

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice, vägtrafiklagen, fordonslagen och lagen om flyttning av fordon ändras. Det huvudsakliga syftet med propositionen är att förbättra trafiksäkerheten.

I propositionen föreslås att det till lagen om transportservice fogas bestämmelser om mikromobilitetstillstånd och om villkor som tillståndet förenas med. Målet är att kommunerna ska ges bättre verktyg än tidigare för att hantera mikromobiliteten och förbättra trafiksäkerheten. Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas en bestämmelse om trafikfylleri med motoriserad cykel eller lätt elfordon. Enligt förslaget är sanktionen en administrativ påföljdsavgift. Dessutom föreslås bestämmelser om tillsynen över iakttagandet av bestämmelsen och om påföljder. I vägtrafiklagen och fordonslagen föreslås dessutom preciseringar som förbättrar trafiksäkerheten.

Propositionen hänför sig till de föresatser i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering som gäller reglering av mikromobiliteten och förbättring av trafiksäkerheten.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2025.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Beredning.....	6
2 Nuläge och bedömning av nuläget	7
2.1 Mikromobilitet i Finland.....	7
2.1.1 Definition av mikromobilitet	7
2.1.2 Mikromobilitetstjänster.....	8
2.1.3 Tillhandahållande och användning av mikromobilitetstjänster i det offentliga gaturummet	9
2.1.4 Kommunernas möjligheter att reglera mikromobiliteten	10
2.1.5 Kommunernas resurser att styra mikromobilitetstjänster	12
2.2 Mikromobilitetens säkerhet	14
2.2.1 Olycksstatistik inom mikromobiliteten.....	14
2.2.2 Olyckor inom mikromobiliteten	14
2.2.3 Rusmedel vid olyckor	16
2.3 Trafikregler för mikromobilitet samt övervakning.....	17
2.3.1 Trafiksäkerhet och sanktioner.....	17
2.3.2 Vägtrafiklagen, fordonslagen och strafflagen.....	18
2.4 Trafikövervakning	23
2.4.1 Polisens trafikövervakning	23
2.4.2 Förundersökning och tvångsmedel	24
2.4.3 Sanktioner för trafikförseelser och -brott	25
2.4.4 Parkeringsövervakning	25
2.4.5 Flyttning av fordon	26
2.5 Trafiksäkerhetsstrategin.....	27
2.5.1 Mikromobilitet i trafiksäkerhetsstrategin	27
2.5.2 Utredning om promillegräns för mikromobilitet	28
2.6 Tidigare behandling i riksdagen	29
2.7 Trafikförsäkring.....	30
3 Målsättning.....	31
3.1 Inledning.....	31
3.2 Kommunernas verktyg och reglering av mikromobiliteten.....	32
3.3 Bestämmelser om trafikfylleri	32
3.4 Övriga korrigeringsbehov	33
4 Förslagen och deras konsekvenser	33
4.1 De viktigaste förslagen	33
4.1.1 Reglering av trafiken och kommunernas verktyg.....	33
4.1.2 Trafikfylleri.....	34
4.1.3 Övriga korrigeringsbehov	35
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	36
4.2.1 Allmänt om konsekvenserna och verksamhetsmiljöns utveckling.....	36
4.2.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten	38

4.2.3	Konsekvenser för tillgången	43
4.2.4	Ekonomiska konsekvenser	43
4.2.5	Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	44
4.2.6	Ekologisk hållbarhet	47
4.2.7	Social hållbarhet och tillgänglighet	47
4.2.8	Konsekvenser för regleringsbördan	48
5	Alternativa handlingsvägar	49
5.1	Handlingsalternativen och deras konsekvenser	49
5.1.1	Reglering av trafiken och kommunernas verktyg	49
5.1.2	Bestämmelser om trafikfylleri	51
5.1.3	Flyttning av felparkerade fordon	53
5.1.4	Förenhetligande av trafikreglerna	54
5.1.5	Åldersgräns för lätta elfordon och skyddshjälmstvång	54
5.2	Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	55
5.2.1	Sverige	55
5.2.2	Norge	56
5.2.3	Estland	57
5.2.4	Polen	58
5.2.5	Danmark	59
5.2.6	Promillegränser för framförande av cykel och lätt elfordon i Europa	60
5.2.7	Effekter av internationell jämförelse på propositionen	61
6	Remissvar	62
6.1	Remissvar om propositionen	62
6.2	Utlåtande av rådet för bedömning av lagstiftningen	65
7	Specialmotivering	65
7.1	Lagen om transportservice	65
7.2	Vägrafiklagen	71
7.3	Fordonslagen	78
7.4	Lagen om flyttning av fordon	80
8	Ikraftträdande	80
9	Verkställighet och uppföljning	80
10	Förhållande till andra propositioner	81
11	Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	81
11.1	Inledning	81
11.2	Allmänna villkor för avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften	81
11.2.1	Den straffrättsliga legalitetsprincipen	81
11.2.2	Tillräknande	82
11.2.3	Förfarandet för påförande av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift	83
11.2.4	Rättssäkerhet	83
11.2.5	Godtagbarheten av avgiften för trafikförseelse som påföljd för de föreslagna förseelserna	83
11.2.6	Proportionaliteten i fråga om avgiften för trafikförseelse	87
11.3	Utredande av berusningstillstånd hos förare av mikromobilitetsfordon samt avbrytande av körning	88
11.4	Mikromobilitetstillstånd och anknytande reglering	92
LAGFÖRSLAG		98

1. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	98
2. Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	101
FÖRFATTNINGSBILAGA.....	104
3. Lag om ändring av 195 § i fordonslagen.....	106
4. Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon.....	107
BILAGA.....	108
PARALLELLTEXT.....	108
1. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	108
2. Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	112
3. Lag om ändring av 195 § i fordonslagen.....	116
4. Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon.....	117

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Propositionen hänför sig till helheten Nyckeln till tillväxt i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering (punkt 6.5 Fungerande bostadsmarknader och smidig trafik). Enligt regeringsprogrammet ska det införas lagstiftning som styr mikromobiliteten (bland annat elsparkcyklar) och städerna och kommunerna ska ges verktyg för hantering av mikromobiliteten. Därtill ställer regeringen enligt regeringsprogrammet som mål för förbättringen av trafiksäkerheten att inga dödsfall ska ske i trafiken i Finland år 2050.

Statsrådet har den 24 mars 2022, i sitt principbeslut om en trafiksäkerhetsstrategi, fastställt riktlinjer om åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och förebygga trafikolyckor. Giltighetstiden för principbeslutet om en trafiksäkerhetsstrategi har förlängts till den nuvarande regeringsperioden. Trafiksäkerhetsstrategins vision är att alla trafikformer före 2050 ska vara så säkra att ingen dör eller skadas allvarligt i trafiken. I strategins åtgärdsprogram anges sammanlagt 103 åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. I åtgärdsprogrammet ingår också flera åtgärder som gäller mikromobilitet. Strategin innehåller åtgärder bland annat för att inrätta ett nätverk för mikromobilitet, för kommunikation om trafikreglerna för mikromobilitet och för att utveckla statistikföringen av mikromobilitetsolyckor. Strategin innehåller också åtgärder för en utredning om promillegränsen för cykling och mikromobilitet samt en utredning för att öka kommunernas befogenheter att styra mobilitetstjänsterna.

De nya trafikformerna har medfört utmaningar, som särskilt gäller trafiksäkerheten och tillgängligheten. Till exempel samutnyttjade elsparkcyklar som hyrs ut har blivit väldigt populära, särskilt i de största städerna. Det är tryggt att använda olika mikromobilitetsfordon, såsom elsparkcyklar och motoriserade cyklar, så länge man följer trafikreglerna, beaktar andra vägtrafikanter, kan hantera förflyttningshjälpmedlet, framför det i nyktert tillstånd och följer uthyrarens villkor. Olycksrisken ökar emellertid om dessa förutsättningar inte uppfylls.

Med mikromobilitet avses i denna proposition framförande av cykel, lätt elfordon eller motoriserad cykel (L1e-A). Mikromobiliteten orsakar farliga situationer och olyckor som vid personskador orsakar betydande kostnader och belastning på hälso- och sjukvården. På årsnivå dör i genomsnitt 18 cyklister och skadas uppskattningsvis 7 200 cyklister i Finland. I Finland skadas årligen uppskattningsvis 1 600 personer enbart i elsparkcykelolyckor som kräver avdelningsvård eller specialiserad sjukvård. Cirka 5–15 procent av de skadade är utomstående vägtrafikanter. Ett centralt problem utöver de olyckor och farliga situationer som inträffat är att tillgängligheten försämras på grund av felparkeringar med mikromobilitetsfordon. Felparkerade fordon kan i betydande grad störa andra vägtrafikanter och i synnerhet personer med nedsatt rörelseförmåga eller synnedsättning. Ett tredje problem som identifierats är kommunernas ökade resursbörda för att styra mikromobilitetstjänsterna samt behovet av att effektivisera regleringen och dess effekter.

För närvarande finns omfattande bestämmelser om mikromobilitet i bland annat vägtrafiklagen (729/2018) och strafflagen (39/1889). Den nuvarande lagstiftningen har emellertid konstaterats delvis vara bristfällig, bland annat vad gäller att framföra ett fordon i berusat tillstånd. Dessutom har problem uppstått på grund av att kommunerna i nuläget inte kan reglera mikromobiliteten på sitt område tillräckligt effektivt. Man har strävat efter att förbättra situationen, bland annat genom frivilliga avtal mellan kommunerna och leverantörerna av mikromobilitetstjänster, trafikövervakning och säkerhetskommunikation. Dessa metoder har emellertid inte gett önskat

slutresultat, även om olyckorna har minskat tack vare veckoslutsbegränsningar, till exempel i Helsingfors. Lagstiftningen är ett centralt instrument för att fastställa vad som är acceptabelt agerande i trafiken, och utveckling av lagstiftningen är ett centralt sätt att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten. Genom en fungerande lagstiftning kan man säkerställa att myndigheterna och kommunerna har tillräckliga och effektiva befogenheter att förebygga trafikolyckor och andra olägenheter som mikromobiliteten medför.

Europeiska kommissionen har bedömt att aktiva mobilitetsformer, såsom gång och cykling, samt lätta eldrivna förflyttningshjälpmedel är mycket viktiga för att främja hållbarheten i städernas trafiksystem. En ökad aktiv mobilitet medför många fördelar för samhället, till exempel är den positiv för hälso- och sjukvården och ger upphov till bättre luft och förbättrad bullernivå i städerna. Enligt Europeiska kommissionen är behovet av att skydda i synnerhet oskyddade vägtrafikanter även i framtiden Europeiska unionens (EU) mest brådskande prioritering inom vägtrafiksäkerheten. Det viktigaste är att vägtrafiken ska bli så trygg som möjligt för fotgängare, cyklister och användare av lätta eldrivna förflyttningshjälpmedel.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen av propositionen inleddes i enlighet med beslutet om författningsprojektet den 26 september 2023.

Innan propositionen bereddes utarbetade kommunikationsministeriet i början av 2023 en bedömningspromemoria om lösnings- och regleringsalternativen för användningen av elsparkcyklar och mikromobilitet. Bedömningspromemorian sändes på remiss via tjänsten utlåtande.fi den 2 mars 2023. Remissutlåtandena begärdes senast den 31 mars 2023. I bedömningspromemorian redogjordes det för den nuvarande situationen med mikromobilitet och regleringen av den samt för de problem som konstaterats i fråga om den. I promemorians presenterades alternativa lösningar på de konstaterade problemen och utvärderades alternativens konsekvenser. Som bilaga till bedömningspromemorian fanns en utredning enligt åtgärd 91 i trafiksäkerhetsstrategins åtgärdsprogram om en promillegräns för cykling och mikromobilitet. Under remissbehandlingen mottogs sammanlagt 86 utlåtanden om bedömningspromemorian, av vilka det har gjorts ett sammandrag. Bedömningspromemorian och utlåtandena om den har utnyttjats i regeringens proposition för att bedöma nuläget, kartlägga alternativen för genomförandet samt bedöma deras konsekvenser.

Hösten 2023 tillsatte kommunikationsministeriet en arbetsgrupp för att bereda den lagstiftning som styr mikromobiliteten i enlighet med föresatserna i regeringsprogrammet. Arbetsgruppens mandatperiod fastställdes till 16 oktober 2023–31 augusti 2025. Miljöministeriet, justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Polisstyrelsen, Kommunförbundet, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet, Handikappforum samt städerna Helsingfors, Åbo och Uleåborg har varit representerade i arbetsgruppen. Arbetsgruppen har sammanträtt sju gånger före remissbehandlingen av utkastet till regeringspropositionen och två gånger efter remissbehandlingen.

Under projektets gång ordnades ett separat samrådsmöte för leverantörer av mikromobilitetstjänster den 31 januari 2024. Under remissbehandlingen ordnades dessutom ett separat samrådsmöte för intressentgrupper den 10 oktober 2024. Propositionsutkastet har också diskuterats bland annat på möten för nätverket för mikromobilitet samt i riksdagens samarbetsgrupp för funktionshinderärenden den 22 november 2024.

Beskrivningen av nuläget och konsekvensbedömningen i propositionen har utarbetats av en särskild expertgrupp vid kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket som grundades för att bedöma propositionens konsekvenser. För arbetet bereddes en bedömningsram där man antecknade de åtgärder som är under beredning, de centrala konsekvenskedjorna och de mest betydande konsekvenserna som ska bedömas. Som material användes bland annat Transport- och kommunikationsverkets uppgifter om marknaden för mikromobilitet, hälso- och sjukvårdsaktörernas uppgifter om personskador samt internationella statistik- och forskningsdata om mikromobilitet. Resultaten av konsekvensbedömningen presenteras närmast som kvalitativ information i förhållande till hur mikromobiliteten skulle utvecklas utan de åtgärder som föreslås i propositionen. Det har inte varit möjligt att utarbeta en omfattande kvantitativ konsekvensbedömning på grund av bristfälliga utgångsuppgifter och granskningsobjektens heterogenitet. Konsekvenserna av de föreslagna bestämmelserna för antalet mikromobilitetsresor och färdvägarnas marknadsandelar i olika städer har inte kunnat modelleras. Tillgängliga uppgifter har dock använts för att göra en grov uppskattning av effekterna på trafiksäkerheten vad gäller de kvantitativa förändringarna av personskador.

Utkastet till regeringens proposition sändes på remiss via tjänsten utlåtande.fi den 24 september 2024. Remissutlåtandena begärdes senast den 1 november 2024. Sammanlagt 74 remissutlåtanden lämnades. Det har gjorts ett sammandrag av utlåtandena.

Regeringspropositionen har bedömts i rådet för bedömning av lagstiftningen. Rådet gav ett utlåtande om propositionen den 5 februari 2025. Rådets utlåtande i ärendet finns på <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

Ett samråd enligt 11 § i kommunallagen (410/2015) har hållits om regeringens propositionen och ärendet har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning i januari 2025.

Beredningsunderlaget till regeringens propositionen finns offentligt tillgängligt på statsrådets projektfönster på <https://statsradet.fi/projekt> med numren LVM044:00/2023 (Regeringens proposition om beredning av lagstiftning som styr mikromobilitet), LVM047:00/2023 (Arbetsgrupp som förbereder lagstiftning som styr mikromobiliteten) och LVM018:00/2023 (bedömningspromemorian Arviomuistio sähköpotkulautilun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Mikromobilitet i Finland

2.1.1 Definition av mikromobilitet

Begreppet mikromobilitet har inte definierats i Finlands lagstiftning. Inte heller internationellt finns det någon etablerad definition. Enligt den ofta använda definitionen av ITF (International Transport Forum) är mikromobilitet användning av fordon med en vikt på högst 350 kilogram och en konstruktiv hastighet på högst 45 kilometer i timmen. Definitionen är mycket bred, eftersom den omfattar till exempel cyklar, lätta elfordon och en del av fordonen i kategori L, men också förflyttningshjälpmedel som stöder och ersätter förflyttning till fots.

Den form av mikromobilitet som granskas i denna proposition är förflyttning med fordon enligt 28 § 1 mom. och 29 § i fordonslagen (82/2021). Utöver de cyklar som uttryckligen nämns i 28 § 1 mom. i fordonslagen beaktas i propositionen också motoriserade cyklar i kategori L1e-A.

Nationellt kan man tala om både mikromobilitet och den mikrotrafik som den bildar. Mikromobilitet kan vara att framföra ett hyrt fordon som ägs av en leverantör av mikromobilitetstjänster. Mikromobilitet kan också innebära att föraren framför ett privat fordon som föraren äger.

Enligt 28 § 1 mom. i fordonslagen avses med cykel ett sådant fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som helt eller delvis framdrivs med muskelkraft och som har minst två hjul. En cykel kan också ha elmotorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt, förutsatt att elmotorerna fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen (cykel med elassistans). Elmotorerna får dock fungera även utan trampning, om hastigheten är högst 6 kilometer i timmen.

Enligt 29 § i fordonslagen avses med lätt elfordon ett sådant annat fordon med elmotor än en i 28 § 1 mom. i fordonslagen avsedd cykel med elassistans eller ett i ramförordningen om fordon i kategori L (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, nedan *ramförordningen om fordon i kategori L*) avsett fordon i kategori L, vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen. Fordon av elsparkcykelmodell som erbjuds som mikromobilitetstjänster är i nuläget främst lätta elfordon.

