specialtransporten eller villkoren i tillståndet för specialtransport, eller om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det skulle vara oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället ges en anmärkning eller en skriftlig varning.

192 §

Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer

Trafiksäkerhetsverket får för ett enskilt fordon eller en enskild fordonskombination bevilja tillstånd att låta bli att iaktta bestämmelserna i 116–132 §, om detta behövs för testning av ny teknik eller för produktutveckling eller av något annat särskilt skäl. En förutsättning är dessutom att beviljandet av tillståndet inte äventyrar trafiksäkerheten, miljön eller egendom eller snedvrider konkurrensen. Tillstånd får beviljas för viss tid och förenas med villkor. Trafiksä-

RP 180/2017 rd

kerhetsverket får återkalla tillståndet för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar de bestämmelser, föreskrifter eller tillståndsvillkor som gäller transporten eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det skulle vara oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället ges en anmärkning eller en skriftlig varning.

På sådana fordonchassier som ännu inte är försedda med karosseri behöver det inte under tillfällig förflyttning finnas reflektorer, backspeglar, stänkskärmar och stänkskydd, ens när chassiet är försett med förarhytt, och inte heller kopplingsanordning, främre och bakre underkörningsskydd, sidoskydd, anordning som förhindrar obehörig användning eller färdskrivare.

193 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som meddelats med stöd av denna lag får begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

I ett beslut kan det bestämmas att beslutet ska iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

Omprövning får inte begäras eller besvär anföras med anledning av en anmärkning enligt 160 § 3 mom.

194 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs vägtrafiklagen (267/1981), nedan *den upphävda lagen*.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen, ska denna lag tillämpas i stället för den.

195 §

Övergångsbestämmelser

En spärmlinje ska inom tre år från ikraftträdandet av denna lag markeras på det sätt som anges i tabell 1 i bilaga 4.

Vägmarkeringen fortsättning på cykelbana ska inom två år från ikraftträdandet av denna lag markeras på det sätt som anges i tabell 2 i bilaga 4.

Vägmärken enligt vägtrafikförordningen (182/1982) får användas i 10 år efter ikraftträdandet av denna lag, dock så att vägmärkena cykelåkning och körning med moped förbjudna C12 och gångtrafik, cykelåkning och körning med moped förbjudna C15 ska tas i bruk när denna lag träder i kraft.

Vägmarkeringar enligt vägtrafikförordningen får användas i sju år efter ikraftträdandet av denna lag.

På ett fordon som är godkänt för trafik vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas inte det krav i tabell 2 i bilaga 6 som innebär att massan för framaxlar i följd eller bakaxlar i följd, som inte utgör en boggi, inte får vara större än det värde för massa som tillåts för motsvarande boggi.

Ett fordon som har godkänts för trafik med stöd av 57 § 2 eller 3 mom. i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) får fortsättningsvis användas i trafik i enlighet med de nämnda bestämmelserna.

RP 180/2017 rd

På förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser i 2–11§ i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) och de bestämmelser om straffansvar i den upphävda lagen som gällde vid ikraftträdandet. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

Bilaga 5 tabell 1
Högsta tillåtna hastighet för motordrivna fordon (99§)

Bilagor 5-8

	Motordrivet fordon	kilometer i timmen
a	Lastbil	80
b	Specialbil	80
c	Specialbil med en egenmassa på mindre än 1,8 ton, med avvikelse från b-punkten	100

RP 180/2017 rd

d	Annan traktor än en sådan som avses i e-, f- och g-punkten	40
e	Trafiktraktor	50
f	Traktor i kategori b med en konstruktiv hastighet på mer än 40 kilometer i timmen	60
g	Traktor i kategori b med låsningsfria bromsar, vars samtliga axlar är fjädrande och vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen, med avvikelse från f-punkten	80
h	I e-, f- och g-punkten avsedd med breddningshjul försedd traktor, vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter, eller traktor till vilken ett mer än 2,6 meter brett arbetsredskap har kopplats, med avvikelse från e-, f- och g-punkten	40
i	Fordon med minst en axel som saknar fjädring, dock inte en motorcykel	60
j	Motorredskap och terrängfordon	40
k	Snöskoter på snöskoterled, med avvikelse från j-punkten	60
l	Fordon med band med metallyta	20
m	Buss	80
n	Med avvikelse från m-punkten, buss som är försedd med särskilda skyddsanordningar och särskild säkerhetsutrustning och det inte finns stående passagerare i bussen. Trafiksäkerhetsverket meddelar tekniska föreskrifter om skyddsanordningar och säkerhetsutrustning.	100
o	På en husbil vars största tekniskt sett tillåtna massa överstiger 3,5 ton tillämpas den högsta tillåtna hastighet som anges för bussar i m- och n-punkten.	
p	Två- och trehjulig moped samt lätt fyrhjulig	45
q	Moped med låg effekt	25

Begränsningen i h-punkten tillämpas inte på traktorer som används för väghållning.

Bilaga 5 tabell 2

Högsta tillåtna hastighet för fordonskombinationer bestående av ett motordrivet fordon och ett eller flera släpfordon (99 §)

	Motordrivet fordon	kilometer i timmen
a	Bil och fordon i kategori L	80
b	Person- eller paketbil och därtill kopplad släpvagn med en klassificeringsmassa på högst 750 kilogram dock	100
c	Fordon och därtill kopplat släpfordon som saknar fjädring	60

RP 180/2017 rd

d	Traktor och därtill kopplat släpfordon som saknar låsningsfria bromsar	60
e	Traktor, när det inte finns uppgifter om tillåten massa för ett fordon eller en kopplingsanordning i fordonskombinationen	40
f	Snöskoter, traktor eller trafiktraktor, om släpvagnen används för persontransport	40
g	Traktor och därtill kopplat mer än 2,6 meter brett släpfordon	40

Begränsningen i g-punkten tillämpas inte på fordonskombinationer bestående av en traktor och ett släpfordon som används för specialtransport eller väghållning.

Bilaga 6 tabell 1

Största tillåtna massa på axel (116 §)

	Axel	ton
a	Annan än drivande axel	10
b	Drivande axel	11,5

Bilaga 6 tabell 2

Största tillåtna massa på boggi på motordrivna fordon och släpfordon (116 §)

	Boggi på motordrivet fordon	ton
a	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är mindre än 1,0 meter	11,5
b	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,0 meter men mindre än 1,3 meter	16
c	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter	18
d	Tvåaxlad boggi, varav minst den ena axeln är drivande, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och varje drivande axel är	19

RP 180/2017 rd

	försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 9,5 ton	
e	Tvåaxlad boggi, varav minst den ena axeln är drivande, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och den drivande axeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring	20
f	Tvåaxlad boggi, varav minst den ena axeln är drivande, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och boggins vardera axel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om boggins vardera axel är drivande och försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton	21
g	Tvåaxlad boggi, med två framaxlar, om axelavståndet är minst 1,8 meter	20
h	Treaxlad boggi, om avståndet mellan axlarna är mindre än 1,3 meter	21
i	Treaxlad boggi, om avståndet mellan axlarna är minst 1,3 meter	24
j	Treaxlad boggi, om avståndet mellan axlarna är minst 1,3 meter och om minst två av boggins axlar är försedda med parhjul	27
	Boggi på släpfordon	
k	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är mindre än 1,0 meter	11
l	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,0 meter men mindre än 1,3 meter	16
m	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter	18
n	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,8 meter	20
o	Treaxlad boggi, om avståndet mellan axlarna är högst 1,3 meter	21
p	Treaxlad boggi, om avståndet mellan axlarna är större än 1,3 meter	24
q	Boggi med fyra eller flera axlar	24

Massan för framaxlar i följd eller bakaxlar i följd, som inte utgör en boggi, får inte vara större än det värde för massa som tillåts för motsvarande boggi.

Bilaga 6 tabell 3
Bilars största tillåtna massa (117 §)

	Bil	ton
a	Annan tvåaxlad bil än buss	18
b	Treaxlad bil	25

RP 180/2017 rd

c	Treaxlad bil, om dess drivande bakaxel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om varje drivande bakaxel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton	26
d	Treaxlad bil, av vars axlar två är försedda med parhjul eller av vars bakaxlar den ena är styrande eller medspårande och försedd med däck vilkas nominella däckbredd är minst 385 millimeter och den drivande bakaxeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring	28
e	Treaxlad ledbuss	28
f	Fyraxlad bil	31
g	Fyraxlad bil, om dess drivande bakaxel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om varje drivande bakaxel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton	35
h	Femaxlad bil	42
i	Tvåaxlad buss	19,5

En bils massa får dock inte överskrida det värde som fås då till 20 ton för varje 0,10 meter som avståndet mellan bilens yttersta axlar överstiger 1,80 meter läggs	
- om bilen är fyraxlad	320 kilogram
- om bilen av femaxlad	350 kilogram
Av en bils massa ska minst 20 procent belasta den styrande axeln eller de styrande axlarna. Av en personbils massa ska, när bilens belastning motsvarar den största i registrering och bruk tillåtna massan och full massa på bakaxeln, dock minst 30 procent belasta framaxeln.	
Minst 25 procent av massan på en annan bil än en personbil ska belasta den drivande axeln eller de drivande axlarna.	
Massan hos en bil som drivs med alternativa drivkrafter får vara större än det största tillåtna värde som anges i a–h punkten i tabell 3 till den del som tillverkaren visar att massans ökning beror på den extra vikt som den alternativa drivkraften förutsätter. Ökningen får vara högst ett ton.	

Bilaga 6 tabell 4

RP 180/2017 rd

Traktorer, motorredskaps och terrängfordons största tillåtna massa (118 §)

	Fordon (traktor, motorredskap och terrängfordon)	ton
a	Tvåaxlat fordon	18
b	Treaxlat fordon	25
c	Fyraxlat fordon	31
d	Fordon med fem- eller flera axlar	42
e	Fordon som är försedda med band; Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om den största tillåtna massan för bandfordon där massan begränsas av längden på bandens markkontakt samt den största tillåtna massan för bandfordon som är försedda med andra band än band med gummi- eller metallyta.	42
f	Fordon med band med metallyta, med avvikelse från e-punkten	20

På tre- och fyraxlade fordon som uppfyller villkoren för större massa för tre- och fyraxlade fordon i tabell 3, kan de större massorna i fråga tillämpas. På treaxlade ledstyrda fordon kan värdet för massa för treaxlade ledbussar tillämpas. Massan för ett fordon med fler än tre axlar får dock inte överskrida det värde som fås då till 20 ton för varje 0,10 meter som avståndet mellan fordons yttersta axlar överstiger 1,80 meter läggs	
- om fordonet är fyraxlat	320 kilogram
- om fordonet har fem- eller flera axlar	350 kilogram

Bilaga 6 tabell 5

Sammanlagd massa för personer och gods i fordon i kategori L (119 §)

	Fordon	kilogram
a	tvåhjulig moped, trehjulig moped för passagerarbefordran, lätt fyrhjulig för väg och lätt mopedbil för passagerarbefordran	325

RP 180/2017 rd

b	trehjuling	1000
c	tung fyrhjuling för väg och tung terränggående fyrhjuling för passagerarbefordran samt tung mopedbil för passagerarbefordran	525
d	trehjulig moped för godsbefordran och lätt mopedbil för godsbefordran	375
e	tung fyrhjuling för väg och tung terränggående fyrhjuling för godsbefordran	675
f	nyttotrehjuling och tung mopedbil för godsbefordran	1075

Bilaga 6 tabell 6

Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar (122 §)

	Kombination	ton
a	Kombination av bil och påhängsvagn	
a.1	- högst femaxlad	48
a.2	- högst sexaxlad	52
b	Kombination av bil och medelaxelsläpvagn	44
c	Kombination av bil och egentlig släpvagn eller kombination av bil, dolly och påhängsvagn eller kombination av bil, påhängsvagn och ytterligare en påhängsvagn eller kombination av bil, påhängsvagn och medelaxelsläpvagn	
c.1	- fyraxlad	36
c.2	- femaxlad	44
c.3	- sexaxlad	53
c.4	- sjuaxlad	60
c.5	- åttaaxlad	64
c.6	- åttaaxlad, om minst 65 procent av släpvagnens massa eller släpvagnarnas sammanlagda massa belastar sådana axlar som är försedda med parhjul	68
c.7	- minst nioaxlad	69
c.8	- minst nioaxlad, om minst 65 procent av släpvagnens massa eller släpvagnarnas sammanlagda massa belastar sådana axlar som är försedda med parhjul	76

Vid beräkningen av axlarnas antal ska vid kombinationer med sex eller flera axlar inte de axlar beaktas som belastas med en massa som är mindre än fem ton.

RP 180/2017 rd

<p>Massan för en fordonskombination som består av en bil och därtill kopplad släpvagn eller kopplade släpvagnar och som har en massa som överstiger 44 ton får dock inte överskrida det värde som fås när till 20 ton läggs 320 kg för varje 0,10 meter med vilken avståndet mellan fordonets eller fordonskombinationens yttersta axlar överstiger 1,80 meter. Detta ska också tillämpas på en sådan fordonskombination bestående av en bil och en påhängsvagn som ingår i en kombination som avses i c-punkten, om fordonskombinationens massa överstiger 44 ton. I en fordonskombination vars massa överstiger 40 ton ska avståndet mellan den bakersta axeln på bilen och den främsta axeln på en släpvagn med en kopplingsmassa som överstiger 10 ton vara minst 3,00 meter.</p>
<p>Om massan för en fordonskombination överstiger 68 ton, ska minst 20 procent av fordonskombinationens massa belasta de drivande axlarna.</p>
<p>Motoreffekten för bilar som används i fordonskombinationer vars massa överstiger 44 ton ska vara minst 5 kilowatt för varje ton kombinationsmassa. En fordonskombination vars massa överstiger 60 ton får dock användas till och med den 30 april 2018, om bilens motoreffekt överstiger det värde som fås ur formeln: 300 kilowatt + 2,625 kilowatt/ton x (kombinationsmassan i ton – 60 ton).</p>
<p>Det som föreskrivs i a-punkten ska också tillämpas på en sådan fordonskombination bestående av en bil och en påhängsvagn som ingår i en kombination som avses i c-punkten.</p>

Bilaga 6 tabell 7

Kopplingsmassa för ett släpfordon som kopplas till en traktor vid andra transporter än sådana som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (121 §)

	Kopplingsmassa för släpfordon	ton
a	Släpfordon som kopplats till annan traktor än en trafiktraktor	10
b	Släpfordon som saknar bromsar	10

RP 180/2017 rd

Bilaga 6 tabell 8

Största tillåtna massa för fordonskombinationer bestående av traktorer, motorredskap eller terrängfordon och släpfordon (123 §)

	Kopplingsmassa för släpfordon	ton
a	Fordonskombination bestående av en traktor, ett motorredskap eller ett terrängfordon och ett släpfordon	
a.1	- högst fyraxlad	36
a.2	- fem- eller fleraxlad	44

De värden på den största tillåtna kombinationsmassan som anges i tabellen tillämpas också på en kombination bestående av en traktor och fler än ett släpfordon.