2.1.2 Mikromobilitetstjänster

Med mikromobilitetstjänst avses en kommersiell eller offentligt ordnad mobilitetstjänst, till exempel tillhandahållande av stadscyklar, lätta elfordon och andra former av mikromobilitet för konsumenter mot vederlag. Mikromobilitetstjänster kännetecknas av att det är enkelt, smidigt och flexibelt för konsumenter att resa med ett samutnyttjat fordon eller förflyttningshjälpmedel som huvudsakligt färd sätt eller som en del av en resekedja. Fordon för uthyrning förs till platser där det normalt eller av vissa skäl (t.ex. evenemang) finns ett antal kunder som uppskattas vara tillräckligt för att bedriva näringsverksamhet. Kännetecknande är också att fordonen tillhandahålls på ett synligt sätt också för nästa användare, så att fordonens användningsgrad är hög och tjänsteleverantörens behov av att flytta fordonen minimeras.

Tillhandahållande av en mikromobilitetstjänst är inte en näringsverksamhet som kräver tillstånd i Finland. Tjänsteleverantörerna verkar på den öppna marknaden där näringsutövningen i huvudsak regleras av den allmänna näringslagstiftningen, konsument säkerhetslagstiftningen och överensstämmelse med god sed vid tillhandahållande av tjänster. Dessutom har bland annat vägtrafiklagen och fordonslagen betydelse för tillhandahållandet av tjänsten. Exempelvis har kommunerna i nuläget inte befogenheter att begränsa tillhandahållandet av mikromobilitetstjänster, eftersom det inte föreskrivs särskilt om detta i lag. I egenskap av väghållare kan kommunerna dock styra mikromobiliteten genom reglering av trafiken.

Utbudet av tjänster har på kort tid utvidgats till olika städer runt om i Finland och användningen av tjänsterna har ökat betydligt. Tjänsterna erbjuds i 40–50 kommuner. I stora och medelstora stadsregioner finns det i allmänhet fler än en tjänsteleverantör. År 2023 hyrde knappt ett tiotal tjänsteleverantörer ut elsparkcyklar och de innehade sammanlagt 56 400 elsparkcyklar. Andelen resor med uthyrda elsparkcyklar uppskattades år 2022 till 0,4 procent av alla resor i Finland och cirka fyra procent av alla resor med kollektivtrafik. Andelen av alla resor var störst i Tammerfors och Åbo, 0,8 procent vardera. År 2023 uppskattades andelen resor med uthyrda elsparkcyklar till 0,4 procent av alla resor i Finland. Beroende på väglaget koncentreras användningen av tjänsterna till andra och tredje kvartalet.

Antalet personer som använt elsparkcykeltjänster var enligt registreringen för tjänsterna 1,05 miljoner år 2023, vilket är mindre än år 2022 (1,17 miljoner). Eftersom en användare kan vara registrerad i flera tjänster är antalet användare i praktiken cirka hälften av de nämnda siffrorna enligt en grov uppskattning. År 2023 gjordes 16,2 miljoner resor med elsparkcyklar som hyrdes ut. År 2022 gjordes 16,9 miljoner resor. År 2019 gjordes 2,5 miljoner resor. I stora stadsregioner gjordes sammanlagt 11,9 miljoner resor, i medelstora stadsregioner sammanlagt 3,8 miljoner resor och i övriga kommuner sammanlagt 1,1 miljoner resor år 2022. Antalet resor år 2022 ökade mest utanför de stora stadsregionerna. I Helsingfors minskade antalet resor med fyra procent. På årsnivå utgjorde resor med uthyrda elsparkcyklar 30,6 miljoner personkilometer åren 2022 och 2023.

År 2023 gjordes flest resor i Helsingfors (3,9 miljoner resor), Åbo (2,4 miljoner resor) och Tammerfors (2,3 miljoner resor). I Helsingfors minskade antalet resor med cirka nio procent och i Tammerfors med cirka 11 procent jämfört med året innan. Dessutom gjordes över en miljon resor i Uleåborg (1,4 miljoner resor) och Jyväskylä (1,3 miljoner resor). I Jyväskylä ökade antalet resor med 29 procent jämfört med året innan.

Tidigare har resorna vanligtvis varit 1,5–1,8 kilometer långa och tagit 7–10 minuter. År 2023 steg resans medellängd till 1,9 kilometer. År 2022 gjordes i genomsnitt 306 resor och år 2023 i genomsnitt 290 resor per elsparkcykel (330 resor år 2021). En enskild kund använde elsparkcykel i genomsnitt 15,4 gånger år 2023.

Man registrerar sig vanligen som användare av en mikromobilitetstjänst med en mobilapplikation. För användningen av elsparkcyklar betalar man beroende på tjänsteleverantör och produkt antingen minutavgifter eller paketavgifter bundna till maximalt antal minuter. Genomsnittspriset för resorna åren 2022 och 2023 har uppskattats till cirka 1,90 euro/resa.

Företagen inom branschen omsatte sammanlagt 32,5 miljoner euro år 2022, vilket var nästan dubbelt så mycket som året innan. År 2023 sjönk omsättningen till 30,8 miljoner euro. Under säsongen sysselsätter företagen människor för att flytta, ladda och underhålla elsparkcyklarna. Inom mikromobilitetstjänsterna förändras tekniken, utbudet och verksamhetsmodellerna snabbt. Konkurrensen uppmuntrar företagen att utveckla tjänsterna och deras kvalitet samt dämpa hyrorna.

Mikromobilitetstjänsterna konkurrerar med andra färd sätt, inklusive lätta förflyttningshjälpmedel som resenärerna själva äger, om marknadsandelen för resor. Det finns ingen statistik eller ens riktgivande uppskattningar av antalet privatägda elsparkcyklar och andra privatägda lätta elfordon samt deras användning. Lätta elfordon används inte bara för resor utan också för olika transporter som betjänar konsumentkunder, bland annat för hemleverans av mat. Statistik eller uppskattningar av antalet sådana fordon eller deras användning finns inte heller.

2.1.3 Tillhandahållande och användning av mikromobilitetstjänster i det offentliga gaturummet

Fordon som tillhandahålls som mikromobilitetstjänster är tillgängliga för konsumenterna i gaturummet, så att fordonen antingen är bundna till fasta parkeringsstationer eller fritt tillgängliga utan stationer. Tjänsteleverantören tar in fordon som saknar station i gaturummet, där konsumenterna tar dem i bruk och oftast parkerar dem på den plats där användningen av tjänsten upphör. Därefter tas fordonet i bruk av följande konsument, om inte tjänsteleverantören flyttar fordonet till en uppsamlade parkeringsplats eller till tjänsteleverantörens lokal för laddning.

Att ta in fordon i gaturummet är i princip att parkera fordonet, om vilket det finns bestämmelser i vägtrafiklagen. Utbudet och användningen av samutnyttjade cyklar och lätta elfordon har lett till att fordon ofta parkeras även i strid med bestämmelserna om parkering i vägtrafiklagen. Felparkering kan orsaka fara för trafiksäkerheten eller störa tillgängligheten. Parkeringsproblemen har ökat i takt med att antalet lätta elfordon som hyrs ut har ökat. Lätta elfordon är ett ganska nytt transportsätt och gatuinfrastrukturens begränsade utrymme har inte helt klarat av att lokalt tillfredsställa parkeringsbehovet för till och med tusentals nya fordon. Motsvarande utrymmesproblem har inte förekommit i samma skala vad gäller samutnyttjade cyklar eller privatägda cyklar eller andra mikromobilitetsfordon. Å andra sidan ökar ibruktageandendet av nya fordon vid sidan av tidigare fordon utmaningarna i anslutning till det knappa utrymmet och iakttagandet av reglerna.

Var och en har rätt att röra sig på de vägområden som förvaltas av kommunerna med iakttagande av trafikreglerna och regleringen av trafiken. Kommunen har i egenskap av väghållare rätt att påverka på vilket sätt gaturummet används för trafik. Kommunen kan besluta om parkeringsarrangemang och i vilken mån den vill möjliggöra användning och parkering av fordon på olika delar av vägen. Kommunen har möjlighet att med trafikanordningar till exempel begränsa körhastigheterna eller förbjuda framförande av ett fordon inom ett visst område.

Leverantörerna av mikromobilitetstjänster använder det offentliga gaturummet för att idka näring och konkurrerar då om parkeringen med den övriga användningen av gaturummet. Okontrollerad parkering av cyklar och lätta elfordon på gång- och cykelbanor hindrar annan användning av gaturummet, försämrar tillgängligheten och ökar risken för skador. Parkering av fordon är inte heller samma slags användning av gaturummet som när till exempel en förplägnadsrörelse genom avtal får rätt att använda gaturummet eller när en hel gata överläts för att ordna en offentlig tillställning. Till exempel parkeringen av hyrda bilar har begränsats genom lagstiftning och de parkeras på samma sätt som andra bilar.

2.1.4 Kommunernas möjligheter att reglera mikromobiliteten

Reglering av trafiken

Mikromobiliteten kan regleras på vägen med hjälp av trafikregleringsmetoder. Bestämmelser om reglering av trafiken finns i 4 kap. i vägtrafiklagen. Regleringen av trafiken hör till väghållarens uppgifter och är ett av de viktigaste sätten att påverka trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken.

Med trafikanordning avses enligt vägtrafiklagen ett trafikljus, ett vägmärke eller en vägmarkering. Bestämmelser om trafikanordningar och uppsättande av dem finns i 70–87 § i vägtrafiklagen samt i bilagorna 2–4 till nämnda lag. Bestämmelser om enhetlig användning av trafikljus, vägmärken och vägmarkeringar finns i statsrådets förordning om användningen av trafikanordningar (379/2020). Transport- och kommunikationsverket har också med bemyndigande enligt 70 § 4 mom. i vägtrafiklagen utfärdat en föreskrift om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått (TRAFICOM/149157/03.04.03.00/2023).

Regleringen av lätta elfordon med trafikanordningar omfattas av samma bestämmelser och principer som regleringen av vilken annan trafik som helst. Det finns dock inga separata trafikanordningar för lätta elfordon, utan vid regleringen av trafiken med dem ska trafikanordningar som huvudsakligen gäller cykling och annan fordonstrafik användas. I samband med vägmärken kan tilläggsskyltar användas för att begränsa märkenas verkan till att gälla till exempel lätta elfordon. Med en tilläggsskylt med text kan man ange att vägmärket gäller lätta elfordon. Regleringen av mikromobiliteten med trafikanordningar behandlas i detalj

i bilaga 1 till bedömningspromemorian om lösnings- och regleringsalternativen för användningen av elsparkcyklar och mikromobilitet.

Regleringen av trafiken förutsätter att trafikanordningar sätts upp och placeras i trafikmiljön. Detta kan medföra betydande kostnader för väghållaren. Exempelvis ett förbud mot elsparkcykling med vägmärken i stadens centrumkvarter kräver ett stort antal vägmärken, eftersom de bör sättas upp på alla infartsgator och cykelbanor i området. Det stora antalet trafikanordningar i trafikmiljön påverkar trafikmiljöns tydlighet, utrymmesanvändning och tillgänglighet.

Genom reglering av trafiken kan man påverka mikrotrafikens smidighet och säkerhet. Regleringen av trafiken löser dock endast en del av de utmaningar som identifierats inom mikromobiliteten. Genom reglering av trafiken kan man inte påverka hur väl vägtrafikanterna känner till trafikreglerna och trafikanordningarna samt hur väl vägtrafikanterna iakttar trafikreglerna och de skyldigheter som fastställts med hjälp av trafikanordningarna. Användningen av trafikanordningar förutsätter parallellt en effektiv trafikövervakning och vägledande kommunikation för att reglerna och skyldigheterna ska iakttagas.

Kommunerna kan inte meddela förpliktande föreskrifter om hur många elsparkcykeloperatörer som får verka inom kommunens område eller hur många elsparkcyklar som får finnas i området. I synnerhet den kvantitativa regleringen av affärsverksamheten är av betydelse med tanke på den näringsfrihet som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen. Grundlagsutskottet har betraktat näringsfriheten som en huvudregel enligt grundlagen och ansett att tillstånd för näringsverksamhet kan krävas bara i undantagsfall. Det har varit möjligt att avtala om maximiantalet elsparkcyklar genom frivilliga avtal mellan kommunerna och tjänsteleverantörerna.

Geostaket och självreglering av tjänsteleverantörer

Förutom vägmärken kan samutnyttjade lätta elfordon också regleras genom att skapa geostaket (geofencing) rent tekniskt. Med geostaket avses att det fysiska området avgränsas virtuellt så att systemet reagerar när användaren överskrider gränsen eller befinner sig inom den. På så sätt kan man förhindra att ett lätt elfordon används eller parkeras på ett visst område eller under en viss tid. Genom att skapa geostaket kan man också införa andra områdes- och tidsbegränsningar, till exempel hastighetsbegränsningar. Hastighets- och tidsbegränsningar för bland annat elsparkcyklar som hyrs ut har numera genomförts med denna metod.

Begränsningarna som införts med hjälp av geostaket är effektiva, eftersom applikationen för mikromobilitetstjänsten inte tillåter föraren att agera i strid med de tekniska begränsningarna. På så sätt förhindrar applikationen en del eventuella uppsåtliga trafikförseelser eller trafikförseelser som begås av oaktsamhet och avlägsnar samtidigt också behovet av myndighetsövervakning. Kommunerna har i nuläget dock inte befogenheter att ålägga företag att skapa geostaket på områden, utan geostaket grundar sig i huvudsak på frivillighet. Med hjälp av geostaket kan man inte reglera privatägda lätta elfordon.

Leverantören av mikromobilitetstjänster kan ställa villkor för användningen av tjänsten, såsom en åldersgräns. Information om villkoren för användningen av tjänsten ges till exempel när en mobilapplikation som hör till tjänsten används eller när man laddar ner applikationen i appbutiken. Tjänsteleverantörerna kan om de så önskar ställa sådana villkor och begränsningar för användningen av sina tjänster som till exempel förbättrar trafiksäkerheten. Dessutom har en del tjänsteleverantörer fastställt hastighetsbegränsningar samt användningsbegränsningar för

sina tjänster nattetid och under veckoslut. Begränsningarna har vanligen grundat sig på frivilliga avtal som tjänsteleverantörerna har ingått med kommunerna.

Ett problem med tjänsteleverantörernas självreglering har upplevts vara att arrangemangen är frivilliga. Risken är till exempel att en ny tjänsteleverantör som etablerar sig på marknaden inte förbinder sig att följa de spelregler eller användningsbegränsningar som andra tjänsteleverantörer och kommunen tillsammans har kommit överens om. Det har krävts resurser av kommunerna för att få till stånd sådana avtal och tjänsteleverantörerna har inte samtyckt till alla sådana åtgärder som kommunerna anser hade kunnat förbättra trafiksäkerheten eller tillgängligheten. Kommunerna och företagen har också haft olika åsikter om till exempel längden på körsäsongerna.

2.1.5 Kommunernas resurser att styra mikromobilitetstjänster

Kommunerna upplever att systemet som baserar sig på den nuvarande modellen med frivilliga avtal skapar orimligt mycket arbete. Kommunerna anser att de inte har kunnat utveckla styrningen av mikromobilitetstjänsterna långsiktigt. Med hjälp av den frivilliga modellen har inte alla eftersträlvade säkerhets- och tillgänglighetseffekter uppnåtts. Kommunerna har konstaterat ett allmänt behov av tilläggsresurser för såväl trafikplanering som parkeringsövervakning.

Endast några städer har separata resurser för att sköta uppgifter i anslutning till elsparkcyklar. Städerna har inte heller tillräckliga resurser för att övervaka användningen och parkeringen av elsparkcyklar, och kommunerna anser inte att de nuvarande möjligheterna till sanktioner är tillräckliga. Dessutom skapar övervakningen över mikromobilitetstjänsterna arbete för kommunerna. I synnerhet stora städer har använt betydande resurser för att förhandla om och upprätthålla avtalen. I följande stycken presenteras denna helhet med tanke på kommunernas arrangemang år 2023.

I Helsingfors stad använder en trafikingenjör cirka 85 procent av arbetstiden för uppgifter i anslutning till elsparkcyklar. Uppgifterna består till exempel av planering av lösningar, interaktion med operatörerna, övervakning av reglerna och interaktion med invånarna. Utförandet av uppgifterna kräver också arbetstid av chefen för trafiksystemenheten samt trafik- och gatuplaneringschefen. Under sommaren 2022 och 2023 anställde staden en planerarpraktikant som använde cirka hälften av sin arbetstid till ärenden som gäller elsparkcyklar. Dessutom använder kommunikationen och parkeringsövervakningen tid för anvisningar och övervakning samt de juridiska tjänsterna tid för beredning av ärenden. Under säsongen 2023 fick Helsingfors stad över 500 responser på elsparkcyklar enbart via det officiella responssystemet. Dessutom svarar kommunikationen på kontakter via sociala medier. Under säsongen 2023 utförde parkeringsövervakningen cirka 400 närflyttningar av elsparkcyklar. För staden är det med de nuvarande resurserna en utmaning att till exempel genomföra lagstadgade flyttningar av fordon som orsakar betydande olägenheter.