Bilaga 7 tabell 1

Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa (125 §)

	Bil	meter
a	Buss	13,50
b	Buss med minst tre axlar	15,00

RP 180/2017 rd

c	Buss med ledkonstruktion	18,75
d	Buss med ledkonstruktion med mer än en led	25,25
e	Annan bil	12,00
	Släpvagn	
f	Påhängsvagn samt egentlig släpvagn som används i en fordonskombination som är längre än 22,00 meter; mätt från kopplingstappens vertikalaxel eller framaxelns vridningscentrum till ändan av släpvagnen	12,00
g	Från den i f-punkten avsedda kopplingstappens vertikalaxel eller framaxelns vridningscentrum horisontellt till vilken punkt som helst framför den, exklusive dragstång	2,04
h	Annan än i f-punkten avsedd släpvagn, exklusive dragstång	12,50
	Fordonskombination	
i	Kombination av personbil, paketbil eller buss och något annat en påhängsvagn	18,75
j	Kombination av personbil, paketbil eller lastbil och påhängsvagn	16,50
k	Annan fordonskombination än sådan som avses i i-, l-, m- eller n-punkten	16,50
l	Kombination av bil och medelaxelsläpvagn	18,75
l.1	- varav summan av de inre måtten för lastutrymmena bakom dragbilens förarhytt	15,65
l.2	- och avståndet från främre delen av dragbilens lastutrymme bakom dragbilens förarhytt till bakre ändan av släpvagnens lastutrymme (inre mått)	16,40
m	- dock, med avvikelse från det som föreskrivs ovan, lastad fordonskombination för transport av fordon	20,75
n	Kombination av lastbil och egentlig släpvagn, kombination av lastbil, dolly och påhängsvagn eller kombination av lastbil, påhängsvagn och därtill kopplad medelaxelsläpvagn eller påhängsvagn	25,25
o	Summan av de inre måtten för lastutrymmena bakom dragbilens förarhytt i en fordonskombination som avses i n-punkten, med iakttagande av det mätningssätt som avses i f-punkten	21,42

Om ett tillbehör som kan lösgöras, exempelvis en box för skidor, är fäst på en buss får inte bussens och tillbehörets gemensamma längd överstiga de mått som anges i tabellen.

För över 15,5 meter långa fordonskombinationer bestående av en lastbil med en eller flera släpvagnar krävs en identifieringsskylt som motsvarar den ursprungliga versionen eller en senare ändringsserie till E-reglemente nr 70. Alternativt får fordonskombinationen förses med en skylt på minst 0,30 x 0,80 meter försedd med 25 mm breda kanter i röd fluorescerande färg eller med reflekterande kanter samt med en bild på en fordonskombination i svart på gul reflekterande botten. Under bilden får det finnas en markering för fordonskombinationens längd.

RP 180/2017 rd

Annan last än en container eller växellastkorg som skjuter ut utanför fordonets yttre mått beaktas inte när måtten för lastutrymmena bestäms.
Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med aerodynamiska anordningar enligt artikel 8 b i mått- och viktdirektivet får under de förutsättningar som föreskrivs i direktivet överskrida de mått som anges i tabell 1, med undantag för lastutrymmenas inre mått. En överskridning av måtten är tillåten endast om den är nödvändig för att anordningarna ska kunna fogas till fordonens bakre del, och den får inte leda till en ökning av lastutrymmets storlek.
Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med förarhytter enligt artikel 9 a i mått- och viktdirektivet får under de förutsättningar som föreskrivs i direktivet överskrida de mått som anges i tabell 1, med undantag för lastutrymmenas inre mått. En överskridning av måtten får inte leda till en ökning av lastutrymmets storlek.
En släpvagn eller en fordonskombination, där en container med en längd på 45 fot eller ett växelflak med en längd på 45 fot transporteras som en del av en intermodal transport enligt artikel 2 i mått- och viktdirektivet, får överskrida de mått som anges i tabell 1 med 15 centimeter.

Bilaga 7 tabell 2

Största tillåtna bredd och höjd på bilar och släpvagnar samt fordonskombinationer av dessa (126 §)

	Fordon	meter
a	Största tillåtna höjd på bilar och släpvagnar Måttet får inte överskridas när fordonet är obelastat eller axellyftanordningen i sitt övre läge.	4,40

RP 180/2017 rd

b	Största tillåtna bredd på andra bilar och släpvagnar än sådana som avses i c-, d-, och f-punkten	2,60
c	Största tillåtna bredd på över 22,0 meter långa fordonskombinationer som inte är temperaturkontrollerade	2,55
d	Största tillåtna bredd på bussar	2,55
e	Största tillåtna bredd på bussar som är registrerade som museifordon och som används i trafik högst 50 dagar per kalenderår dock	2,60
f	Största tillåtna bredd på personbilar	2,55
g	Största tillåtna bredd på över 22,0 meter långa fordonskombinationer som är temperaturkontrollerade; som ett temperaturkontrollerat fordon räknas också tankfordon som har en tank som är temperaturkontrollerad och vars vägg är minst 45 millimeter tjock	2,60

Bilaga 7 tabell 3

Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar och tunga fyrhjulingar (127 §)

	Fordon	meter
	Motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar, lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar	

RP 180/2017 rd

a	-längd	4,00
a.1	Längden på fordon i kategori L6e-B dock	3,00
a.2	Längden på fordon i kategori L7e-C dock	3,70
b	- bredd	2,00
b.1	Bredden på fordon i kategori L6e-B och L7e-C dock	1,50
b.2	Bredden på tvåhjuliga mopeder dock	1,00
b.3	Bredd på släpvagnar	1,50
c	- höjd	2,50

Om dragfordonet är bredare än 1,5 meter får släpvagnen med avvikelse från det som anges ovan vara högst lika bred som dragfordonet.

Bilaga 7 tabell 4

Största tillåtna bredd på lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar samt släpvagnar till dessa (128 §)

	Fordon	bredd, meter
a	Lätta elfordon och högst tvåhjuliga cyklar	0,80
b	Motoriserade tvåhjuliga cyklar	1,00
c	Cyklar med fler än två hjul	1,25
d	Släpvagnar för i a–c-punkten avsedda fordon	1,25

Bilaga 8 tabell 1

Största massa på axel och boggi (134 §)

	Axel	ton
a	Annan än drivande axel	10
b	Drivande axel	11,5

RP 180/2017 rd

	Tvåaxlad boggi på motordrivnet fordon	
c	Axelavståndet är mindre än 1,0 meter	11,5
d	Axelavståndet är minst 1,0 meter men mindre än 1,3 meter	16
e	Axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter	18
f	Axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och den drivande axeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller varje drivande axel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 9,5 ton	19
	Tvåaxlad boggi på släpvagn	
g	axelavståndet är mindre än 1,0 meter	11
h	axelavståndet är minst 1,0 meter men mindre än 1,3 meter	16
i	axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter	18
j	axelavståndet är större än 1,8 meter	20
	Treaxlad boggi på släpvagn	
k	axelavståndet är högst 1,3 meter	21
l	axelavståndet är större än 1,3 meter men högst 1,4 meter	24

Bilaga 8 tabell 2
Bilars största tillåtna massa (135 §)

	Bil	ton
a	Tvåaxlad bil	18
b	Treaxlad bil	25

RP 180/2017 rd

c	Treaxlad bil, om dess drivande axel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om varje drivande bakaxel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 9,5 ton	26
d	Treaxlad ledbuss	28
e	Fyraxlad bil med två styrande axlar, om den drivande axeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om varje drivande axel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 9,5 ton	35

För en fyraxlad bil är den största tillåtna massan i ton fem gånger axelavståndet i meter mellan bilens yttersta axlar.

Bilaga 8 tabell 3

Släpvnars största tillåtna massa (136 §)

	Släpvagn	ton
a	Tvåaxlad egentlig släpvagn eller medelaxelsläpvagn	18
b	Treaxlad egentlig släpvagn eller medelaxelsläpvagn	24

Bilaga 8 tabell 4

Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvnars (137 §)

	Kombination	ton
a	Kombination av en tvåaxlad bil och en tvåaxlad släpvagn	36

RP 180/2017 rd

b	Kombination av en tvåaxlad bil och en tvåaxlad påhängsvagn, om påhängsvagnens axelavstånd är större än 1,8 meter och den drivande axeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring	38
c	Kombination av fem- eller sexaxlad bil och släpvagn	40
d	Treaxlad bil med två- eller treaxlad påhängsvagn som i kombinerad transport medför en 40 fots ISO-container dock	44

När en kombination av bil och släpvagn förs i internationell trafik ska minst 25 procent av kombinationens massa belasta den drivande axeln eller de drivande axlarna.

Bilaga 8 tabell 5

Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa (138 §)

	Fordon	meter
a	Buss	13,50
a.1	Buss med minst tre axlar dock	15,00
a.2	Buss med ledkonstruktion dock	18,75
b	Annan bil	12,00
c	Egentlig släpvagn och medelaxelsläpvagn inklusive kopplingsanordningar	12,00
d	Påhängsvagn från kopplingstappens vertikalaxel till ändan av släpvagnen	12,00
e	Från kopplingstappens vertikalaxel på en påhängsvagn horisontellt till vilken punkt som helst framför den	2,04
	Fordonskombination	
f	Kombination av bil och påhängsvagn	16,50
g	Kombination av bil och egentlig släpvagn eller medelaxelsläpvagn	18,75
g.1	- varav summan av de inre måtten för lastutrymmena bakom dragbilens förarhytt	15,65
g.2	- och avståndet från främre delen av dragbilens lastutrymme bakom dragbilens förarhytt till bakre ändan av släpvagnens lastutrymme (inre mått)	16,40

RP 180/2017 rd

Bilaga 8 tabell 6

Andra största tillåtna huvudmått (139 §)

	Fordon	meter
a	Största tillåtna höjd på bilar och släpvagnar	4,00
b	Största tillåtna bredd på motordrivna fordon och släpvagnar	2,55
b.1	Största tillåtna bredd på temperaturkontrollerade fordon dock	2,60

I en kombination av dragbil och egentlig släpvagn ska avståndet mellan den bakersta axeln på bilen och den främsta axeln på släpvagnen vara minst 3,00 meter.

2.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 21 § och 96 § 4 mom., sådana de lyder, 21 § i lagarna 1042/2014 och 507/2017 och 96 § 4 mom. i lag 992/2016, samt
fogas till lagen en ny 21 b § och till 96 §, sådan den lyder i lagarna 992/2016 och 473/2017, nya 5–8 mom. som följer:

21 §

Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård

En *ambulans* är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.

Ett *fordon för prehospital akutsjukvård* är ett fordon som är utrustat för uppgifter inom den prehospitala akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010).

Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård används för förutsätter.

21 b §

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon är räddningsbilar, polisfordon, gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård, försvarsmaktens räddningsbilar, försvarsmaktens ambulanser och militärpolisfordon, vilka är utrustade med en varningslykta med blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon.

96 §

Fordonsförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 66 a § 2 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon.

En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 4 §, 7 § 1 mom. eller 9 § 1 mom. En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro för en förseelse som avses i detta moment.

RP 180/2017 rd

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett obesiktat, oregistrerat eller avställt fordon i strid med 8 § 1 mom. eller 85 § 1 mom.

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 64 § 1 mom. göra en anmälan av ett fordonens sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik kan ägaren eller innehavaren av fordonet påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

På i denna lag avsedda gärningar och försummelser som skett före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de straffansvarsbestämmelser i 4, 5 och 10 § i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) som gällde vid ikraftträdandet. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

3.

Lag

om ändring av VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice (320/2017) en ny 7 § som följer:

7 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

1) artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, eller

2) II avd. 3 kap. 13 §.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

På i denna lag avsedda gärningar och försummelser som skett före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de straffansvarsbestämmelser i 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) som gällde vid ikraftträdandet. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

4.

Lag

om ändring av 2 a kap. 3 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 2 a kap. 3 § 2 mom., sådant det lyder i lag 550/1999,
som följer:

3 §

Det totala bötesbeloppet

Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att det totala bötesbelopp som bestäms för vissa brott och förseelse ska höjas så att det blir lika stort som den största ordningsbot som bestäms för ett likartat brott eller lika stort som en avgift för trafikförseelse enligt vägtrafiklagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

5.

Lag

om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om ordningsbotsförelser

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Genom denna lag upphävs 2–11 § i lagen om ordningsbotsförelser (986/2016).

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

6.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. och 93 § 2 mom., av dem 93 § 2 mom. sådant det lyder i lag 999/2016, samt
fogas till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1081/2012 och 1614/2015, ett nytt 5 mom., till 65 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 70/2015, ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2–4 mom. blir 3–5 mom., och till 93 §, sådan den lyder i lag 999/2016, ett nytt 3 mom. som följer:

4 §

Körkortskategorier

Vid persontransport med en påhängsvagn eller två eller flera till varandra kopplade släpvagnar ska dragfordonets förare ha ett körkort som ger rätt att köra fordonskombinationer i kategori DE.