Genomförandet av Helsingfors nuvarande parkeringslösning med områdesförbudsskyltar under säsongen 2023 och noggrannare planering och ritning av cirka 250 parkeringsområden krävde cirka 670 timverken av en konsult som staden anställde. Genomförandet av det så kallade pilotområdet i Helsingfors centrum under säsongen 2023 beskriver kostnaderna för den lösning som genomförts med vägmärken. Helsingfors stad har uppskattat att genomförandet av 15 områdesförbudsobjekt i centrumområdet och cirka 250 parkeringsförbudsområden har orsakat staden kostnader på cirka 290 000 euro. Området täckte cirka fyra procent av Helsingfors markareal. Planeringen av parkeringsområdena och avtalsförhandlingarna med operatörerna i januari–april 2023 krävde att en trafikingenjör använde hela sin arbetstid för

uppgiften samt över 100 övertidstimmar för att säkerställa planeringen och genomförandet inom utsatt tid innan säsongen började. Dessutom sysselsatte helheten bland annat trafikplanerare i fyra områden och stadens jurister. Betydande resurser gick till att måla vägmärkningarna på parkeringsplatserna och sätta upp nya vägmärken. Under säsongen krävde ändringarna på parkeringsområdena ny planering av platserna och flyttning av vägmärken på cirka 30 objekt.

I Tammerfors stad är uppgifter i anslutning till elsparkcyklar till exempel planering av hastighets- och parkeringsbegränsningar, interaktion med operatörerna, beslutsberedning samt kommunikation och behandling av kundrespons. Dessa tar cirka 10 procent av en trafikingenjörs arbetstid per år. Dessutom har man inom trafikplaneringen i allt högre grad behövt en planerare av elsparkcykelparkering, vars arbetsmängd för närvarande uppskattas till cirka 0,4 årsverken. Tammerfors stad har också tillsatt en arbetsgrupp för att styra utvecklingen av elsparkcykeltjänster. I arbetsgruppen deltog Tammerfors stads biträdande borgmästare, jurist, trafikingenjör och gatuinspektör. Arbetsgruppen har hållit sammanträden ungefär en gång i månaden. Staden har också låtit göra konsultutredningar i ärendet.

Åbo stads resursanvändning ligger på nästan samma nivå som i Tammerfors stad. Cirka 15 procent av arbetstiden för trafikservicechefen vid Åbo stad går åt till uppgifter i anslutning till elsparkcyklar. Projektkoordinatören ansvarar för planeringen av parkeringen och begränsningsområdena, uppdateringen av anvisningarna, besvarandet av responsen som staden fått, beslutsberedningen tillsammans med trafikservicechefen samt kontakten med operatörerna. Detta tar cirka 50 procent av projektkoordinatörens arbetstid på årsnivå. Under sommarsäsongen har Åbo stad dessutom en så kallad skoterpatrull med tre heltidsanställda.

I Uleåborgs stad går personalens arbetstid särskilt åt till planering av hastighets- och parkeringsområden, fastställande av områden med körförbud, kontakt med operatörer samt beslutsberedning. Cirka 10 procent av trafikingenjörens och trafikplanerarens arbetsinsatser går på årsnivå till ärenden som gäller elsparkcyklar. På sommaren används också uppskattningsvis en arbetsdag per vecka av en sommarjobbbares resurser. Dessutom sysselsätter beslutsberedningen trafikchefen och stadsingenjören. Uppsättande av vägmärken orsakar kostnader i början och slutet av säsongen. Uleåborgs stad har strävat efter att styra responsen om elsparkcyklarna till operatörerna. Det är svårt att bedöma mängden respons som kommer direkt till staden, eftersom respons har kommit in både via det elektroniska responssystemet och per e-post, telefon och via sociala medier. Den kommunala parkeringsövervakningen har inte utfört närflyttningar i Uleåborg.

I Vanda stad går cirka 10 procent av en persons årliga arbetsinsats åt till ärenden som gäller elsparkcyklar. I Vanda har det bara funnits två operatörer och ett rimligt antal elsparkcyklar att hyra på ett stort område, vilket har minskat kommunens behov av att ingripa i verksamheten. Planeringen och genomförandet av parkeringsplatser för elsparkcyklar krävde första gången en arbetsinsats på drygt en månad inom trafikplaneringen. Därefter har parkeringsplatserna kompletterats i samband med områdesplaneringen av trafiken. Staden har inte resurser för parkeringsövervakning av elsparkcyklar eller regelbunden kontakt med operatörerna.

I Jyväskylä stad sköter två trafikregleringsingenjörer vid sidan av sitt övriga arbete ärenden som gäller elsparkcyklar cirka 5–10 procent av arbetstiden. Man har strävat efter att minimera den tid som används för uppgifterna, eftersom inga särskilda resurser har anvisats för ärenden som gäller elsparkcyklar. Till uppgifterna hör bland annat årlig uppdatering av en anvisning till elsparkcykeloperatörer, planering av parkeringsområden, interaktion med operatörerna, behandling av respons om elsparkcyklar och kommunikation. Anvisningar, kommunikation och vägmärkningsmålningar på parkeringsområdena tar också tid av gatuchefen, geodataexperten, interaktionsplaneraren och vägmärkesmontörerna. De utmaningar som parkeringen av

elsparkcyklar medför i Jyväskylä förutsätter inom en nära framtid att fler parkeringsplatser än i nuläget märks ut. Även planeringen av trafikarrangemangen under evenemang orsakar extra arbete för att till exempel kunna förebygga parkering på räddningsvägar.

Trafikingenjören i Björneborgs stad sköter uppgifter i anslutning till uthyrning av elsparkcyklar. Detta innebär utarbetande och uppdatering av anvisningar varje år, förhandlingar med operatörerna, förmedling av invånarrespons till operatörerna samt utarbetande av planer för parkeringsområden. Trafikingenjören sköter dessa uppgifter vid sidan av sina övriga uppgifter. Staden kan knappt övervaka att anvisningarna för uthyrning av elsparkcyklar följs. Responsen till staden förmedlas vidare till den operatör vars verksamhet responsen gäller.

I Kuopio utarbetar och uppdaterar stadens trafikingenjör anvisningar för uthyrning av elsparkcyklar, håller kontakt med operatörerna, förmedlar respons som staden fått till operatörerna och planerar bland annat parkeringsområden som anvisas för verksamheten samt områden med hastighetsbegränsning och parkeringsförbud. Även underhållschefen deltar i samarbetet på våren (sandborttagning) och i samband med att säsongen avslutas (plogningen inleds). Kuopio stad har inte separata resurser för att övervaka användningen av elsparkcyklar.

2.2 Mikromobilitetens säkerhet

2.2.1 Olycksstatistik inom mikromobiliteten

Finlands officiella statistikföring av vägtrafikolyckor grundar sig på olyckor som kommit till polisens kännedom. Statistikens täckning är 100 procent i olyckor med dödlig utgång inom alla trafikformer. Vad gäller andra olyckor än olyckor med dödlig utgång statistikförs endast olyckor där polisen besöker olycksplatsen. Sämst täcker statistiken singelolyckor för cyklister och förare av lätta elfordon samt olyckor som inte orsakar allvarliga skador. En stor majoritet av olyckorna med cyklar och lätta elfordon hamnar således inte i den officiella statistiken. I polisens olycksuppgifter separeras inte heller elsparkcyklar från andra lätta fordon.

På grund av de statistiska bristerna är det omöjligt att exakt bedöma hur många skador cyklar eller lätta elfordon orsakar föraren och andra vägtrafikanter eller skada på egendom. En stor del av singelolyckorna och kollisionerna är till sin natur sådana att polisen inte kommer till platsen och inte heller anmäler ett brott i ärendet. Hälso- och sjukvårdsenheterna dokumenterar inte heller systematiskt uppgifter, så att man utifrån dem kan utreda det exakta sättet på vilket skadorna har uppkommit eller om den som orsakat olyckan till exempel har varit berusad. En stor del av kollisioner med bland annat parkerade bilar som leder till egendomsskador registreras inte heller.

I Finland har mycket få olyckor inom mikromobilitet där alkohol är inblandad undersökts. Undersökningar av olyckor bland cyklister och elsparkcyklister har gjorts utifrån statistikuppgifter som samlats in av enskilda sjukhus. Även utomlands finns det få forskningsdata om skador hos förare och utomstående. Det har gjorts enkäter om mikromobilitetens säkerhet och känslan av säkerhet, där man har strävat efter att utreda vägtrafikanternas erfarenheter av trafiksäkerhetssituationen vad gäller mikromobilitet.

2.2.2 Olyckor inom mikromobiliteten

I Finland har under de senaste åren uppskattningsvis 1 600 personer per år skadats i trafikolyckor som kräver specialiserad sjukvård eller avdelningsvård och där en elsparkcyklist har varit inblandad. Olyckor som är lindrigare än så faller vanligen utanför statistiken. Andelen elsparkcyklister som fått vård på avdelning varierar mellan 5 och 13 procent av det totala antalet

skadade i trafikolyckor per sjukvårdsdistrikt. Enligt statistikmaterial som samlats in av Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt (HUS) år 2021 samt Tammerfors universitetssjukhus åren 2021 och 2022 uppskattas den riksomfattande skadefrekvensen för elsparkcyklar som hyrs ut till 2–10 skador per 100 000 kilometer.

Enligt Tammerfors stads undersökning gjordes 245 besök på akuten på grund av elsparkcykling år 2022. Enligt HUS besöktes jouren i januari–augusti 2021 av 528 personer och under samma tidsperiod 2022 av 318 personer som skadats till följd av elsparkcykling. Enligt en undersökning som gjordes vid Tammerfors universitetscentralsjukhus vårdades 331 skadade elsparkcyklister på akuten mellan april 2019 och april 2021. Det har förekommit några dödsfall i Finland. Enligt internationell litteratur dör en elsparkcyklist per tio miljoner resor, vilket är i samma storleksklass som vid cykling.

I en rapport från det norska forskningsinstitutet TØI (2022) anses olycksrisken vid elsparkcykling vara 5–7 gånger större än vid cykling. Uppskattningen av det totala antalet cykelolyckor i Finland är dock större än uppskattningen av antalet elsparkcykelolyckor, vilket i huvudsak beror på att cykeltrafiken är större. På årsnivå dör i genomsnitt 18 cyklister och skadas uppskattningsvis 7 200 cyklister i Finland. Till exempel skadades 261 cyklister allvarligt i vägtrafiken i Finland år 2021 och 283 cyklister år 2022. Enligt sjukhusstatistiken vårdas cirka 2 300 cyklister på avdelning per år. De vanligaste skadorna är huvudskador. Allvarliga skador är också skador på höften och låren samt bröstkorgen.

Under 2021–2022 fick polisen kännedom om sammanlagt 43 personskadeolyckor där en berusad cyklist var inblandad. I 79 procent av dessa olyckor var det föraren själv som skadades. Utomstående personer som skadades var vanligtvis andra cyklister, fotgängare eller mopedister. År 2022 delgav polisen 64 cyklister eller förare av lätta elfordon straffyrkande för äventyrande av trafiksäkerheten. Samma år delgav polisen 25 personer straffyrkande för trafikfylleri med motorlöst fordon. Enligt polisens databas fick polisen år 2022 kännedom om 287 olyckor där en cyklist eller en förare av ett lätt elfordon var inblandad. Siffrorna är dock riktgivande, eftersom registreringssätten varierar.

En berusad förare äventyrar i första hand sin egen och sina passagerares säkerhet. Elsparkcyklar och cyklar används dock i allmänhet i tätorter där trafikvolymerna är stora. Elsparkcyklar och cyklar används också allmänt till exempel i stadscentrum och på väg till offentliga tillställningar, varvid risken för en olycka med andra vägtrafikanter är stor om föraren inte har kontroll över sitt fordon på grund av berusning. När hastigheterna och massorna ökar, förvärras också vanligen följderna av olyckorna.

Singelolyckor orsakar skada för offret självt, offrets anhöriga samt stora kostnader för samhället och belastning på samhällets hälso- och sjukvård. De totala kostnaderna på riksnivå för trafikolyckor där berusade elsparkcyklister och cyklister är inblandade har uppskattats till 391 miljoner euro på årsnivå för skador som vårdas på sjukhus vid cykelolyckor och för cykelolyckor med dödlig utgång och 130 miljoner euro för skador som vårdas på sjukhus vid elsparkcykelolyckor. Kostnaderna grundar sig på de enhetsvärden för olyckskostnader som används i konsekvensbedömningen vid vägprojekt, av vilka sjukvårdskostnaderna utgör endast en del och förlusten av det individuella välbefinnandet tilldelas ett betydande värde.

Bland de vanligaste orsakerna till skador med elsparkcykel inom HUS område år 2021 fanns fallolyckor och kollisioner med fordonet. Oftast (i 49 procent av fallen) ledde olyckan till att huvudet eller ansiktet skadades. Av skadorna var 257 lindriga, 155 medelsvåra, 30 svåra, tre mycket svåra och en synnerligen svår. Lindriga skador var hjärnskakningar, stukningar i lederna och ytliga sår. Medelsvåra skador var till största delen frakturer eller ligamentskador. Svåra

skador var hjärnblödningar, frakturer som krävde långvarig rehabilitering och ligamentskador. Mycket och synnerligen svåra skador var allvarliga hjärnblödningar och andra livshotande blödningar. Största delen av olyckorna hade inträffat under sommarveckoslut samt kvällar eller nätter.

På grund av de nuvarande statistikföringssätten är det omöjligt att få exakta siffror särskilt vad gäller skador som orsakats andra än föraren själv. Utifrån registreringar som gjorts av enskilda sjukhus samt internationell forskning har man dock bedömt att 5–15 procent av dem som skadats i elsparkcykelolyckor och cykelolyckor är andra vägtrafikanter, dvs. vanligtvis fotgängare eller cyklister. Av elsparkcykelolyckorna i Tammerfors 2012–2022 har 12 procent registrerats som kollisioner. I cirka fem procent av olyckorna hamnade en part som inte framfört en elsparkcykel på sjukhus i Tammerfors.

Även en internationell jämförelse kan ge en riktgivande bild av den risk som andra vägtrafikanter utsätts för. Till exempel i Tyskland år 2022 (januari–oktober) var 18 procent av de skadade i elsparkcykelolyckor andra än förare av elsparkcyklar. I Storbritannien var motsvarande siffra (juli 2021–juni 2022) 24 procent. I ITF:s Micromobility Safety-rapport bedömdes som ett sammandrag av flera undersökningar att 1–10 procent av de skadade i elsparkcykelolyckor är fotgängare, men ingen bedömning av andra som använder mikromobilitetsfordon gjordes.

En förbättring av trafiksäkerheten är också förknippad med en förbättring av den upplevda säkerheten. Känslan av rädsla kan påverka möjligheten för till exempel äldre och personer med rörelsenedsättning eller synnedsättning att röra på sig, vilket orsakar olägenheter för dessa personers normala liv. Enligt en enkät om elsparkcyklarnas säkerhet år 2022 uppgav var fjärde respondent att de hade hamnat i en farlig situation som fotgängare på grund av en elsparkcyklist. Av respondenterna svarade 21 procent att de hade hamnat i en farlig situation med cykel och 24 procent med bil. Enligt en undersökning i Norge går vissa fotgängare, särskilt äldre, mindre eller väljer andra vägar för att undvika riskerna med elsparkcyklar.

2.2.3 Rusmedel vid olyckor

En stor del av elsparkcykelolyckorna inträffar på natten och föraren som orsakat olyckan är ofta berusad. I Finland är andelen berusade av de skadade personerna hög vid en internationell jämförelse. Enligt ESRA3-undersökningen är det vanligare att framföra en elsparkcykel berusad i Finland än i respondentländerna i genomsnitt, vilket för sin del kan bero på skillnaderna i bestämmelserna om trafikfylleri.

Upp till hälften av de patienter inom jourvården som råkat ut för en olycka har varit alkoholpåverkade (HUS 201/446; 45 %, år 2021. TAYS 167/331; 50 %, åren 2019–2021). I 75 procent av olyckorna nattetid kl. 00–05 var en skadad person berusad i Helsingforsområdet år 2021. Den vanligaste olyckstypen i Finland har varit att en elsparkcyklist fallit och att inga andra parter har varit inblandade. Berusade elsparkcyklister råkar årligen ut för många skador, i synnerhet på huvud och ansikte, som kräver vård och hälso- och sjukvårdsresurser.

Enligt en promillegränsutredning som kommunikationsministeriet låtit göra inträffar det årligen uppskattningsvis 1 600 olyckor där elsparkcyklister får vård på jouren inom den specialiserade sjukvården och uppskattningsvis 160 olyckor där elsparkcyklister får vård på avdelning. Andelen olyckor som beror på rusmedel är 45–50 procent, dvs. det inträffar cirka 640–800 alkoholrelaterade olyckor per år. Andelen skador som berusade elsparkcyklister orsakar utomstående (t.ex. cyklister, fotgängare och andra elsparkcyklister) utgör grovt uppskattat 5–15 procent av skadorna där berusade elsparkcyklister är inblandade, dvs. årligen cirka 32–

120 olyckor som innebär vård på jouren inom den specialiserade sjukvården. Rusmedelsolyckorna orsakar mycket arbetsoförmåga och stor belastning på hälso- och sjukvården. Största delen av de lindrigare olyckorna faller utanför statistiken.

Enligt Institutet för hälsa och välfärd vårdades sammanlagt 10 264 patienter som varit inblandade i en cykelolycka på öppenvårdsbesök inom den specialiserade sjukvården år 2021 och 2 122 sådana patienter vårdades på avdelning. Enligt undersökningar är alkoholens andel av olyckorna cirka 20–30 procent, vilket innebär 2 000–3 000 alkoholrelaterade olyckor per år. Andelen olyckor som beror på rusmedel är således betydligt färre än vid olyckor med lätta elfordon. Även vad gäller cykling faller största delen av de lindrigare olyckorna utanför statistiken.