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

- 1) trafikförseelse enligt 6 kap. i vägtrafiklagen, med undantag av andra gärningar som bestraffas med avgift för trafikförseelse än
 - a) förbjuden användning av kommunikationsutrustning vid körning enligt 98 § 2 mom. i vägtrafiklagen,
 - b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivet fordon enligt vägtrafiklagen med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikordning är 60 kilometer i timmen eller lägre,
 - c) överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivet fordon enligt vägtrafiklagen med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikordning är högre än 60 kilometer i timmen,
 - d) underlåtelse att iaktta röd trafikljussignal enligt 74 § i vägtrafiklagen,
- 2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt lagen om transportservice (320/2017),
- 3) äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen eller smitning i vägtrafik enligt 23 kap. 11 § i strafflagen,
- 4) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt lagen om transportservice; dock inte förseelse gällande handlingar enligt II avd. 3 kap. 13 §,
- 5) detektorförseelse enligt 3 § 1 punkten i lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998),
- 6) förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 19 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

RP 180/2017 rd

Vid tillämpningen av 1 mom. beaktas de förseelser för vilka det har påförts en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen endast om den som begått förseelsen har fotograferats eller med ett motsvarande tekniskt system registrerats vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet stoppats på så sätt att personen i fråga skulle ha kunnat identifierats.

93 §

Körkortsförseelse

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

På i denna lag avsedda gärningar och försummelser som skett före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de straffansvarsbestämmelser i 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) som gällde vid ikraftträdandet. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

7.

Lag

om upphävande av 21 § i lagen om parkeringsövervakning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 21 § i lagen om parkeringsövervakning (727/2011).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om upphävande av lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (1207/2011).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

9.

Lag

om upphävande av lagen om vägtrafikens tryggande genom vägmärken i vissa fall

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs lagen om vägtrafikens tryggande genom vägmärken i vissa fall (184/1970).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

10.

Lag

om ändring av 35 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 235/2007, och 35 § 1 mom. 1 och 2 punkten
som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonregistreringsskyldighet fordonslagen (1090/2002) och förordningar utfärdade med stöd av den samt de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (/) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

35 §

Skattebefrielse på grundval av handikapp

Befrielse från grundskatt beviljas

- 1) en person som beviljats sådant parkeringstillstånd för rörelsehindrade som avses i 39 § i vägtrafiklagen,
 - 2) en person som transporterar en sådan person med funktionsnedsättning som beviljats ett tillstånd som avses i 1 punkten, eller
-

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

11.

Lag

om ändring av 2 och 4 § i lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 2 § 1 mom 1 punkten och 4 § 1 mom., av
dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 654/2011, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett i fordonslagen (1090/2002) avsett fordon,

4 §

Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser

Ett fordons ägare, innehavare och förare är skyldiga att utan dröjsmål och senast inom två
dygn efter en trafikolycka flytta fordonet från olycksplatsen.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

12.

Lag

om ändring av 15 b § i polisförvaltningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i polisförvaltningslagen (110/1992) 15 b § 4 mom., sådant det lyder i lag 1096/2015,
som följer:

15 b §

Komplettering av polispersonalen

Den som hör till den kompletterande polispersonalen kan placeras som ordningsvakt enligt 26 § 1 mom. 1 punkten i lagen om privata säkerhetstjänster (1085/2015) vid tillfällen som har samband med utbildningen av kompletterande polispersonal och kan förordnas att vid ett sådant tillfälle reglera trafiken så som avses i 65 § i vägtrafiklagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

13.

Lag

om ändring av 18 och 89 § i banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i banlagen (110/2007) 89 § 6 mom., sådant det lyder i lag 567/2016, och
ändras 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag 567/2012, som följer:

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

Om användningen av en plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för väg- eller järnvägstrafikens säkerhet, kan banhållaren besluta att väghållaren för att avvärja faran ska göra behövliga ändringar av plankorsningen eller den del av vägen som leder till korsningen eller besluta att plankorsningen ska stängas, avlägsnas eller flyttas, eller fastställa begränsningar för fordonstrafiken i plankorsningen. Banhållaren ska i god tid på förhand underrätta väghållaren om en ändring som avses i detta moment. Om väghållaren försummar de skyldigheter som anges i beslutet, får banhållaren utföra eller låta utföra de behövliga åtgärderna på väghållarens bekostnad, samt trots det som föreskrivs i 71 § 1 mom. i vägtrafiklagen (/) sätta upp en trafikanordning som begränsar trafiken i plankorsningen. Anordnandet av behövliga ersättande trafikförbindelser som föranleds av ändring, flytt eller avlägsnande av en plankorsning och därmed förknippade ersättningsfrågor behandlas vid den vägförrättning för en enskild väg som banhållaren ska ansöka om efter att ha meddelat sitt beslut.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

14.

Lag

om ändring av 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om förvaltningsdomstolarna (430/1999) 12 b § 1 mom. 1 och 4 punkten, sådana de lyder, 12 b § 1 mom. 1 punkten i lag 730/2011 och 12 b § 1 mom. 4 punkten i lag 648/2016, som följer:

12 b §

Domförhet med en ledamot

Förvaltningsdomstolen är domför även med en ledamot när den avgör fullföljdsärenden som gäller

1) tillämpningen av vägtrafiklagen (/), lagen om parkeringsövervakning (727/2011) eller lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979),

4) körrätt och körkort enligt körkortslagen (386/2011),

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 23 november 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i fordonslagen (1090/2002) 21 § och 96 § 4 mom., sådana de lyder, 21 § i lagarna 1042/2014 och 507/2017 och 96 § 4 mom. i lag 992/2016, samt *fogas* till lagen en ny 21 b § och till 96 §, sådan den lyder i lagarna 992/2016 och 473/2017, nya 5–8 mom. som följer:

Gällande lydelse

21 §

Ambulans

En *ambulans* är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.

(fogas)

Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser används för förutsätter.

Föreslagen lydelse

21 §

Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård

En ambulans är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.

Ett fordon för prehospital akutsjukvård är ett fordon som är utrustat för uppgifter inom den prehospitala akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010).

Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser *och fordon för prehospital akutsjukvård*, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Trafiksäkerhetsverket meddelar *närmare* föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslykter, varningslykter, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser *och fordon för prehospital akutsjukvård* används för förutsätter.

21 b §

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon är räddningsbilar, polis-

(fogas)

fordon, gränsbevakningsväsendets fordon, Tullens fordon, ambulanser, fordon för prehospital akutsjukvård, försvarsmaktens räddningsbilar, försvarsmaktens ambulanser och militärpolisfordon, vilka är utrustade med en varningslykta med blått blinkande ljus och en ljudsignalanordning för utryckningsfordon.

96 §

Fordonsförseelse

Bestämmelser om ordningsbot som enda straff för fordonsförseelse vid överträdelse av de allmänna säkerhetskraven för fordon som föreskrivs i 4 § 1 mom., det krav på konstruktion, utrustning eller skick för motordrivna fordon eller släpfordon som föreskrivs i 4 §, 7 § 1 mom. eller 9 § 1 mom., det förbud mot användning av ett obesiktat, oregistrerat eller avställt fordon som föreskrivs i 8 § 1 mom. eller 85 § 1 mom., den skyldighet avseende registeranmälan som föreskrivs i 64 § 1 mom. samt den skyldighet att medföra handlingar som föreskrivs i 66 a § 1 mom. finns i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016).

(fogas)

96 §

Fordonsförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 66 a § 2 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon.

En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 4 §, 7 § 1 mom. eller 9 § 1 mom. En mopedist eller en ägare eller varaktig innehavare av en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro för en förseelse som avses i detta moment.

(fogas)

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett obesiktat, oregistrerat eller avställt fordon i strid med 8 § 1 mom. eller 85 § 1 mom.