Under 2016–2020 var 18 procent av cyklisterna alkoholpåverkade i olyckor med dödlig utgång som undersöktes av kommissionerna för undersökning av trafikolyckor. Två cyklister var drogpåverkade. Singelolyckor var särskilt framträdande i de fall där cyklisterna var alkoholpåverkade och utgjorde 46 procent av olyckorna. Vid krockar och kollisioner var 10 procent av cyklisterna alkoholpåverkade.

Enligt materialet om olyckor inom den specialiserade sjukvården vid Norra Kymmene sjukhus visade utandningsprover att 31 procent av de cyklister som var inblandade i cykelolyckor under 2004–2006 hade alkohol i blodet. I 87 procent av fallen visade utandningsproverna över 1,2 promille. Olyckor där alkohol var inblandad ledde oftast till huvudskador vid en jämförelse med olyckor där cyklisten var nykter. Dessa olyckor inträffade oftare än andra olyckor under veckoslut samt kvälls- och nattetid.

2.3 Trafikregler för mikromobilitet samt övervakning

2.3.1 Trafiksäkerhet och sanktioner

Genom vägtrafiklagstiftningen strävar man efter att främja trafiksäkerheten, minska trafikens miljöolägenheter och garantera att trafiken löper smidigt. Det viktigaste av dessa mål är att garantera trafiksäkerheten. Syftet med lagstiftningen är i första hand att förebygga olyckor och skydda vägtrafikanternas liv och hälsa. Trafiksäkerheten omfattar också ett skydd för egendom, även om det är av mindre betydelse.

Trafikbrott kännetecknas av ett fareansvarstänkande i den bemärkelsen att så kallad abstrakt fara är en förutsättning för att göra en gärning straffbar. För att straff ska utdömas förutsätts då inte att fara har orsakats av andra vägtrafikanter i det enskilda fallet. Huruvida ett brott mot trafikreglerna kommer att orsaka konkret fara beror i allmänhet också på andra personer i trafiken än den som har brutit mot reglerna. Om en förare till exempel strax före ett backkrön börjar köra om ett framförkörande fordon på den mötande trafikens körfält, blir den konkreta fara som föraren förorsakar eller inte förorsakar beroende av om mötande trafik förekommer eller inte. I vartdera fallet ska omkörningen anses lika klandervärd, eftersom konkretiseringen av faran inte är beroende av den som företar omkörningen. Också i praktiken skulle det bli synnerligen svårt att tillämpa trafikbrottsrekvisiten om dessa skulle förutsätta att konkret fara för någon uppstår.

I strafflagen skyddar 23 kap. om trafikbrott uttryckligen trafiksäkerheten, vilket främst avser att de som rör sig i trafiken ska skyddas till liv och hälsa. Trafiksäkerheten omfattar visserligen också ett skydd för egendom, men detta är inte av särskilt stor betydelse i sammanhanget,

eftersom knappast någon av de kriminaliseringar som gäller trafiken enbart är avsedd att skydda egendom och mobiliteten i allmänhet inte enbart äventyrar förmögenhetsvärden.

En person som orsakar abstrakt fara för någon annans säkerhet kan göra sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten enligt strafflagen. Äventyrande av enbart eget liv eller egen hälsa innebär inte straffbart äventyrande av trafiksäkerheten. Brott mot trafikreglerna på vägen anses ofta orsaka abstrakt fara för andra vägtrafikanter på grund av vägtrafikens egenskaper. Fara kan riktas mot en passagerare eller andra vägtrafikanter. Om en motorcyklist eller en mopedist försummar att använda skyddshjälm kan detta däremot inte vara straffbart som äventyrande av trafiksäkerheten, eftersom gärningen endast kan äventyra det egna livet och den egna hälsan. Försummelse att använda skyddshjälm leder numera till en administrativ påföljd, dvs. en avgift för trafikförseelse.

Enligt vägtrafiklagen kan en avgift för trafikförseelse påföras för ringa överträdelser av trafikregler och av förbud, påbud och skyldigheter som trafikordningar anger samt för förseelser som gäller användningen av fordon och för trafikförseelser. Avgiften för trafikförseelse är en så kallad administrativ påföljdsavgift. En administrativ påföljdsavgift är en påföljd som påförs utifrån förmögenhet och till följd av lagstridigt agerande.

En fungerande lagstiftning kräver också tillräckligt effektiv övervakning och kommunikation. Förekomsten av trafikövervakning skapar medvetenhet om risken att åka fast. Om vägtrafikanterna upplever att risken att åka fast är liten, får man inte nödvändigtvis vägtrafikanter att följa trafikreglerna med hot om straff. En sänkning av tröskeln för ingripande har i uppföljningsundersökningar konstaterats ha en större inverkan på trafikbeteendet än straffnivån. Iakttagandet av trafikreglerna kan också påverkas till exempel genom myndighetskommunikation och olika kommunikationskampanjer.

2.3.2 Vägtrafiklagen, fordonslagen och strafflagen

Krav på förare

För framförande av cyklar och lätta elfordon finns inga bestämmelser om krav på ålder, förmåga, färdigheter och kör rätt. Cyklister och förare av lätta elfordon ska dock uppfylla de allmänna krav på förare som anges i 17 § i vägtrafiklagen. Enligt paragrafen får fordon inte föras av en person som på grund av sjukdom, men, skada, trötthet eller berusning eller av någon annan motsvarande orsak saknar behövliga förutsättningar för detta. Cyklister eller förare av lätta elfordon kan dömas till straff för äventyrande av trafiksäkerheten, om ett förfarande som strider mot 17 § i vägtrafiklagen är ägnat att äventyra någon annans säkerhet. Förarens berusningstillstånd fogades till paragrafen i samband med totalreformen av vägtrafiklagen.

Flera tjänsteleverantörer har fastställt en åldersgräns på 18 år för sina tjänster, men åldersgränsen följs dock inte alltid. Till exempel i en undersökning som Aalto-universitetet färdigställde 2022 observerades att ett betydande antal minderåriga använder samutnyttjade elsparkcyklar, trots att en åldersgräns fastställts för användningen av tjänsten. I undersökningen observerades också att framförande av ett fordon i strid med trafikreglerna är särskilt framträdande hos minderåriga användare. Under en femårig uppföljningsperiod 1.8.2019–31.7.2024 vårdades sammanlagt 604 barn och unga på HUS sjukhus på grund av olyckor med elsparkcykel. Största delen av de skadade är pojkar med en genomsnittsålder på 12–13 år.

Trafikfylleri med motorlöst fordon

Det finns ingen promillegräns för cykling och framförande av lätta elfordon, till skillnad från framförande av motordrivna fordon och båtar. I 23 kap. 9 § i strafflagen finns dock bestämmelser om trafikfylleri med motorlöst fordon. Enligt paragrafen ska en vägtrafikant straffas, om trafikanten för ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet.

Trafikfylleri med annat än motordrivet fordon föreskrevs vara straffbart för första gången år 1950. I regeringens proposition RP 21/1950 rd konstaterades att trafiksäkerheten också kan äventyras om man framför ett annat än motordrivet fordon under påverkan av alkohol eller ett annat rusmedel. I regeringspropositionen konstaterades att det för att uppnå jämlikhet var lämpligt att föreskriva om att det är straffbart att framföra ett motorlöst fordon i berusat tillstånd, eftersom detta agerande ansågs leda till trafikolyckor ofta.

År 1969 flyttades bestämmelsen i ändrad form till vägtrafiklagen och sedan tillbaka till strafflagen år 1999 i samband med en reform av lagstiftningen om trafikbrott. Syftet med reformen var att i strafflagens kapitel om trafikbrott sammanföra straffbestämmelser för samtliga sådana trafikbrott som anses vara så klandervärda att det är motiverat att de kan leda till fängelsestraff. Genom detta strävade man efter att förverkliga den princip som omfattades vid totalreformen av strafflagen och som går ut på att straffsystemet i strafflagen ska inriktas på mera klandervärt beteende.

I samband med reformen av trafikbrotten överfördes trafikfylleri med motorlöst fordon till strafflagen som sådant från 1981 års vägtrafiklag (267/1981), med preciseringen att bestämmelsen endast gäller gärningar som en vägtrafikant har begått. År 2015 utvidgades straffbestämmelsens tillämpningsområde genom att lägga till motoriserade cyklar och lätta elfordon till bestämmelsen. Samtidigt fogades ett andra moment till paragrafen. Enligt 2 mom. ska bestämmelsen också tillämpas på ett handdrivet förflyttningshjälpmedel eller ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en elmotor med en effekt på högst 1 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 km/h, när ett sådant förflyttningshjälpmedel framförs i en hastighet som överskrider gångfart.

Till skillnad från annat trafikfylleri i strafflagen innehåller bestämmelsen ingen entydig promillegräns eller gräns för narkotika. Bestämmelsen skiljer sig också så att den är den enda bestämmelsen om trafikfylleri som förutsätter konkret äventyrande av någon annans säkerhet. För att rekvisitet ska uppfyllas räcker det således inte att man orsakar en traditionell abstrakt fara vid trafikbrott, utan tröskeln är betydligt högre. Att tillämpa ett sådant krav i praktiken har dock konstaterats vara synnerligen svårt, bland annat i regeringens proposition till riksdagen med förslag till revidering av lagstiftningen om trafikbrott (RP 32/1997 rd, s. 2). I trafiklagstiftningen har man traditionellt använt kravet på abstrakt fara för att tillämpningen av lagen ska vara effektiv och ändamålsenlig.

Motiveringarna till utformningen av paragrafen om trafikfylleri med motorlöst fordon sträcker sig till en tid då säkerhetsläget och säkerhetsmålen för vägtrafiken skiljde sig från nuläget. I nuläget betonar skyldigheten att iaktta försiktighet i vägtrafiklagen särskilt äldres, barns och rörelsehindrades särställning i trafiken samt fotgängares och cyklisters särställning i trafiken. Finland har också förbundit sig till nollvisionen för trafiksäkerheten, enligt vilken ingen ska behöva omkomma eller skadas allvarigt i vägtrafiken år 2050.

Enligt Statistikcentralens uppgifter fick myndigheterna under 2019–2021 årligen kännedom om i genomsnitt 40 fall av trafikfylleri med motorlöst fordon. En orsak till den ringa tillämpningen av straffbestämmelsen har bedömts vara kravet på konkret fara, som avviker från andra

trafikbrott. Rekviritet för gärningen uppfylls om gärningen i dess konkreta uttrycksform kan orsaka skada för någon person inom gärningens faktiska influensområde. En annan orsak till den ringa tillämpningen av straffbestämmelsen har bedömts vara att de myndigheter som utför övervakningen inte kan låta en förare av ett motorlöst fordon göra utandningsprov i en övervakningssituation. Bedömningen av förarens berusning ska göras på annat sätt, vilket kan försvåra övervakningen och höja tröskeln för ingripande.

Fram till 2015 tolkades till exempel en Segway med elmotor som ett motordrivet fordon (HD 2011:28). Tolkningen innebar att även en förare av ett sådant fordon med elmotor kunde dömas för rattfylleri eller grovt rattfylleri. Lagstiftningen ändrades år 2015 så att motoriserade cyklar och lätta elfordon lämnades utanför definitionen av motordrivet fordon (RP 24/2015 rd), vilket innebär att man inte längre kan göra sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri med fordonen i fråga.

Trafikregler för mikromobilitet

Användaren av en mikromobilitetstjänst är på vägen en vägtrafikanter vars agerande omfattas av vägtrafiklagen. Enligt 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen avses med väg en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterled eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik. Kommunal gator och områden i kommunal besittning är i regel vägar.

I 3 § i vägtrafiklagen föreskrivs om allmänna skyldigheter för vägtrafikanter. Enligt paragrafen ska en vägtrafikanter för undvikande av fara och skada följa trafikreglerna och iakttäta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafiken får inte i onödan hindras eller störas. Utöver trafikreglerna ska en vägtrafikanter följa en skyldighet som anges med en trafikordning samt följa tecken, befallningar eller förbud som ges av en trafikövervakare och tecken som ges av andra som reglerar trafiken. Bestämmelser om trafikregleringshierarkin finns i 8 § i vägtrafiklagen.

Cyklar och förare av lätta elfordon är förare som ska följa trafikreglerna för förare. I vägtrafiklagen föreskrivs inte uttryckligen om trafikreglerna för förare av lätta elfordon, utan framförande av lätta elfordon jämföras med cykling. Enligt 52 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska de trafikregler och de trafikordningar som gäller cyklar iakttas vid körning med lätta elfordon.

Cyklar och lätta elfordon ska framföras på cykelbanor och cykelfält. Om sådana saknas ska cyklar och lätta elfordon framföras på körbanan eller på vägrenen vid vägens högra sida, om en sådan har avskilts från körbanan med en kantlinje och det är möjligt att använda vägrenen utan olägenhet. Andra platser avsedda för cyklar och förare av lätta elfordon är gårdsgator, gågator och cykelgator.

Cyklar eller lätta elfordon får inte framföras på en gångbana, förutom om föraren är ett barn under 12 år. Inte heller då får framförandet av fordonet medföra avsevärd olägenhet för gångtrafiken. Lätta elfordon får dock framföras på en gångbana, om det handlar om sådana självbalanserade lätta elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare. Då ska förare lämna gående fri passage.

Av den offentliga debatten om mikromobiliteten framgår ofta att alla vägtrafikanter inte alltid känner till de trafikregler som gäller dem. Bristfällig kännedom om trafikreglerna framgår också av enkäter som Trafikskyddet låtit göra. Till exempel i en enkät som Trafikskyddet lät göra våren 2022, där man utredde finländarnas erfarenheter av elsparkcyklar och trafikreglerna för elsparkcyklar, visste endast 64 procent av respondenterna att man i regel ska framföra elsparkcykel på cykelbanor. Det finns dock mycket information om trafikreglerna.

Informationen tillhandahålls av myndigheter, föreningar som utför trafiksäkerhetsarbete och leverantörer av mikromobilitetstjänster.

Lämnande av tryggt utrymme

Enligt 29 § 1 och 2 mom. i vägtrafiklagen ska ett fordon lämna gående, cyklister och djur som medförs av en vägtrafikant ett tryggt utrymme på vägen. En cyklist ska lämna gående ett tryggt utrymme på vägen. Vid lämnandet av ett tryggt utrymme på vägen ska fordonets situationshastighet och storlek beaktas. Vilket avstånd till andra vägtrafikanter som är tryggt beror på hurdan väg det är fråga om och vilken typ av fordon som framförs.

Skyldigheten att lämna ett tryggt utrymme gäller förutom cyklister även förare av lätta elfordon. Trafikregeln tryggar fotgängare i synnerhet när cyklister, förare av lätta elfordon och fotgängare delar samma utrymme. Skyldigheten att lämna ett tryggt utrymme är av betydelse i synnerhet vad gäller barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och personer som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken, såsom framgår av 29 § 3 mom. i vägtrafiklagen. Cyklister och förare av lätta elfordon som närmar sig en sådan person ska iaktta särskild försiktighet.

Användning av skyddshjälm

Enligt 92 § 4 mom. i vägtrafiklagen ska cyklister och cykelpassagerare under körning i allmänhet använda skyddshjälm. I Finland är det inget tvång att använda skyddshjälm. Däremot handlar det om en stark användningsrekommendation som betonas av att det finns separata bestämmelser om den i vägtrafiklagen. För underlåtenhet att använda skyddshjälm på cykel kan avgift för trafikförseelse eller böter inte påföras.

Användning av skyddshjälm kan förhindra eller mildra huvudskador i flera olyckssituationer. Å andra sidan kan tvång att använda skyddshjälm minska användningen av mikromobilitetstjänster, eftersom ett av syftena med tjänsten är att möjliggöra spontan och enkel användning av tjänsten. Tidigare har man också uppskattat att tvång att använda skyddshjälm skulle kunna minska cyklingens attraktivitet. Konsekvenserna av tvång att använda skyddshjälm har bedömts i samband med totalreformen av vägtrafiklagen (RP 180/2017 rd). Vid olyckor med elsparkcyklar är det typiskt att ett slag mot huvudet riktas mot käken och tänderna som inte skyddas lika effektivt av en traditionell cykelhjälm.

Transport av passagerare med cykel och lätt elfordon

Enligt 147 § i vägtrafiklagen får flera personer inte transporteras med en cykel och ett lätt elfordon 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.

Enligt observationer är det tämligen vanligt att transportera passagerare på samutnyttjade elsparkcyklar. Det kan finnas fler än en passagerare. Transport av passagerare ökar olycksrisken, eftersom elsparkcyklarna endast är avsedda för en förare. Ett lätt elfordon får inte ha en sits, förutom om fordonet är självbalanserande, avsett för terrängbruk eller användning på obelagda vägar eller uteslutande avsett för personer med rörelsenedsättning.

Regler för stannade och parkering vad gäller mikromobilitet

På stannande och parkering av cyklar och lätta elfordon tillämpas trafikreglerna för stannande och parkering i 36–38 § i vägtrafiklagen. Enligt nämnda paragrafer ska cyklar och lätta elfordon stannas eller parkeras så nära vägkanten som möjligt, i vägens riktning och så att det inte äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken. Cyklar och lätta elfordon får stannas eller parkeras vid kanten av en gång- eller cykelbana.