(fogas)

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 64 § 1 mom. göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än

RP 180/2017 rd

(fogas)

användning av fordonet i trafik kan ägaren eller innehavaren av fordonet påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen (/).

3.

Lag

om ändring av VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice (320/2017) en ny 7 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon

(fogas)

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

1) artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, eller

2) II avd. 3 kap. 13 §.

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen (/).

4.

Lag

om ändring av 2 a kap. 3 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 2 a kap. 3 § 2 mom., sådant det lyder i lag 550/1999,
som följer:

Gällande lydelse

3 §

Det totala bötesbeloppet

Genom förordning kan bestämmas att det totala bötesbelopp som bestäms för vissa brott och förseelse skall höjas så att det blir lika stort som den största ordningsbot som bestäms för ett likartat brott.

Föreslagen lydelse

3 §

Det totala bötesbeloppet

Genom förordning *av statsrådet* kan *det föreskrivas* att det totala bötesbelopp som bestäms för vissa brott och förseelse *ska* höjas så att det blir lika stort som den största ordningsbot som bestäms för ett likartat brott *eller lika stort som en avgift för trafikförseelse enligt vägtrafiklagen (/)*.

5.

Lag

om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om ordningsbotsförelseer

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Genom denna lag upphävs 2–11 § i lagen om ordningsbotsförelseer (986/2016).

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Gångtrafikförelseer

Gångtrafikförelseer

En gående föreläggs en ordningsbot på 20 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

(upphävs)

1) förbudet i 3 § 2 mom. i vägtrafiklagen (267/1981) mot att hindra eller störa trafiken, skyldigheten i 4 § i den lagen att följa tecken eller anvisning som ges av den som reglerar trafiken eller tecken eller anvisning som ges med trafikordning, skyldigheten enligt 6 § i den lagen att lämna fri passage för utryckningsfordon eller procession eller trafikreglerna om gående i 40–44 § i den lagen, eller

2) skyldigheten enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den att följa trafikordningar och förbudet mot att röra sig på område för motorväg

3 §

Förelseer av förare av motorlösa fordon och därmed jämförbara fordon

En cyklist eller en förare av något annat motorlöst fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

(upphävs)

1) förbudet i 3 § 2 mom. i vägtrafiklagen mot att hindra eller störa trafiken eller trafikreglerna för förare av fordon i 2 kap. i den lagen,

2) bestämmelsen om allmänna säkerhetskrav

för fordon i 4 § 1 mom. i fordonslagen (1090/2002),

3) skyldigheten enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den att följa trafikanordningar och förbudet mot att röra sig på område för motorväg, eller

4) bestämmelserna i vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den om begränsning av persontransport på cykel.

Användare av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots enligt 45 § 2 mom. i vägtrafiklagen föreläggs en ordningsbot på 40 euro för ett förfarande enligt 1 mom. i denna paragraf, om han eller hon då framförde förflyttningshjälpmedlet snabbare än i gångfart.

4 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar (upphävs)

*1) enligt 66 a § 2 mom. i fordonslagen,
2) enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den,
3) enligt 29 § 1 mom. i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006), om överträdaren är någon annan än en trafikidkare,
4) enligt 32 § i körkortslagen (386/2011),
5) enligt 23 § i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), eller
6) enligt 17 § 2 mom. i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007).*

5 §

Förseelser som gäller ett motordrivet fordons konstruktion, utrustning och skick

En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 70 euro, om denne uppsåtligen (upphävs)

eller av oaktsamhet bryter mot

- 1) bestämmelserna om motordrivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 4 §, 7 § 1 mom. eller 9 § 1 mom. i fordonslagen, eller
- 2) bestämmelser som med stöd av vägtrafiklagen utfärdats om användning av däck och dubbar och om kopplande av fordon och släpvagn.

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

6 §

Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning

Föraren av och passagerarna i fordon som avses i 88 § 1 mom. i vägtrafiklagen föreläggs en ordningsbot på 70 euro om de uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning. En ordningsbot av samma storlek föreläggs också i följande fall, om gärningen begås uppsåtligen eller av oaktsamhet:

- 1) en förare transporterar barn i ett fordon i strid med 88 a § i vägtrafiklagen,
- 2) en förmyndare, vårdnadshavare eller förare försummar den skyldighet som i 88 c § 1 mom. i vägtrafiklagen föreskrivs i fråga om användning av skyddsanordningar för barn under 15 år,
- 3) en förare försummar den aktsamhetsplikt som föreskrivs i 88 c § 2 mom. i vägtrafiklagen för förare av fordon som har registrerats för högst 16 passagerare.

Föraren av och passagerarna på eller i fordon som avses i 89 § 1 mom. i vägtrafiklagen föreläggs en ordningsbot på 70 euro, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm av godkänd typ. En ordningsbot av samma storlek föreläggs också en förare som

uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten enligt 89 § 2 mom. i vägtrafiklagen att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.

7 §

Överskridande av hastighetsbegränsning med motordrivet fordon

Om den högsta tillåtna hastigheten enligt 25 § 1 mom. i vägtrafiklagen eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den är högst 60 kilometer i timmen, föreläggs föraren av ett motordrivet fordon, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten (upphävs)

- 1) med högst 15 kilometer i timmen en ordningsbot på 170 euro,*
- 2) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen en ordningsbot på 200 euro.*

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

- 1) med högst 15 kilometer i timmen en ordningsbot på 140 euro,*
- 2) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen en ordningsbot på 200 euro.*

En mopedist som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen, föreläggs dock en ordningsbot på 100 euro.

Om den högsta tillåtna hastigheten har överskridits på en gårdsgata eller gågata i strid med vad som föreskrivs i 33 eller 33 a § i vägtrafiklagen, föreläggs dock inte ordningsbot.

8 §

Andra trafikförseelser av förare av motor-

drivna fordon

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagens (upphävs)

- 1) 8 § 1 mom. eller 9 § om framförande av fordon på körbanan,*
- 2) 11 § om val av körfält, 12 § 2 mom. om svängning eller 15 § 2 mom. om körning in i korsning,*
- 3) 16 § om möte,*
- 4) 24 a § om användning av kommunikationsapparat under körning,*
- 5) 34 § 1 mom. om givande av ljud- och ljussignaler,*
- 6) 35 § 1 mom. om givande av tecken med riktningsvisare eller på annat synligt sätt,*
- 7) 36 §, 37 § 1 eller 4 mom. eller 38 § om användning av ljus, eller*
- 8) 39 § 2 mom. om att stanna fordonet före en färjas skyddsanordningar.*

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs också en ordningsbot enligt 1 mom., om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som föreskrivs i vägtrafiklagen eller vad som bestäms med stöd av den om

- 1) den minimihastighet som krävs av ett fordon på motorvägar eller motortrafikleder, bogsering av fordon på eller körning eller omkörning av fordon med anlitande av fel körfält på motorvägar eller motortrafikleder,*
- 2) iakttagande av grönt eller gult trafikljus,*
- 3) körning på körfältslinje,*
- 4) överskridande av eller körning på vit spärmlinje eller spärrområde eller framförande, stannande eller parkering av fordon på vitt spärrområde, eller*
- 5) gruppering som anges med vit körfältspil.*

Likaså föreläggs föraren av ett motordrivet fordon en ordningsbot enligt 1 mom., om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot med vägmärke angivna andra

påbud, förbud, begränsningar eller bestämmelser än de som gäller väjningsplikt vid möte eller i korsning, obligatoriskt stannande, fordons eller fordonskombinations största tillåtna massa, fordons största tillåtna massa på axel eller boggi, omkörningsförbud eller obligatoriskt stannande för tullkontroll eller annan granskning.