Vid användningen av mikromobilitetstjänster är också förbudet att sätta ut eller lämna hinder på vägen i 12 § i vägtrafiklagen av betydelse. Enligt bestämmelsen får sådant som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken inte sättas ut eller lämnas på en väg. I stället för att lämnas på vägen ska cykeln och det lätta elfordonet stannas eller parkeras på det sätt som förutsätts i vägtrafiklagen. Vägtrafiklagen gäller endast trafik på väg. I terrängtrafiklagen (1710/1995) föreskrivs endast om parkering av motordrivna fordon.

Trafikreglerna för stannande och parkering är omfattande vad gäller mikromobiliteten. Iakttagandet av reglerna för stannande och parkering är förenat med samma problem som iakttagandet av trafikreglerna för mikromobilitet i allmänhet. Alla vägtrafikanter känner inte alltid till eller följer inte tillräckligt väl trafikreglerna för framförande av cyklar eller lätta elfordon. Det är också möjligt att en cykel eller ett lätt elfordon välter eller kastas omkull efter parkeringen, varvid det kan orsaka olägenhet för den övriga trafiken.

Att följa trafikreglerna för stannande och parkering är särskilt viktigt för att specialgrupper ska kunna röra sig obehindrat. Stannande eller parkering av lätta elfordon och cyklar i strid med vägtrafiklagen kan orsaka farliga situationer för personer som hör till specialgrupper. Till exempel en vägtrafikanter med synnedsättning kan falla på grund av en felparkerad cykel eller ett felparkerat lätt elfordon. En vägtrafikanter som rör sig med hjälpmedel kommer inte vidare eller kan bli tvungen att förflytta sig till körbanan om det parkerade fordonet förhindrar att personen tar sig förbi på gångbanan. Det är viktigt att observera att en rörelsehindrad i allmänhet inte kan flytta på en cykel eller ett lätt elfordon.

Trafikregler för den som använder ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots

Med förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots avses ett förflyttningshjälpmedel vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst en kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Enligt 1 a § 1 mom. 3 punkten i fordonslagen tillämpas inte fordonslagen på rullstolar eller andra sådana förflyttningshjälpmedel för fotgängare vars motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen.

Den som använder ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots är en fotgängare i vägtrafiken. En sådan person som rör sig på vägen ska följa trafikreglerna för fotgängare. Den som använder ett förflyttningshjälpmedel omfattas inte av samma krav som cyklisterna eller förare av lätta elfordon. Personen omfattas till exempel inte av allmänna krav på förare, eftersom ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots inte är ett fordon. Den som använder ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots omfattas dock av förbudet mot att lämna förflyttningshjälpmedlet på en väg så att det kan medföra fara eller olägenhet för trafiken enligt 12 § i vägtrafiklagen.

Fordonets egenskaper

Fordonslagen och de författningar som utfärdats med stöd av den gäller fordon som tillhandahålls i mikromobilitetstjänster och deras trafikduglighet. Enligt 29 § i fordonslagen har ett lätt elfordon en effekt på högst 1 kilowatt och en konstruktiv hastighet på högst 25 kilometer i timmen. Ett lätt elfordon får inte ha en sits, förutom om fordonet är självbalanserande, avsett för terrängbruk och användning på obelagda vägar eller uteslutande avsett för personer med rörelsenedsättning. Enligt artikel 2.2 j i ramförordningen om fordon i kategori L tillämpas inte ramförordningen på fordon som inte är utrustade med minst en sittplats. Enligt 29 § i fordonslagen avses med lätt elfordon ett sådant annat fordon med elmotor än ett i ramförordningen om fordon i kategori L avsett fordon i kategori L.

I 13 § i fordonslagen finns bestämmelser om ett lätt elfordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om konstruktion och utrustning av två- och trehjuliga fordon, fyrhjulingar, lätta elfordon, släpvagnar avsedda för sådana fordon samt lätta automatiserade fordon för godstransport (TRAFICOM/562980/03.04.03.00/2022) finns bestämmelser om att lätta elfordon ska vara försedda med lyktor och reflektorer. Lätta elfordon ska ha en ljudsignalanordning och färdbröms samt framlykta, baklykta och bakreflektor. Dessutom får lätta elfordon också ha andra lyktor eller reflektorer som är tillåtna på cyklar eller fordon i kategori L.

Cyklar och lätta elfordon som tjänsteleverantören hyr ut ska lämpa sig för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att de är säkra. Fordonets konstruktion, utrustning, yttre form och material får inte orsaka fara. Fordonet ska vara lätt att manövrera i vanliga körsituationer och dess manöverorgan ska vara konstruerade och placerade så att de kan användas lätt och säkert under körning. Tjänsteleverantörerna ska till exempel se till att fordonens obligatoriska lyktor, reflektorer och färdbrömsar är i skick.

Kraven i fordonslagen gäller också den som använder tjänsten. Innan en vägtrafikanter börjar använda ett lätt elfordon ska trafikanten åtminstone försäkra sig om att fordonet har en sådan utrustning, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper som gör att fordonet är säkert. Innan vägtrafikanten använder fordonet ska trafikanten försäkra sig om att till exempel färdbrömsen och däcken är i skick.

2.4 Trafikövervakning

2.4.1 Polisens trafikövervakning

En effektiv och verkningsfull övervakning av trafikreglerna påverkar iakttagandet av dem. Övervakningen av att vägtrafiklagen följs hör i första hand till polisens grundläggande uppgifter. Om polisens uppgift föreskrivs i 181 § 1 mom. i vägtrafiklagen. Utöver polisen övervakas efterlevnaden av vägtrafiklagen av Gränsbevakningsväsendet och Tullen, men dessa myndigheters roll i övervakningen av i synnerhet mikromobiliteten är liten.

Polisens uppgift är också att övervaka fordonens skick och trafikduglighet i enlighet med 201 § i fordonslagen. Polisen övervakar bland annat att fordon och fordonskombinationer som används i trafik är lämpliga för trafik och har en sådan konstruktion och utrustning, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att de är säkra. Polisen övervakar också att fordon som omfattas av besiktnings- och registreringsskyldigheten har registrerats och besiktats på behörigt sätt.

Det är polisens uppgift att övervaka att vägtrafiklagen och fordonslagen följs inom mikromobiliteten. Polisen övervakar till exempel att cyklar och lätta elfordon inte framförs på

gångbanan, att de parkeras enligt trafikreglerna och att bestämmelserna om persontransport följs när de framförs. Dessutom övervakar polisen att cyklar och lätta elfordon som används inom mikromobiliteten är trafikdugliga.

Polisen har omfattande befogenheter att sköta trafikövervakningsuppgifter. I egenskap av trafikövervakare har polisen behörighet att ge alla vägtrafikanter tecken, befallningar och förbud. Enligt 182 § i vägtrafiklagen har polisen rätt att bestämma att ett fordon ska stannas. En förare är på motsvarande sätt skyldig att iaktta de påbud som polisen ger för granskning av ett fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet.

De största utmaningarna inom trafikövervakningen har att göra med dess omfattning och effektivitet. Polisen övervakar trafiken i stor utsträckning runt om i Finland, men kan inte alltid vara överallt. Dessutom övervakar polisen oftare motorfordonstrafik än gång- och cykeltrafik eller framförande av lätta elfordon. Övervakningen av de senare trafikformerna görs mer tematiskt. Många trafikproblem ökar också under veckosluten, då polisens uppgifter även i övrigt ökar.

Polisens övervakningsutrustning påverkar trafikövervakningens effektivitet. Eftersom personbilar normalt används för övervakning är det lämpligt att använda dem för övervakning av motorfordonstrafiken. Övervakningen av gång- och cykeltrafiken förutsätter i princip att polisen rör sig på gångbanor eller i trafiken med cykel eller något annat tvåhjuligt fordon. Då har polisen bättre möjligheter att ingripa i lagstridigt trafikbeteende inom mikromobiliteten. En effektiv övervakning av mikromobiliteten förutsätter att till exempel cykelpoliser sköter trafikövervakningen.

2.4.2 Förundersökning och tvångsmedel

I tvångsmedelslagen (806/2011) föreskrivs om tvångsmedel för utredning av brott. Tvångsmedelslagen innehåller bestämmelser om tvångsmedel och förutsättningarna för att använda dem. Enligt 9 kap. 2 § i tvångsmedelslagen kan en polis ålägga föraren av ett motordrivet fordon och den som utför något annat uppdrag som nämns i 23 kap. i strafflagen att genomgå ett prov för att konstatera om han eller hon eventuellt har intagit alkohol eller något annat berusningsmedel. Om personen vägrar genomgå provet eller om det behövs för att säkerställa provtagningen eller möjligheterna att få ett tillförlitligt provresultat får kroppsbesiktning företas. Av förarbetet till tvångsmedelslagen framgår inte mer ingående vad som menas med något annat uppdrag som nämns i 23 kap. i strafflagen. En cyklist eller en förare av ett lätt elfordon kan emellertid inte anses utföra något uppdrag när de framför fordonet i trafiken. Ett uppdrag kan uppfattas vara ett uppdrag inom sjötrafiken, lufttrafiken och tågtrafiken, och bestämmelser om trafikfylleri i dessa finns också i 23 kap. i strafflagen.

Tvångsmedelslagens 6 kap. 3 § gör det möjligt att testa alkoholhalten i förarens utandningsluft med en s.k. sållningsalkometer utan att föraren misstänks för att köra alkoholpåverkad. Utandningsprov med alkometer görs rutinemässigt under trafikövervakningen. När ett utandningsprov vid sållningen gett positivt resultat företas den egentliga förundersökningen av brottet, där man med hjälp av en precisionsalkometer eller ett blodprov fastställer om den som på grundval av utandningsprovet misstänks vara skyldig till trafikfylleri i sin utandningsluft eller i sitt blod har haft en alkoholhalt som överskrider straffbarhetsgränsen. Tagning av blod- och urinprov betraktas som kroppsbesiktning, vars utförande förutsätter misstanke om brott enligt 8 kap. 32 § i tvångsmedelslagen.

Polisen kan med stöd av 183 § i vägtrafiklagen förbjuda och vid behov hindra en förare av ett motordrivet fordon att föra det motordrivna fordonet, om det utifrån ett sållningsalkometertest

upptäcks 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 och berusningen klart påverkar förarens körförmåga.

I vägtrafiken har polisen inte rätt att bestämma att någon annan än en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagnsförare ska göra ett prov för att konstatera om föraren har förtärt alkohol eller intagit ett annat rusmedel. I tvångsmedelslagen har polisens rätt att låta föraren göra ett utandningsprov begränsats, så att polisen inte kan låta en cyklist, en förare av ett lätt elfordon eller en användare av ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots göra ett utandningsprov eller ett narkotikatest. Inte heller personens eget samtycke kan anses vara en hållbar grund för användning av tvångsmedel. Myndigheterna har identifierat att avsaknaden av rätt till utandningsprov är ett betydande problem i övervakningen av berusning hos förare av motorlösa fordon.

2.4.3 Sanktioner för trafikförseelser och -brott

Bestämmelserna i vägtrafiklagen och fordonslagen har förenats med både straffrättsliga straff och administrativa sanktioner. En cyklist eller en förare av ett lätt elfordon som inte följer trafikreglerna eller en skyldighet som anges med en trafikanordning kan enligt 164 § i vägtrafiklagen påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro. På motsvarande sätt kan en gående eller en användare av ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots påföras en avgift för trafikförseelse på 20 euro enligt 163 § i vägtrafiklagen. Om ett förfarande som strider mot vägtrafiklagen eller fordonslagen är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, kan vägtrafikanten dömas till straff för äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen.

Polisen kan inte påföra en cyklist eller en förare av ett lätt elfordon en avgift för trafikförseelse, om fel eller brister konstateras i fordonet och fordonet därför inte är trafikdugligt vad gäller dess skick, utrustning eller konstruktion. I 195 § i fordonslagen anges att ansvaret för avgifter för trafikförseelse endast gäller förseelser som begåtts med ett motordrivet fordon. En cyklist eller en förare av ett lätt elfordon kan dock dömas till böter för fordonsförseelse till följd av brister i fordonets egenskaper enligt 194 § i fordonslagen. De allvarligaste bristerna anses äventyra trafiksäkerheten vid användningen av fordonet.

2.4.4 Parkeringsövervakning

Enligt 10 § i lagen om parkeringsövervakning (727/2011) utövar polisen tillsyn över att bestämmelserna om parkering och stannande samt tomgång iakttas samt att felparkeringsavgifter påförs och att andra i lagen om parkeringsövervakning föreskrivna påföljder bestäms. Felparkering är ett förfarande som strider mot bestämmelserna om stannande, parkering och tomgång i vägtrafiklagen, terrängtrafiklagen och räddningslagen (379/2011).

Polisen är en allmän myndighet för parkeringsövervakning som vid övervakningen av trafiken också ansvarar för parkeringsövervakningen i varje kommun i Finland. Utöver polisen övervakar kommunen att bestämmelserna om stannande, parkering och tomgång följs i kommunen eller på ett visst område i kommunen, om kommunen har fått tillstånd av regionförvaltningsverket för kommunal parkeringsövervakning. Den kommunala parkeringsövervakaren står i frågor som rör den allmänna uppläggningsen av övervakningen under ledning och tillsyn av chefen för polisinsättningen. Kommunal parkeringsövervakning finns i 41 kommuner.

Man kan göra sig skyldig till felparkering med vilket fordon som helst. Polisen och den kommunala parkeringsövervakningen kan också påföra felparkeringsavgift för felparkering med cykel eller lätt elfordon. Största delen av felparkeringsavgifterna påförs dock för felparkering med motordrivna fordon.

Enligt 9 § 1 mom. i lagen om parkeringsövervakning svarar den förare som har begått en felparkering för att felparkeringsavgiften betalas. Felparkeringsavgift påförs således i första hand den förare som har begått felparkeringen, om polisen eller den kommunala parkeringskontrollanten påträffar föraren i sitt övervakningsuppdrag. Typiskt för parkeringsövervakningen är dock att den som har parkerat fordonet inte påträffas eller att hans eller hennes identitet inte kan utredas på rimliga sätt. För en felparkeringsavgift som har påförts på grund av felparkering svarar enligt 9 § 2 mom. i lagen om parkeringsövervakning därför också den person som i registret antecknats som fordonets ägare eller innehavare. Fordonets ägare eller innehavare är dock fri från ansvar, om han eller hon gör det sannolikt att han eller hon inte har felparkerat eller att det inte fanns förutsättningar för att påföra felparkeringsavgift.

För felparkering med cykel eller lätt elfordon kan en felparkeringsavgift påföras en juridisk person som tillhandahåller mikromobilitetstjänster och som äger fordonet i fråga, i stället för att avgiften påförs föraren. Fordonets ägare kan befrias från betalningsansvar, om ägaren i en begäran om omprövning visar att denna inte har felparkerat eller att det inte fanns förutsättningar för att påföra felparkeringsavgift. I stället för att begära omprövning kan leverantören av mikromobilitetstjänster också betala felparkeringsavgiften och ta ut avgiften av den förare som begått felparkeringen på det sätt som anges i 19 § i lagen om parkeringsövervakning.

I 9 § 2 mom. i lagen om parkeringsövervakning konstateras att fordonets ägare eller innehavare ska framgå av registret. I bestämmelsen eller motiveringen till den anges dock inte vilket register uppgiften ska framgå av. Det kan således vara fråga om till exempel registret för trafik och transport eller handelsregistret. Det väsentliga med tanke på påförandet av felparkeringsavgiften är att registeranteckningen är tillförlitlig. Vad gäller fordon som används för mikromobilitetstjänster råder det vanligtvis ingen osäkerhet om vem som äger fordonen, eftersom uppgifterna om ägaren, dvs. det företag som tillhandahåller tjänsten, finns på fordonet. Mer ingående uppgifter om ägaren kan vid behov utredas till exempel i handelsregistret.

Av högsta förvaltningsdomstolens årsboksbeslut HFD 2014:104 framgår att en juridisk person som bedriver uthyrningsverksamhet kan påföras felparkeringsavgift i stället för fordonets förare. Högsta förvaltningsdomstolen konstaterade att lagen eller dess förarbeten inte behandlar en situation där bilens ägare är en juridisk person som enligt lagen kan vara skyldig att betala felparkeringsavgift. Lagen utgår från att ägaren eller innehavaren kan befrias från felparkeringsavgift om denna kan visa att han eller hon inte har varit förare av bilen vid felparkeringen. I sitt årsboksbeslut avlägsnade högsta förvaltningsdomstolen slutligen den felparkeringsavgift som påförts en juridisk person, eftersom den juridiska personen hade visat att den inte hade felparkerat och att den som hade hyrt bilen hade haft den när felparkeringen skedde.

2.4.5 Flyttning av fordon

Bestämmelser om flyttning av fordon finns i lagen om flyttning av fordon (1508/2019, nedan *flyttningslagen*). Flyttningslagen förtydligar olika myndigheters uppgifter och befogenheter när fordon flyttas eller bortskaffas. Genom lagen har man också ökat väghållarnas möjligheter att ingripa genom att flytta fordon som äventyrar trafiksäkerheten eller stör trafikledshållningen.

Lagen är avsedd för flyttning av alla slags fordon, men i praktiken tillämpas lagen främst på flyttning av personbilar, släpvagnar och cyklar.