Den ordningsbot som föreläggs en mopedist för de förseelser som avses i 1 och 2 mom. är dock 70 euro. En ordningsbot av samma storlek föreläggs en mopedist också, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som bestäms eller föreskrivs om rött trafikljus.

9 §

Störande och onödig körning med motor-drivna fordon

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av 86 § i vägtrafiklagen eller vad som med stöd av vägtrafiklagen föreskrivs om störande eller onödig körning eller tomgångskörning med motordrivet fordon föreläggs föraren en ordningsbot på 70 euro. (upphävs)

10 §

Förseelser som gäller besiktning och anmälan för registrering av fordon

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången användning i strid med 8 § 1 mom. eller 85 § 1 mom. i fordonslagen av ett obesiktigt, oregistrerat eller avställt fordon föreläggs föraren en ordningsbot på 70 euro. (upphävs)

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången underlåtelse att enligt 64 § 1 mom. i fordonslagen göra en anmälan av ett fordons sådana registeruppgifter som gäller något annat än användning av fordonet i trafik föreläggs ägaren eller innehavaren av fordonet en ordningsbot på 70 euro.

11 §

Förseelser som gäller personbefordran med motordrivna fordon

För en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av 87 § 2 mom. i vägtrafiklagen eller vad som med stöd av vägtrafiklagen föreskrivs om personbefordran med motordrivna fordon föreläggs föraren en ordningsbot på 100 euro. (upphävs)

Vad som föreskrivs i 1 mom. tillämpas dock inte, om en person är placerad

1) så att det hindrar förarens sikt eller stör manövreringen eller så att en lykta, reflektor eller skylt som det är bestämt att fordonet ska ha blir täckt, eller

2) i lastutrymmet eller på lastflaket till någon annan bil än en last- eller paketbil.

6.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. och 93 § 2 mom., av dem 93 § 2 mom. sådant det lyder i lag 999/2016, samt
fogas till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1081/2012 och 1614/2015, ett nytt 5 mom., till 65 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 70/2015, ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2–4 mom. blir 3–5 mom., och till 93 §, sådan den lyder i lag 999/2016, ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

4 §

Körkortskategorier

Körkortskategorier

(fogas)

Vid persontransport med en påhängsvagn eller två eller flera till varandra kopplade släpvagnar ska dragfordonets förare ha ett körkort som ger rätt att köra fordonskombinationer i kategori DE.

65 §

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

- 1) trafikförseelse enligt 103 § i vägtrafiklagen, med undantag av andra gärningar som bestraffas med ordningsbot än
 - a) förbjuden användning av mobiltelefon vid körning enligt 24 a § 2 mom. i vägtrafiklagen,
 - b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivet fordon enligt 25 § 1 och 2 mom. i vägtrafiklagen,
- 2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt 105 a § i vägtrafiklagen,
- 3) äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen eller smitning i vägtrafik enligt 23 kap. 11 § i strafflagen,
- 4) fordonsförseelse enligt 96 § 1 mom. i for-

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

- 1) trafikförseelse enligt 6 kap. i vägtrafiklagen, med undantag av andra gärningar som bestraffas med avgift för trafikförseelse än
 - a) förbjuden användning av kommunikationssutrustning vid körning enligt 98 § 2 mom. i vägtrafiklagen,
 - b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivet fordon enligt vägtrafiklagen med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikordning är 60 kilometer i timmen eller lägre,
 - c) överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivet fordon enligt vägtrafiklagen

donslagen,
 5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt 24 § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare,
 6) detektorförseelse enligt 3 § 1 punkten i lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998),
 7) förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 19 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikordning är högre än 60 kilometer i timmen,
d) underlåtelse att iaktta röd trafikljussignal enligt 74 § i vägtrafiklagen,
 2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt lagen om transportservice (320/2017),
 3) äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen eller smitning i vägtrafik enligt 23 kap. 11 § i strafflagen,
 4) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt lagen om transportservice; dock inte förseelse gällande handlingar enligt II avd. 3 kap. 13 §,
 5) detektorförseelse enligt 3 § 1 punkten i lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen (546/1998),
 6) förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt 19 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

(fogas)

Vid tillämpningen av 1 mom. beaktas de förseelser för vilka det har påförts en fordonsspecifik avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen endast om den som begått förseelsen har fotograferats eller med ett motsvarande tekniskt system registrerats vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet stoppats på så sätt att personen i fråga skulle ha kunnat identifierats.

93 §

Körkortsförseelse

Bestämmelser om ordningsbot som enda straff för brott mot skyldigheten att medföra handlingar enligt 32 § vid körning finns i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016).

(fogas)

93 §

Körkortsförseelse

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar via körning,

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen (/).

7.

Lag

om upphävande av 21 § i lagen om parkeringsövervakning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Genom denna lag upphävs 21 § i lagen om parkeringsövervakning (727/2011).

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

21 §

Fordon som används vid parkeringsövervakning

(upphävs)

På fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning tillämpas vad som i 48 § 4 mom. i vägtrafiklagen föreskrivs om fordon som används vid trafikövervakning.

8.

Lag

om upphävande av lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Genom denna lag upphävs lagen om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (1207/2011).

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens syfte

I denna lag föreskrivs om genomförande av vissa bestämmelser i rådets beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, nedan Prümrådsbeslutet.

(upphävs)

2 §

En annan medlemsstats tjänstemans deltagande i en gemensam insats i Finland

En behörig tjänsteman i en annan medlemsstat som deltar i en i artikel 17 i Prümrådsbeslutet avsedd gemensam insats i Finland har på Finlands territorium rätt att i enlighet med en finländsk polismans anvisningar utöva sådana polisbefogenheter som polismannen med stöd av sin behörighet anvisar. En tjänsteman i en annan medlemsstat har rätt att under en finländsk polismans uppsikt använda sådana maktmedel som polismannen med stöd av sina befogenheter bemyndigar honom eller henne att använda.

(upphävs)

Vad som i 1 mom. föreskrivs om finländsk polisman tillämpas på motsvarande sätt på finländsk gränsbevakningsman och tullman, då dessa leder gemensamma insatser.

En tjänsteman i en annan medlemsstat som deltar i en gemensam insats kan ges rätt att på Finlands territorium bära skjutvapen och

andra maktmedelsredskap. Beslut om rätt att bära skjutvapen eller andra maktmedelsredskap fattas av en polisman som hör till befälet eller vid gränsbevakningsväsendet och tullverket av en anhållningsberättigad tjänsteman. Maktmedelsredskap får användas endast i en sådan nödvärnssituation som avses i 4 kap. 4 § i strafflagen (39/1889) och i en situation där en polisman, gränsbevakningsman eller tullman med stöd av sina befogenheter i ett enskilt fall bemyndigar en tjänsteman i en annan medlemsstat att använda maktmedelsredskap.