Ett felaktigt parkerat fordon kan flyttas genast om de lagstadgade förutsättningarna uppfylls. Enligt 5 § 4 mom. i flyttningslagen är polisen skyldig att flytta fordonet omedelbart, om fordonet har parkerats så att det äventyrar trafiksäkerheten. Dessutom får kommunen, den kommunala parkeringsövervakaren, närings-, trafik- och miljöcentralen eller polisen flytta ett felaktigt parkerat fordon omedelbart, om det parkerade fordonet medför betydande olägenhet för väganvändningen eller för övrig trafik.

Flyttningslagen gör det inte möjligt att flytta fordon genast enbart på grund av felparkering, om felparkeringen inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför betydande olägenhet för väganvändningen eller för övrig trafik. Enligt 5 § 1 mom. i flyttningslagen kan kommunen, den kommunala parkeringsövervakaren, närings-, trafik- och miljöcentralen eller polisen flytta ett felaktigt parkerat fordon i dessa situationer först när felparkeringen har varat i minst två dygn utan avbrott, dvs. 48 timmar. Ofta räknas denna tidsfrist på två dygn från den tidpunkt då en felparkeringsavgift har påförts för felparkeringen, även om fordonet de facto felaktigt har varit felparkerat under en längre tid. Tidsfristen på två dygn har fastställts för att fordonets ägare eller innehavare ska ha möjlighet att själv flytta ett felparkerat fordon.

Kommunen, den kommunala parkeringsövervakaren eller polisen kan också flytta ett fordon som har lämnats på vägen så att fordonet medför fara eller olägenhet för trafiken i enlighet med 12 § vägtrafiklagen. Bestämmelsen gör det möjligt att flytta fordonet som en närflyttning till en plats i omedelbar närhet av fordonets ursprungliga placeringsplats. Syftet med flyttningen är att avlägsna den fara eller olägenhet som ett fordon som lämnats på vägen medför.

Kommunerna har flyttat åtminstone lätta elfordon som tillhandahålls som mikromobilitetstjänster med stöd av flyttningslagen. Den nämnda lagens tillämplighet på flyttning av cyklar och lätta elfordon har dock inte ansetts vara helt problemfri. Ett problem har bland annat ansetts vara att det inte är entydigt att flytta fordonet på grund av att parkeringen orsakar betydande olägenhet, eftersom begreppet betydande olägenhet har ansetts lämna rum för tolkning. En betydande olägenhet kan dock anses vara till exempel en situation där användningen av vägen med rullstol förhindras på grund av ett felparkerat fordon. Ett fordon som lämnats kvar som hinder kan också medföra fara för den övriga trafiken, om andra vägtrafikanter är tvungna att väja för fordonet ut på körbanan.

2.5 Trafiksäkerhetsstrategin

2.5.1 Mikromobilitet i trafiksäkerhetsstrategin

Statsrådet utfärdade i mars 2022 en trafiksäkerhetsstrategi för 2022–2026. Syftet med strategin är att genomgående förbättra trafiksäkerheten inom alla transportsätt. Bakgrunden till strategin är en nollvision, enligt vilken ingen ska behöva omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken år 2050. Strategins åtgärdsprogram innehåller 103 åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. En uppföljningsgrupp har tillsatts för att följa upp genomförandet av strategin. Gruppens uppgift är att följa upp genomförandet av åtgärderna i strategin och effekterna av åtgärderna.

I trafiksäkerhetsstrategin har man identifierat att nya former av mobilitet, bland annat mikromobilitet, för sin del ökar utmaningarna för vägtrafiksäkerheten. Strategins åtgärdsprogram innehåller flera åtgärder för att förbättra säkerheten för mikromobiliteten. Genomförandet av alla dessa åtgärder har inletts.

Som en åtgärd i åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsstrategin har man under ledning av Transport- och kommunikationsverket inrättat ett nätverk för mikromobilitet på våren 2022. Sedan dess har nätverket sammanträtt regelbundet. I nätverket finns representanter för myndigheter, städer och tjänsteleverantörer med central anknytning till mikromobilitet. I nätverket deltar bland annat Trafikledsverket, Polisstyrelsen, räddningsväsendet, Trafikskyddet, Institutet för Olycksinformation, Kommunförbundet, leverantörer av mikromobilitetstjänster, Institutet för hälsa och välfärd, Statistikcentralen, Invalidförbundet samt städerna Helsingfors, Tammerfors, Åbo, Uleåborg och Villmanstrand. Nätverket för mikromobilitet har främjat diskussionen och informationsutbytet mellan olika aktörer.

I åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsstrategin ingår också utredningar om att öka kommunernas befogenheter att styra mobilitetstjänsterna samt om promillegränsen för mikromobilitet och cykling. Syftet med åtgärden som gäller kommunernas befogenheter har varit att utreda möjligheten att i lagstiftningen öka städernas befogenheter så att de bättre ska kunna styra mobilitetstjänsterna på sitt område, inklusive mikromobilitet, för att tjänsterna också ska förbättra trafiksäkerheten. Ansvariga organisationer för åtgärden är kommunikationsministeriet och kommunerna. Båda utredningarna inleddes vid kommunikationsministeriet på sommaren 2022. Den bedömningspromemoria om lösnings- och regleringsalternativen för användningen av elsparkcyklar och mikromobilitet som utarbetades vid kommunikationsministeriet var en del av de utredningar som ingick i trafiksäkerhetsstrategin.

En åtgärd i trafiksäkerhetsstrategin är också att utveckla statistikföringen över hela vägtrafiken. Åtgärden omfattar också att införa en separat orsakskod för mikrotransporter i den nationella kodtjänsten. Institutet för hälsa och välfärd är ansvarig organisation för åtgärden. Bakgrunden till åtgärden är att det saknas systematisk statistikföring över olyckor med mikrotransportmedel. Syftet med åtgärden är att stärka effekten av trafiksäkerhetsarbetet inom mikromobilitet med hjälp av statistikföring. Hösten 2023 infördes en kod som lämpar sig för olyckor inom mikromobilitet i den nationella kodtjänsten.

I trafiksäkerhetsstrategin ingår också en åtgärd för att utarbeta informations- och utbildningsmaterial om trafikreglerna för mikromobilitet och förutsättningarna för säker och trygg trafik. Ansvariga organisationer för åtgärden är Trafikskyddet och Utbildningsstyrelsen. I strategin konstateras att nya fenomen och förändringar i trafiken över lag behöver beaktas i trafikundervisningen och i engångsutbildningar. Okunskap om eller underlåtenhet att följa trafikregler ligger ofta bakom olyckor i anslutning till mikromobilitet. Genomförandet av åtgärden pågår och det är ett kontinuerligt arbete. Bland annat har Trafikskyddet genomfört kampanjer och publicerat flera meddelanden om säker mikromobilitet.

Centrala strategiska riktlinjer i trafiksäkerhetsstrategin är bland annat att olika aktörers trafikkompetens måste ökas och att attityderna måste förändras i trafiken. Handlande i trafiken kräver att människor känner till de regler som gäller i trafiken, har de färdigheter som krävs för att framföra och hantera färdmedel samt klarar av att bedöma riskerna och handlingssätten i trafiken både ur sitt eget och ur andras perspektiv. Att känna till och följa trafikreglerna är ett viktigt element i den egna säkerheten och andras säkerhet. I trafiksäkerhetsstrategin betonas också trafiksäkerheten särskilt för fotgängare och inom mikromobilitet.

2.5.2 Utredning om promillegräns för mikromobilitet

Kommunikationsministeriet och justitieministeriet ansvarar för utredningen om en promillegräns för mikromobilitet som ingår i åtgärd 91 i trafiksäkerhetsstrategin. Utredningen om konsekvenserna för trafiksäkerheten av en promillegräns blev klar i slutet av 2022 och har

bifogats till den bedömningspromemoria som utarbetades i början av 2023. I utredningen har i enlighet med strategin bedömts införandet av en promillegräns och konsekvenserna av promillegränsen för trafiksäkerheten.

Rekommendationen i den omfattande utredningen var att införa en promillegräns för både elsparkcykling och cykling, eftersom en promillegräns främjar den övergripande säkerheten inom vägtrafiken, minskar kostnaderna för olyckor och förenhetligar promillegränspraxisen för all fordonstrafik. Enligt utredningen kan införandet av en promillegräns minska antalet olyckor och farliga situationer som orsakas av att elsparkcyklister och cyklister framför ett fordon i berusat tillstånd. Samtidigt kan man minska de kostnader som uppstår till exempel för hälso- och sjukvården och företagsverksamheten.

I utredningen konstateras att en tydlig promillegräns skulle underlätta trafikövervakningen. I och med promillegränsen kan polisen ingripa effektivare när personer framför ett fordon i berusat tillstånd. Införandet av en promillegräns ger också vägtrafikanterna en tydlig gräns och ett budskap om att rusmedel och trafik inte går ihop. Utöver införandet av en promillegräns bör polisen få rätt att låta en cyklist eller en förare av ett lätt elfordon göra ett utandningsprov för att det ska vara möjligt att övervaka att promillegränsen iakttas.

Kommunikationsministeriet bad justitieministeriet om ett ställningstagande till slutresultaten av utredningen om promillegränserna för cykling och mikromobilitet. Dessutom ombads justitieministeriet ta ställning till om det skulle vara mer godtagbart att använda administrativa sanktioner (till exempel en avgift för trafikförseelse) om promillegränsen inte förenas med användningen av ett straffrättsligt straff. Justitieministeriets utredning om promillegränserna för cykling och mikromobilitet har bifogats till bedömningspromemorian.

Justitieministeriet bedömde användningen av en straffrättslig promillegräns med tanke på skyddet av rättsliga intressen, avvägningen mellan fördelar och nackdelar och principen ultima ratio. I fråga om principen ultima ratio betonade justitieministeriet att det för att minska cykling och mikromobilitet i berusat tillstånd på det sätt som framgår av utredningen finns flera alternativ till straffrätten. Dessa alternativ har konstaterats fungera och kan användas för att ingripa i den egentliga riskgruppens agerande på ett sätt som är mera målinriktat än straffrätten och på ett sätt som ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna på ett lindrigare sätt eller inte alls ingriper i dem. Sådana alternativ är i synnerhet tids-, områdes- och hastighetsbegränsningar som kommunerna inför för uthyrningsverksamheten. Enligt justitieministeriets bedömning kan åtminstone trafikundervisning och upplysning om olycksrisker i samband med berusning genomföras. Justitieministeriet bedömde att kostnaderna för dessa åtgärder förblir skäliga.

Sammanfattningsvis konstaterade justitieministeriet att olycksrisken för en cyklist eller elsparkcyklist är mer riktad mot den egna säkerheten än mot andra vägtrafikanter. I 23 kap. 9 § om trafikfylleri med motorlöst fordon i strafflagen är så kallat styrstångsfylleri redan nu straffbart när föraren äventyrar någon annans säkerhet.

2.6 Tidigare behandling i riksdagen

Trafiksäkerheten bland lätta elfordon och cyklar har diskuterats i riksdagen flera gånger under de senaste åren. Flera skriftliga frågor om olyckor och promillegräns för elsparkcyklister har ställts mellan 2019 och 2024 (bl.a. SS 51/2019, SS 716/2020, SS 396/2021, SS 407/2021, SS 305/2022, SS 306/2022, SS 382/2022, SS 431/2022 och SS 237/2024). I anknytning till elsparkcyklarnas säkerhet har också flera åtgärdsmotioner väckts (AM 69/2022, AM 83/2022 och AM 111/2022).

Utöver skriftliga frågor och åtgärdsmotioner också en lagmotion om ärendet väckts år 2021 (LM 27/2021 rd). I lagmotionen föreslogs en ändring av 23 kap. 9 § i strafflagen, som innebar att en förare skulle kunna dömas till böter eller fängelse för trafikfylleri om föraren efter att ha intagit alkohol eller andra rusmedel hade framfört ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon och alkoholhalten i blodet under eller efter färden hade varit minst 1 promille eller minst 0,44 milligram per liter i utandningsluften. I lagmotionen föreslogs dessutom en ändring av 9 kap. 2 § i tvångsmedelslagen. Behandlingen av ärendet förföll år 2023.

Riksdagen godkände den 24 april 2024 lagförslagen i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen. I kommunikationsutskottets betänkande KoUB 2/2024 rd ansåg utskottet att det är viktigt att mikromobilitet och trafiksäkerheten i anslutning till den bedöms som en helhet och att det säkerställs att bestämmelserna är enhetliga och överensstämmande med övrig lagstiftning. Utskottet ansåg att möjligheten till ett tillståndssystem för mikromobilitet bör utredas i det pågående lagstiftningsprojektet om mikromobiliteten. Utskottet ansåg det viktigt att statsrådet utan dröjsmål vidtar de lagstiftningsåtgärder och andra motsvarande åtgärder som behövs för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till mikromobilitet och för att minska antalet olyckor och de kostnader som olyckorna orsakar samhället.

2.7 Trafikförsäkring

Riksdagen godkände den 24 april 2024 lagförslagen i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen. Avsikten med propositionen var att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. Lagarna trädde i kraft den 1 juni 2024.

En viktig ändring var att även flera lätta elfordon måste ha en trafikförsäkring. Ändringen innebär att försäkringsplikten gäller fordon som väger över 25 kg eller vars konstruktiva hastighet överstiger 25 km i timmen. Ett undantag är de elsparkcyklar som hyrs ut i en näringsverksamhet och som räknas som fordon enligt trafikförsäkringslagen (460/2016) och därför ska försäkras oberoende av vad de väger. Syftet med ändringen var att säkerställa att försäkringsskyddet förverkligas även för förare av elsparkcyklar som hyrs ut samt för tredje parter, oberoende av fordonets vikt.

I nya 34 a § i trafikförsäkringslagen anges att en personskada som orsakats av en hyrd elsparkcykel ska ersättas från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln. I paragrafen begränsas ersättningen från försäkringen för en hyrd elsparkcykel till ersättning för sjukvårdskostnader enligt 4 kap. i trafikförsäkringslagen och ersättning för nödvändiga sjukvårdskostnader enligt 5 kap. 2 § 1 punkten i skadeståndslagen (412/1974). Denna begränsning är ny och gäller endast ersättning för personskador som orsakats av en hyrd elsparkcykel och som ersätts från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln. Innan den nya lagstiftningen trädde i kraft betalades kostnaderna för singelolyckor med uthyrda elsparkcyklar huvudsakligen av välfärdsområdena och i sista hand skattebetalarna. De nya bestämmelserna i trafikförsäkringslagen kan minska samhällets kostnader för elsparkcykelolyckor, men dock inte fullt ut, eftersom skadornas ersättningsbarhet har begränsats.

Reformen ändrade också försäkringsplikten för privatägda lätta elfordon som väger över 25 kg. Lätta elfordon med en hastighet som överstiger 25 kilometer i timmen får inte alls användas i

Finland, och därför påverkar hastighetsgränsen inte försäkringen av lätta elfordon. I framtiden måste man teckna en fullständig trafikförsäkring för elfordon som väger över 25 kg, vilket för sin del kan minska användningen av dem i trafiken.

Det är ännu inte möjligt att exakt bedöma konsekvenserna av den nya försäkringsplikten. I regeringens proposition (RP 10/2024 rd) konstateras bland annat att en obligatorisk trafikförsäkring kan vara en betydande merkostnad ur uthyrningsbolagets synvinkel. Försäkringspremiernas storlek påverkas av de kostnader som ersätts för olyckor. Om försäkringsplikten leder till att företagen tar i bruk nya säkerhetsegenskaper kan den påverka de uthyrda elsparkcyklarnas säkerhet positivt. Leverantörer av mikromobilitetstjänster har tidigare gjort bedömningen att en del av verksamheten måste köras ner i små kommuner på grund av de kostnader som försäkringsplikten medför.

Under sommarsäsongen 2024 observerades inga betydande förändringar i utbudet av mikromobilitetstjänster. Under säsongen noterades inte att företag på egen hand skulle ha infört nya säkerhetsegenskaper eller till exempel veckoslutsbegränsningar, trots att den nya försäkringsplikten trädde i kraft i juni. Dessutom meddelade flera tjänsteleverantörer under säsongen att de önskade utvidga verksamheten till vintersäsongen. Det har uppdagats problem med anmälan av olyckor till försäkringsbolagen. Dessa problem kan emellertid lösas med tiden och genom information. Försäkringsbolagen ersätter inte heller i alla situationer alla kostnader för olyckor där föraren har kört berusad, vilket har upplevts vara problematiskt, eftersom cirka hälften av förarna som råkat ut för en olycka har varit berusade.

Det finns ingen offentlig information om prissättningen av de försäkringar för elsparkcyklar som erbjuds företag som hyr ut elsparkcyklar. När det gäller samutnyttjande fördelas försäkringskostnaderna dock mellan en stor användarkrets och effekten på tjänstens pris är eventuellt liten. Enligt försäkringsbolagens prislistor kan försäkringspremien för en medborgare som privat använder en elsparkcykel som väger över 25 kg uppgå till hundratals euro per år, beroende på vad försäkringen täcker. Försäkringsplikten kan således förändra populariteten för olika former av mikromobilitet. Prissättningen av försäkringar utvecklas sannolikt och man vänjer sig vid försäkringen som en del av de kostnader som kännetecknar färd sättet. I bedömningen i denna proposition har den förändring som kommer att ske dock inte kunnat beaktas.