3 §

En annan medlemsstats tjänsteman som fordonsförare

Behöriga tjänstemän i en annan medlemsstat som är verksamma på Finlands territorium i ett samarbete enligt Prümrådsbeslutet har då de framför ett fordon de rättigheter som i 6 § 1 mom., 25 § 3 mom. och 48 § i vägtrafiklagen (267/1981) föreskrivs för finländska förare av polisfordon.

(upphävs)

4 §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om behöriga myndigheter och tjänstemän samt om nationella kontakt- och samordningsställen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(upphävs)

5 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 15 december 2011.

(upphävs)

10.

Lag

om ändring av 35 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 235/2007, och 35 § 1 mom. 1 och 2 punkten som följer:

Gällande lydelse

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonregistreringsskyldighet fordonslagen (1090/2002) och förordningar utfärdade med stöd av den samt de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (267/1981) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

35 §

Skattebefrielse på grundval av handikapp

Befrielse från grundskatt beviljas
1) en person som beviljats sådant parkeringstillstånd för handikappade som avses i 28 b § vägtrafiklagen,
2) en person som transporterar en person med handikapp som beviljats sådant tillstånd som avses i 1 mom. eller

Föreslagen lydelse

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonregistreringsskyldighet fordonslagen (1090/2002) och förordningar utfärdade med stöd av den samt de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (/) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

35 §

Skattebefrielse på grundval av handikapp

Befrielse från grundskatt beviljas
1) en person som beviljats sådant parkeringstillstånd för *rörelsehindrade* som avses i 39 § i vägtrafiklagen,
2) en person som transporterar en *sådan* person med *funktionsnedsättning* som beviljats *ett tillstånd* som avses i 1 punkten, eller

11.

Lag

om ändring av 2 och 4 § i lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 2 § 1 mom 1 punkten och 4 § 1 mom., av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 654/2011, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett fordon enligt definitionen i 2 a § i vägtrafiklagen (267/1981),

I denna lag avses med

1) *fordon* ett i *fordonslagen (1090/2002)* avsett fordon,

4 §

4 §

Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser

Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser

Ett fordons ägare, innehavare och förare är skyldiga att utan dröjsmål och senast inom två dygn efter en trafikolycka flytta fordonet från olycksplatsen. *Bestämmelser om flyttning av fordon i samband med en olycka där någon har omkommit eller skadats svårt finns i 60 § i vägtrafiklagen.*

Ett fordons ägare, innehavare och förare är skyldiga att utan dröjsmål och senast inom två dygn efter en trafikolycka flytta fordonet från olycksplatsen.

12.

Lag

om ändring av 15 b § i polisförvaltningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i polisförvaltningslagen (110/1992) 15 b § 4 mom., sådant det lyder i lag 1096/2015,
som följer:

Gällande lydelse

15 b §

Komplettering av polispersonalen

Den som hör till den kompletterande polispersonalen kan placeras som ordningsvakt enligt 26 § 1 mom. 1 punkten i lagen om privata säkerhetstjänster (1085/2015) vid tillfällena som har samband med utbildningen av kompletterande polispersonal och kan förordnas att vid ett sådant tillfälle reglera trafiken så som avses i 49 § i vägtrafiklagen (267/1981).

Föreslagen lydelse

15 b §

Komplettering av polispersonalen

Den som hör till den kompletterande polispersonalen kan placeras som ordningsvakt enligt 26 § 1 mom. 1 punkten i lagen om privata säkerhetstjänster (1085/2015) vid tillfällena som har samband med utbildningen av kompletterande polispersonal och kan förordnas att vid ett sådant tillfälle reglera trafiken så som avses i 65 § i vägtrafiklagen (/).

13.

Lag

om ändring av 18 och 89 § i banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i banlagen (110/2007) 89 § 6 mom., sådant det lyder i lag 567/2016, och
ändras 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag 567/2012, som följer:

Gällande lydelse

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

Om användningen av en plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för väg- eller järnvägstrafikens säkerhet, kan banhållaren besluta att väghållaren för att avvärja faran ska göra behövliga ändringar av plankorsningen eller den del av vägen som leder till korsningen eller besluta att plankorsningen ska stängas, avlägsnas eller flyttas, eller fastställa begränsningar för fordonstrafiken i plankorsningen. Banhållaren ska i god tid på förhand underrätta väghållaren om en ändring som avses i detta moment. Om väghållaren försummar de skyldigheter som anges i beslutet, får banhållaren utföra eller låta utföra de behövliga åtgärderna på väghållarens bekostnad, samt trots det som bestäms i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen (267/1981) sätta upp en trafikanordning som begränsar trafiken i plankorsningen. Anordnandet av behövliga ersättande trafikförbindelser som föranleds av ändring, flytt eller avlägsnande av en plankorsning och därmed förknippade ersättningsfrågor behandlas vid den vägförrättning för en enskild väg som banhållaren ska ansöka om efter att ha meddelat sitt beslut.

89 §

Föreslagen lydelse

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

Om användningen av en plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för väg- eller järnvägstrafikens säkerhet, kan banhållaren besluta att väghållaren för att avvärja faran ska göra behövliga ändringar av plankorsningen eller den del av vägen som leder till korsningen eller besluta att plankorsningen ska stängas, avlägsnas eller flyttas, eller fastställa begränsningar för fordonstrafiken i plankorsningen. Banhållaren ska i god tid på förhand underrätta väghållaren om en ändring som avses i detta moment. Om väghållaren försummar de skyldigheter som anges i beslutet, får banhållaren utföra eller låta utföra de behövliga åtgärderna på väghållarens bekostnad, samt trots det som föreskrivs i 71 § 1 mom. i vägtrafiklagen (/) sätta upp en trafikanordning som begränsar trafiken i plankorsningen. Anordnandet av behövliga ersättande trafikförbindelser som föranleds av ändring, flytt eller avlägsnande av en plankorsning och därmed förknippade ersättningsfrågor behandlas vid den vägförrättning för en enskild väg som banhållaren ska ansöka om efter att ha meddelat sitt beslut.

Underhåll av plankorsningar och broar

För uppsättandet av trafikanordningar som avses i 2–4 mom. behövs inte sådant samtycke av kommunen som avses i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen. (upphävs)

14.

Lag

om ändring av 12 b § i lagen om förvaltningsdomstolarna

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om förvaltningsdomstolarna (430/1999) 12 b § 1 mom. 1 och 4 punkten, sådana de lyder, 12 b § 1 mom. 1 punkten i lag 730/2011 och 12 b § 1 mom. 4 punkten i lag 648/2016, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

12 b §

12 b §

Domförhet med en ledamot

Domförhet med en ledamot

Förvaltningsdomstolen är domför även med en ledamot när den avgör fullföljsärenden som gäller

1) tillämpningen av lagen om parkeringsövervakning (727/2011) eller lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979),

4) körrätt och körkort enligt körkortslagen (386/2011) och 5 kap. i vägtrafiklagen (267/1981),

Förvaltningsdomstolen är domför även med en ledamot när den avgör fullföljsärenden som gäller

1) tillämpningen av *vägtrafiklagen* (/), lagen om parkeringsövervakning (727/2011) eller lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979),

4) körrätt och körkort enligt körkortslagen (386/2011),