3 Målsättning

3.1 Inledning

Det allmänna målet med propositionen är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken. Målet är att säkerställa en positiv utveckling av trafiksäkerheten i och med att det blir vanligare med mikromobilitet. Målet är att göra regleringen mer förebyggande så att trafikförseelserna och trafikbrotten inom mikromobiliteten och de olyckor och farliga situationer som uppstår till följd av dem ska minska.

Statsrådet har godkänt en långsiktig trafiksäkerhetsvision för Finland enligt vilken vägtrafiksystemet ska planeras så att ingen ska behöva omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Genom de föreslagna lagstiftningsändringarna eftersträvas tydliga effekter på trafiksäkerheten och förbättringar av säkerheten i synnerhet för grupper av vägtrafikanter som har en svagare ställning i trafiken.

3.2 Kommunernas verktyg och reglering av mikromobiliteten

Målet med de föreslagna bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd är att ge städer och kommuner kostnadseffektiva verktyg som beaktar lokala behov för hantering av mikromobiliteten. Syftet är att underlätta hanteringen av samutnyttjade fordon som hyrs ut som trafiktjänst i städernas och kommunernas gaturum, särskilt med tanke på trafiksäkerheten och gaturummets tillgänglighet. Målet är att förtydliga mobiliteten och iakttagandet av trafikreglerna även ur vägtrafikanternas synvinkel. Målet är att minska antalet trafikolyckor och felparkeringar, påverka gaturummets tillgänglighet och specialgruppernas säkerhet. Syftet med förslagen är också att minska behovet av myndighetsövervakning i områden där mikromobiliteten styrs med tillståndsvillkor för mikromobilitetstillstånd.

Syftet med förslagen om nya trafikanordningar är att förbättra städernas och kommunernas befintliga medel för reglering av mikromobiliteten med trafikanordningar som bättre lämpar sig för regleringen av lätta elfordon. I och med ändringarna kan kommunerna reglera trafiken med lätta elfordon separat från cykeltrafiken. Med trafikanordningar kan kommunerna reglera även andra än samutnyttjade lätta elfordon som hyrs ut som trafiktjänster. Målet är att förtydliga mobiliteten och således minska antalet felparkeringar, påverka gaturummets tillgänglighet och specialgruppernas säkerhet.

3.3 Bestämmelser om trafikfylleri

Syftet med de föreslagna bestämmelserna om trafikfylleri vid framförande av lätta elfordon och motoriserade cyklar och om övervakning av att bestämmelserna följs är att förbättra trafiksäkerheten genom att minska framförandet av fordon i berusat tillstånd samt antalet trafikolyckor och farliga situationer som beror på detta. Målet är att minska de skador som framförande av fordon i berusat tillstånd orsakar föraren själv, en eventuell passagerare samt andra vägtrafikanter och egendom. Dessutom är målet att minska kostnaderna för skadorna och belastningen på hälso- och sjukvården samt stärka vägtrafikanternas trygghetskänsla.

Syftet med förslaget om ett prov för att konstatera om föraren har förtärt alkohol eller intagit ett annat rusmedel är att öka den nya administrativa påföljdens förebyggande verkan genom att göra det möjligt för trafikövervakaren att övervaka att bestämmelserna om körning i berusat tillstånd följs och att ingripa i körning som äventyrar trafiksäkerheten. Målet är att det på ett tillförlitligt sätt ska vara möjligt att kontrollera att även en annan förare än en förare av ett motordrivet fordon inte är för berusad för att framföra fordonet, så att man kan säkerställa trafiksäkerheten i vägtrafiken. För närvarande har trafikövervakare inte rätt att låta en cyklist eller en förare av ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel göra ett utandningsprov eller ett snabbtest av narkotika. Adekvat trafikövervakning och ökad risk att åka fast ökar den effekt som bestämmelserna om trafikfylleri har på trafiksäkerheten. En tillförlitlig utredning om förarens berusningstillstånd är också en förutsättning för att den föreslagna avgiften för trafikförseelse ska kunna påföras.

Förbudsbestämmelsen, enligt vilken trafikövervakaren kan förbjuda och vid behov hindra föraren att framföra fordonet på grund av berusning, kompletterar trafikövervakarens befintliga befogenheter. Syftet med förslaget är att minska den totala mängden rusmedel i trafiken samt att förebygga trafikfylleri och trafikolyckor till följd av trafikfylleri.

3.4 Övriga korrigeringsbehov

Syftet med förslaget om att precisera definitionen av gående är att förtydliga nuläget och säkerställa att även en person som leder ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel betraktas som gående.

Syftet med det föreslagna tillägget till bestämmelsen om användning av skyddshjälm är att förenhetliga bestämmelserna som gäller förare av och passagerare på lätta elfordon och motoriserade cyklar med den gällande bestämmelsen om användning av hjälm som gäller cyklister. Målet är att öka användningen av skyddshjälm inom mikromobiliteten och att på så sätt minska allvarliga huvudskador.

Syftet med förslaget om hur avgiften för trafikförseelse ska delges är att förenkla och underlätta delgivningen av avgiften för trafikförseelse även vad gäller andra än förare av motordrivna fordon. Målet är att underlätta polisens verksamhet på fältet och minska onödiga utskrifter av beslut om avgifter för trafikförseelse inom övervakningen. En förändring av delgivningsprocessen förverkligar för sin del också föresatsen i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering enligt vilken administrativa förfaringssätt och annan polisbyråkrati ska minskas utan att rättssäkerheten äventyras.

Syftet med förslaget om höjning av avgiften för trafikförseelse för förare av motorlösa fordon är att öka effekterna av avgifterna för trafikförseelser så att de bättre än tidigare förebygger trafikförseelser inom mikromobiliteten. Målet är att öka iakttagandet av trafikreglerna och på så sätt förbättra trafiksäkerheten.

Syftet med förslaget till avgift för trafikförseelse som gäller fordonens konstruktion, utrustning eller skick är att förtydliga nuläget och säkerställa att myndigheterna kan ingripa i användningen av lätta elfordon och motoriserade cyklar av bristfällig konstruktion, utrustning eller skick i trafiken inte bara med en straffrättslig påföljd, utan också med avgiften för trafikförseelse. Målet är att förebygga användningen av fordon som strider mot fordonslagen i vägtrafiken och på så sätt förbättra trafiksäkerheten.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Reglering av trafiken och kommunernas verktyg

Mikromobilitetstillstånd

Det föreslås att det till lagen om transportservice (320/2017, nedan *transportservicelagen*) fogas ett nytt 2 a kap. om tillhandahållande av mikromobilitetstjänster. Enligt förslaget fogas bestämmelser om ett mikromobilitetstillstånd till det nya kapitlet. Uthyrning av samutnyttjade lätta elfordon eller cyklar inom det område som förvaltas av kommunen ska framöver förutsätta att tjänsteleverantören har ett giltigt mikromobilitetstillstånd. Mikromobilitetstillståndet beviljas av den kommun på vars område tjänsten tillhandahålls. I lagen föreslås bestämmelser om ansökan om och beviljande av tillstånd.

Kommunen ska kunna förena ett mikromobilitetstillstånd med villkor. Enligt förslaget ska kommunen sålunda kunna förena mikromobilitetstillståndet med tidsmässiga eller geografiska villkor som behövs med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av gator eller andra allmänna områden och som gäller de uthyrda fordonens

körhastigheter, parkering och användningsområden. Dessutom föreslås det att kommunen ska kunna förena mikromobilitetstillståndet med tidsmässiga eller geografiska villkor som är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av gator eller andra allmänna områden och som gäller de uthyrda fordonens antal och användningstider, egenskaper i tjänstens applikation, ålderskrav på förarna samt förmedling av anonymiserade uppgifter om användningen till kommunen. I förslaget ingår också bestämmelser om ändring av tillståndsvillkoren. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om återkallande av mikromobilitetstillstånd och om ändringssökande i ett ärende som gäller mikromobilitetstillstånd.

Förslaget ger kommunerna verktyg för att styra mikromobilitetstjänsterna med hjälp av villkoren för mikromobilitetstillståndet. Kommunerna ska bland annat kunna fastställa olika tillståndsvillkor för parkerings- och hastighetsbegränsningsområden på kommunens område. En leverantör av mikromobilitetstjänster ska sätta områdena i kraft till exempel med tekniska begränsningar i fordonen via applikationen.

Till flyttningslagen fogas enligt förslaget en ny paragraf som gäller flyttning av ett fordon som omfattas av mikromobilitetstillstånd. Det föreslås att ett fordon ska kunna flyttas omedelbart, om det har parkerats i strid med villkoren för mikromobilitetstillståndet eller utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd på ett område som förvaltas av kommunen.

Trafikanordningar för lätta elfordon

Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas nya trafikanordningar för reglering av lätta elfordon. De nya trafikanordningarna möjliggör reglering av trafiken med lätta elfordon separat från cykeltrafiken.

Nya trafikanordningar är en tilläggsskylt som anger fordonsggruppen lätta elfordon och som fogas till bilaga 3.8 om tilläggsskyltar i vägtrafiklagen. Fordonsgruppen lätta elfordon ska anges med en elsparkcykelsymbol på tilläggsskylten. Enligt förslaget fogas till bilaga 4.3 till vägtrafiklagen (Övriga vägmarkeringar) vägmarkeringen för lätta elfordon M20, som kan användas för att anvisa en parkeringsplats avsedd för lätta elfordon eller en annan rutt eller passage för dessa fordon. Vägmarkeringen ska kunna användas utan vägmärke.

4.1.2 Trafikfylleri

Gräns för berusning

Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas en bestämmelse om en administrativ påföljdsavgift som straff för trafikfylleri med motoriserad cykel eller lätt elfordon. Framöver ska det vara förbjudet att framföra en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon, om alkoholhalten i förarens blod under eller efter färden är minst 0,5 promille eller om föraren då har minst 0,22 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft. Dessutom ska det vara förbjudet att framföra en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon, om en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod under eller efter färden.

Genom ändringen kompletteras de redan gällande bestämmelserna om trafikfylleri för förare av motorlösa fordon vad gäller de gärningar som inte uppfyller rekvisitet i 23 kap. 9 § i strafflagen. Bestämmelserna om en entydig gräns ska enligt förslaget förbättra trafiksäkerheten och minska dödsfall och skador orsakade av berusningsolyckor med lätta elfordon och motoriserade cyklar samt belastningen på hälso- och sjukvården och kostnaderna för samhället. De nya

bestämmelserna underlättar också övervakningen av trafikfylleri, vilket ökar övervakningens effektivitet och förebyggande effekt.

Övervakning av bestämmelserna om körning i berusat tillstånd

Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas en bestämmelse om ett prov för att konstatera om föraren av ett mikromobilitetsfordon har förtärt alkohol eller intagit ett annat rusmedel, så att man kan utreda om föraren kan framföra fordonet i trafiken. Målet är att det på ett tillförlitligt sätt ska vara möjligt att kontrollera att föraren inte är för berusad för att framföra fordonet. Trafikövervakarna ska kunna utreda förarens berusningstillstånd med beaktande av rättssäkerhetsaspekterna för att på ett tillräckligt tillförlitligt sätt kunna påföra en eventuell påföljdsavgift. Syftet med bestämmelsen är att öka effekten av de föreslagna bestämmelserna om trafikfylleri samt möjliggöra övervakning av att bestämmelserna om trafikfylleri följs och konstaterande av berusning på ett tillräckligt tillförlitligt sätt.

Trafikövervakaren ska kunna ålägga föraren av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon att genomgå ett prov för att det ska kunna konstateras om han eller hon eventuellt har förtärt alkohol eller intagit något annat berusningsmedel. En förare som fyllt 15 år ska kunna åläggas att genomgå provet. Provet ska utföras finkänsligt att det inte förorsakar onödig eller orimlig olägenhet för den som undersöks.

Enligt förslaget ska myndigheten kunna påvisa att rekvisiten uppfylls, vilket är en förutsättning för påförande av påföljdsavgift. Vad gäller den föreslagna 17 a § i vägtrafiklagen ska myndigheten kunna visa att fordonets förare under eller efter färden har haft minst 0,5 promille alkohol i utandningsluften eller att föraren har haft en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den i sitt blod. Myndigheten ska försäkra sig om att ärendet utreds tillräckligt och på behörigt sätt och ska i detta syfte skaffa den information och de utredningar som behövs för att ärendet ska kunna avgöras.

Förbud mot eller hindrande av körning

Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas bestämmelser om att en polisman, en gränsbevakningsman och en tullman ska ha rätt att förbjuda och vid behov hindra en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon att framföra fordonet, om det konstateras att föraren har förtärt alkohol. I nuläget gäller rätten att förbjuda och hindra framförande av ett fordon endast en förare av ett motordrivet fordon. I fortsättningen ska en polisman, en gränsbevakningsman och en tullman också få förbjuda och hindra förare av lätta elfordon, cyklar och motoriserade cyklar att framföra fordon, om det konstateras att föraren har förtärt alkohol och berusningen klart påverkar förarens körförmåga.

4.1.3 Övriga korrigeringsbehov

Definition av gående

Det föreslås att definitionen av gående i vägtrafiklagen preciseras så att det med gående också avses den som leder ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel. Syftet med tillägget är att förtydliga nuläget och undanröja eventuella oklarheter i tolkningen.

Skyddshjälm

Det föreslås att bestämmelsen om användning av skyddshjälm i vägtrafiklagen preciseras så att också förare av och passagerare på ett lätt elfordon och en motoriserad cykel under körning i

allmänhet ska använda skyddshjälm. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar den nuvarande bestämmelsen om skyddshjälm för cyklister och cykelpassagerare.

Delgivning av avgift för trafikförseelse

Det föreslås att bestämmelsen om delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse i vägtrafiklagen ändras så att ett beslut om avgift för trafikförseelse får delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen (434/2003) om identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Beslutet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. Ändringen gör det möjligt att delge en avgift för trafikförseelse genom vanlig delgivning till vilken vägtrafikant som helst vars identitet har kunnat fastställas omedelbart. I nuläget tillämpas bestämmelsen bara på delgivning av avgifter för trafikförseelser som begåtts med ett motordrivet fordon.

Höjning av avgiften för trafikförseelse

Det föreslås att vägtrafiklagen ändras så att en förare av ett motorlöst fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro i stället för nuvarande 40 euro för uppsåtliga eller av oaktsamhet begångna överträdelse av lagen. I nuläget beror en stor del av problemen och de farliga situationerna inom mikromobiliteten på förarnas trafikförseelser eller trafikbrott. Ändringen ökar den förebyggande effekten som avgiften för trafikförseelse har.

Avgift för trafikförseelse för fordonets konstruktion, utrustning eller skick

Det föreslås att fordonslagen ändras så att en förare, ägare eller varaktig innehavare av ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om konstruktion, utrustning eller skick i fordonslagen.

Reglering av trafiken vid genomgående gångbana

Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas en ny tilläggsskylt H27 som anger en genomgående gångbana. Enligt förslaget ska tilläggsskylten användas i kombination med märke B5 eller B6 i korsningar, där märke B5 eller B6 har placerats i körriktningen före en genomgående gångbana. Vägmärkeskombinationen ska kunna användas före en genomgående gångbana som har höjts från körbanan med ett nedsänkt kantstöd på båda sidorna. Märkeskombinationen ska förtydliga väjningsplikten särskilt i vinterförhållanden där den genomgående gångbanan kan synas dåligt på grund av snö och is som blir kvar i korsningen.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt om konsekvenserna och verksamhetsmiljöns utveckling

De föreslagna åtgärderna bedöms som helhet ha en betydande positiv inverkan på trafiksäkerheten och tillgängligheten i stadsrummet i stora och medelstora städer. Samtidigt kan man påverka vägtrafikanternas upplevda säkerhet. De föreslagna åtgärderna stöder varandra och påverkar särskilt säkerheten för de mest utsatta i trafiken, såsom barn, äldre och personer med rörelsenedsättning. De föreslagna bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd och trafikfylleri bedöms ha de mest betydande effekterna på trafiksäkerheten.

Enligt bedömningen har de föreslagna åtgärderna som helhet betydande positiva konsekvenser för myndigheternas och kommunernas möjligheter att på förhand förhindra

mikromobilitetsolyckor. Genom en effektivare hantering av mikromobiliteten och reglering av trafiken bedöms man effektivt kunna minska beteenden som strider mot trafikreglerna. Samtidigt möjliggörs tillhandahållandet av mikromobilitetstjänster och utvecklingen av nya innovationer även i framtiden. Åtgärderna kan till en del försämra lönsamheten för de företag som erbjuder tjänsterna och göra det mindre attraktivt att ta sig in på marknaden, om en begränsad tillgång till tjänsterna minskar efterfrågan och flyttar resornas tyngdpunkt mot andra färd sätt.

I propositionens konsekvensbedömning finns betydande osäkerhetsfaktorer, såsom den bristfälliga statistikföringen av olyckor och olycksrisker inom mikromobiliteten och den korta statistikhistoriken samt bristen på internationella forskningsdata. Dessutom är det svårt att förutse mikromobilitetens framtida popularitet. De villkor som kommunerna ställer för att mikromobilitetstillståndet ska beviljas har också en avgörande betydelse för att uppnå de eftersträlvade effekterna. Av dessa orsaker är konsekvensbedömningen närmast kvalitativ.

De största ekonomiska fördelarna uppstår när kostnaderna för hälso- och sjukvården och offrens privata ekonomi minskar till följd av att olyckorna minskar. I och med bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd minskar de administrativa utgifterna för elsparkcyklar i de största kommunerna jämfört med det frivilliga förfarandet i nuläget. Mikromobilitetstillståndet bedöms också minska behovet av resurser för trafikövervakarna. Övervakningen av bestämmelserna om trafikfylleri förutsätter polisresurser, men samtidigt bedöms de entydiga bestämmelserna avsevärt minska körning i berusat tillstånd. Man strävar också efter att underlätta myndigheternas verksamhet genom ändringar i delgivningen av avgiften för trafikförseelse. Revideringarna av sanktionerna kräver ändringar av datasystemen som orsakar små färdskostnader för statliga myndigheter.

Att inte genomföra de föreslagna ändringarna skulle leda till att de identifierade problemen för trafiksäkerheten och gaturummets tillgänglighet samt de överdrivna offentliga och privata kostnaderna kvarstår. Utifrån uppföljningsuppgifterna har mikromobilitetens säkerhet förbättrats, vilket delvis beror på frivilliga avtal som ingåtts mellan företag och kommuner och delvis på att man har vant sig vid nya färdmedel som använder gaturummet. Mikromobiliteten är dock fortfarande förknippad med betydande säkerhets- och tillgänglighetsutmaningar, som inte kan elimineras utan nya bestämmelser.

Mikromobilitetens säkerhet kan fortfarande förbättras, eftersom tekniken, utbudet och verksamhetsmodellerna förändras snabbt inom denna sektor som är under utveckling. Det är möjligt att företagens konkurrenstryck och den nya trafikförsäkringslagstiftningen uppmuntrar företagen att också utveckla tjänsternas säkerhet. De företag som är verksamma i Finland har inte tagit i bruk alla de säkerhetsegenskaper hos elsparkcyklar som redan nu är tekniskt genomförbara, eftersom detta skulle kunna försämra tjänstens attraktivitet och öka företagets kostnader jämfört med konkurrenternas. Sådana säkerhetsegenskaper är till exempel tekniker med vilka man kan identifiera och förebygga transport av passagerare på elsparkcykel eller förhindra körning på gångbana. Kostnaderna för säkerhetstekniken har fortsatt att sjunka, vilket kan främja ökad användning av säkerhetsteknik i fordonen.

Antalet mikromobilitetsföretag uppskattas minska något i framtiden när efterfrågan på tjänster stabiliseras. Likaså uppskattas antalet elsparkcyklar som hyrs ut minska, på grund av den höga användningsgraden. I nuläget erbjuds tjänsterna redan i alla de största städerna. Tjänsteutbudet har också minskat i små städer och en del aktörer har helt slutat tillhandahålla tjänsten i Finland. Antalet elsparkcyklar kan öka främst om företagen utökar sin verksamhet till nya städer.

Det nuvarande antalet olyckor och tillgänglighetsproblemen bedöms förbli oförändrade om de åtgärder som föreslås i propositionen inte genomförs. Å andra sidan uppmuntrar trafikförsäkringslagstiftningen som trädde i kraft i juni 2024 företag att förbättra trafiksäkerheten. Kostnaderna för trafikförsäkringen och andra ökade kostnader leder dock samtidigt sannolikt till att företagen inte längre lika lätt samtycker till de frivilliga avtal som kommunerna lägger fram. En del företag har redan meddelat att de vill avstå från till exempel veckosluts- och säsongsbegränsningar. Om ett företag frigör sig från frivilliga avtal är det sannolikt att de andra följer efter på grund av konkurrensläget. I synnerhet sloandet av veckoslutsbegränsningarna skulle sannolikt leda till en betydande ökning av antalet olyckor.

En ökning av driftskostnaderna för mikromobilitetsfordon som hyrs ut kan bedömas minska användningen av dem och leda till att privatägda lätta elfordon ökar i popularitet. Till exempel i Centraleuropa har privatägda elsparkcyklar blivit vanligare under de senaste åren när lagstiftningen om elsparkcyklar som hyrs ut har skärpts. Detta kan i sin tur minska tillgänglighetsproblemen något, eftersom privatägda fordon enligt myndigheternas bedömning i genomsnitt oftare används och parkeras enligt trafikreglerna. Å andra sidan kan en ökning av antalet privatägda lätta elfordon öka användningen av sådana fordon som till sina egenskaper inte lämpar sig för vägtrafik. Trafikförsäkringsplikten minskar sannolikt också anskaffningen av lätta elfordon som väger något över 25 kg. En ökning av antalet privata lätta elfordon kan leda till högre körhastigheter, vilket kan öka olycksrisken.

I den bedömningspromemoria som kommunikationsministeriet utarbetade i början av 2023 bedömdes som en alternativ lösning att endast de åtgärder för mikromobilitet som antecknats i åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsstrategin skulle genomföras utan några andra lagstiftningsändringar. En del av åtgärderna för mikromobilitet i trafiksäkerhetsstrategin har genomförts. Största delen av åtgärderna är avsedda som kontinuerlig verksamhet och åtgärderna pågår. En av dessa åtgärder är till exempel att inrätta ett nätverk för mikromobilitet och fortsätta nätverkets verksamhet. Nätverket för mikromobilitet följer utvecklingen av trafiksäkerhetssituationen inom mikromobiliteten. Dessutom har nätverket till uppgift att identifiera eventuella regleringsbehov samt nya former av mobilitet och deras inverkan på trafiksäkerheten. Även utvecklingen av olycksstatistiken förbättrar effekten av trafiksäkerhetsarbetet inom mikromobiliteten i framtiden och underlättar uppföljningen av säkerhetsutvecklingen. Att känna till och följa trafikreglerna är en viktig del av trafiksäkerheten. Informationen och upplysningen bör fortsätta. Olika myndigheters kommunikation om trafikregler och trafikövervakning har också en central roll i att förbättra trafiksäkerheten.

De ändringar som föreslås i propositionen är för sin del kopplade till de utredningar om mikromobilitet som angetts i åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsstrategin. Enbart andra åtgärder än lagstiftningsåtgärder har inte ansetts vara tillräckliga för att förbättra trafiksäkerheten inom mikromobiliteten eller för att uppnå Finlands trafiksäkerhetsvision.

4.2.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Inledning

I propositionen föreslås flera enskilda åtgärder som tillsammans bedöms ha betydande effekter på trafiksäkerheten. Åtgärdshelheten bedöms kunna minska trafikolyckor, tillgänglighetsproblem och farliga situationer i trafiken. Samtidigt kan man påverka vägtrafikanternas upplevda säkerhet. De föreslagna åtgärderna stöder varandra och påverkar särskilt säkerheten för de mest utsatta i trafiken, såsom barn, äldre och personer med rörelsesnedsättning. Förbättrad trafiksäkerhet inverkar direkt på hälso- och sjukvårdens resurser och samhällets kostnader för de olyckspåföljder som inte ersätts via försäkringssystemet. Till

exempel en förare som framför en hyrd elsparkcykel omfattas i nuläget endast av ett begränsat försäkringsskydd. Det är också motiverat att minimera ersättningsförfarandets kostnader för offentliga och privata aktörer.

Mikromobilitetstillstånd

De bestämmelser om mikromobilitetstillstånd som föreslås i propositionen ger kommunerna möjlighet att fastställa sådana villkor för mikromobilitetstillståndet som på många sätt motsvarar de avtalsvillkor som under de senaste åren har ställts i de största städerna i regel genom frivilligt samarbete mellan kommunerna och tjänsteleverantörerna. Hastighets- och parkeringsvillkor och andra tillståndsvillkor skulle sannolikt fastställas i fler kommuner än i nuläget, eftersom kommunen skulle ha befogenheter att fastställa dem. Med hjälp av villkoren kan man till exempel minska de olägenheter som orsakas av felparkeringar av elsparkcyklar och cyklar som saknar station samt farliga situationer som orsakas av höga hastigheter med elsparkcyklar. Detta kan också förbättra den upplevda säkerheten och cykelvägarnas funktion.

Det bedöms att trafiksäkerheten förbättras, eftersom en större del av elsparkcykeltrafiken skulle omfattas av villkoren i mikromobilitetstillståndet. Detta bedöms minska den mest riskfyllda mikromobiliteten. Planeringen av villkoren för mikromobilitetstillståndet ger också kommunerna möjlighet att granska olika riskområden inom kommunen och att förbättra deras trafiksäkerhet. Kommunernas befogenheter möjliggör lokala lösningar, men nackdelen kan vara skillnader i praxis. I nuläget har det ansetts vara en risk att företag frigör sig från frivilliga avtal. Genom mikromobilitetstillstånden säkerställer man att trafiksäkerheten inte försämras på grund av att företag eventuellt frigör sig från avtal.

Leverantörer av mikromobilitetstjänster har framfört att den nya trafikförsäkringslagstiftningen som trädde i kraft 2024 kommer att förbättra tjänsternas säkerhet i framtiden. År 2024 observerades emellertid inte ännu några förändringar i tjänsternas säkerhet eller i tillgängligheten i trafiken. Leverantörer av mikromobilitetstjänster har till exempel inte på egen hand begränsat användningen av tjänsterna under de tidpunkter då det sker flest olyckor. År 2024 frigjorde sig en del av tjänsteleverantörerna delvis från frivilliga avtal som de ingått med enskilda kommuner, vilket bedöms ha en försämrande effekt på tjänsternas säkerhet.

I de största städerna har det redan funnits begränsningar med stöd av frivillighet och i Helsingfors även på basis av områden med parkeringsförbud. De föreslagna bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd har dock en betydande inverkan på trafiksäkerheten, eftersom tillståndssystemet skulle göra det möjligt att utöver hastighetsbegränsningsområden skapa olika begränsningar som baserar sig på användningstiderna. Referenspunkten för effektens storlek är en lag som trädde i kraft i Norge år 2021 och som gav kommunerna omfattande befogenheter att reglera uthyrningen av elsparkcyklar och fordonens egenskaper. I Norge trädde också en strikt promillegräns för elsparkcykling i kraft i samband med lagändringen. För att uppnå samma säkerhetseffekter krävs också i Finland att en promillegräns införs vid sidan av mikromobilitetstillståndet. År 2023 besökte 70 procent färre elsparkcyklister jourpolikliniken i Oslo än år 2021 (64 procent år 2022), vilket i Norge har bedömts till största delen bero på ändringar i bestämmelserna om trafikfylleri och på olika tidsmässiga begränsningar i användningen av tjänsterna.

Det går inte att nu bedöma vilka exakta kvantitativa synergieffekter som mikromobilitetstillståndet och de nya bestämmelserna om trafikfylleri har på olyckor. En eventuell minskning av olyckor kan emellertid bedömas grovt utifrån resultaten i Norge, med beaktande av särdragen i Finland. I Norge är promillegränsen strängare än i Finland, vad gäller både gränsen för berusning och påföljderna, vilket sannolikt också påverkar begränsningarnas

förebyggande effekt. Å andra sidan visar jämförande studier att det är vanligare att köra berusad i Finland, vilket också påverkar antalet rusmedelsolyckor. I Helsingfors finns redan i nuläget många av de begränsningar som tillämpas i Oslo, såsom tidsmässiga och kvantitativa begränsningar. Därför är konsekvenserna för säkerhetssituationen i Helsingfors sannolikt mindre än i andra kommuner. Resultaten i Helsingfors kan emellertid användas som underlag för bedömningen av synergieffekterna.

Begränsning av användningen av samutnyttjade elsparkcyklar har konstaterats vara ett effektivt sätt att påverka olyckor som sker med dem under vissa begränsade tidpunkter. Till exempel i Helsingfors har det sedan september 2021 funnits en begränsning enligt vilken samutnyttjade elsparkcyklar inte kan användas under veckoslut mellan kl. 00.00 och 05.00. Granskningar av tidsbegränsningarna visar att antalet skador med elsparkcykel har minskat med över 55 procent i Helsingfors sedan begränsningarna trädde i kraft. Däremot har knappt några förändringar observerats i skadornas allvarlighetsgrad.

Användning av rusmedel orsakar olyckor alla dagar i veckan. Trots att det inträffar särskilt många rusmedelsolyckor kl. 22–09, sker det rusmedelsolyckor i Finland nästan dygnet runt. På grund av detta har andelen berusade av de skadade personerna minskat endast i ringa mån (38 vs. 31 procent) i Helsingfors efter att tidsbegränsningarna infördes.

Resultaten i Norge kan inte direkt användas som bedömning av de totala konsekvenserna av lagstiftningsändringarna i Finland, men resultaten i Helsingfors och Oslo kan anses vara riktgivande. Ökad övervakning och kommunikation eller nya tillståndsvillkor kan leda till en allmän minskning av olyckorna. De nya bestämmelserna kan också förhindra att antalet olyckor ökar, vilket exempelvis skulle kunna ske om de nuvarande avtalen upphör, antalet fordon ökar eller mikromobilitetstjänsterna utvidgas till vintersäsongen. Huruvida det totala antalet olyckor minskar beror sist och slutligen på hur många och vilka tillståndsvillkor som ställs för mikromobilitetstillståndet i olika kommuner och på hur de nya bestämmelserna om trafikfylleri övervakas samt hur vägtrafikanterna informeras om helheten.

Skulle synergieffekterna av mikromobilitetstillståndet och promillegränsen leda till en sådan minskning av alla olyckor med elsparkcykel som motsvarar minskningen på cirka 70 procent i Norge eller minskningen på över 55 procent i Helsingfors, har detta en betydande effekt på kostnaderna för olyckorna. Till exempel en minskning på 65 procent av rusmedelsolyckorna skulle innebära en minskning med över 1 000 olyckor som kräver specialiserad sjukvård per år. Med beaktande av olyckskostnaderna som använts i utredningen av promillegränsen skulle detta innebära en minskning av olyckskostnaderna med cirka 84 miljoner euro per år. Effekterna av bestämmelserna om trafikfylleri bedöms också öka med tiden, om kommunikationen är aktiv och övervakningen tillräcklig. Tidsmässiga begränsningar påverkar också andra olyckor än rusmedelsolyckor, och därför kan de totala effekterna bedömas vara ännu större. Bedömningarna grundar sig på olyckorna år 2021, som det i nuläget finns mest information om angående antal och kostnader. Begränsningarna i Helsingfors trädde i kraft först i september 2021 och därför beaktas de inte fullt ut i bedömningen. Olyckorna minskar sannolikt minst i Helsingfors centrum, där det redan i nuläget finns ett nattligt körförbud under veckoslut.

Syftet med mikromobilitetstillståndet är att det ska vara flexibelt och motsvara kommunens egna behov. Därför kommer tillståndsvillkoren sannolikt att skilja sig från varandra mellan de olika kommunerna. Om användningen av uthyrda mikromobilitetsfordon begränsas kan det leda till en ökning av antalet privatägda elfordon. Privatägda lätta elfordon parkeras vanligen lagenligare än samutnyttjade fordon. Kvaliteten på och säkerhetsegenskaperna hos alla privatägda fordon är dock inte på samma nivå som hos uthyrda fordon. Privatägda lätta fordon kan inte heller styras med hjälp av ett mikromobilitetstillstånd, och därför gäller

hastighetsbegränsningsområden i applikationerna eller andra tillståndsvillkor inte privatägda fordon. De tekniska egenskaperna hos en del privatägda fordon strider också mot lagen eller också är en del privatägda fordon till exempel sådana där hastighetsbegränsare kan kringgås med enkla metoder. Ett ökat antal privatägda elsparkcyklar kan av dessa orsaker också försämra trafiksäkerhetssituationen. Till exempel enligt statistik som publicerades av Trafikanalys i Sverige år 2024 inträffade 37 procent av de statistikförda elsparkcykelolyckorna år 2023 i kommuner där det inte fanns samutnyttjade elsparkcyklar.

Risken för att en tjänsteleverantör skulle föra in mikromobilitetsfordon på kommunens område utan mikromobilitetstillstånd bedömdes vara mycket liten. Detta beror för sin del på att det ska vara enkelt att ansöka om tillstånd, kostnaderna för ansökan bedöms vara måttliga och olovlig verksamhet ska vara straffbar. Kommunerna ska också ha befogenhet att flytta mikromobilitetsfordon som förts in i gaturummet utan tillstånd till ett lager, vilket minskar risken för att något sådant skulle hända. Dessutom har det bedömts att konsumenterna inte skulle använda en sådan tjänst som de vet är mot lagen.

Effekterna av mikromobilitetstillståndet beror på hur det utnyttjas i olika kommuner. Effekterna är små, om kommunerna inte utnyttjar den befogenhet som getts dem genom att ställa villkor för mikromobilitetstillståndet. Om kommunerna reglerar verksamheten på olika sätt, kan det finnas skillnader i utbudet av tjänsterna och deras prissättning i framtiden. Överdrivna begränsningar skulle å sin sida vara till men för marknadens funktion och konsumenternas intressen.

Trafikanordningar och användning av hjälm

De nya trafikanordningar som enligt förslaget ska fogas till vägtrafiklagen främjar regleringen av mikromobiliteten och styr parkeringen av lätta elfordon till säkra platser. Detta är särskilt viktigt om privata elsparkcyklar blir vanligare, eftersom de inte kan styras med hjälp av ett mikromobilitetstillstånd. Sannolikt kommer även stora kommuner i fortsättningen att använda nya trafikanordningar, även om verksamheten samtidigt styrs med ett mikromobilitetstillstånd. Tydliga parkeringsområden bedöms förbättra parkeringspraxisen för elsparkcyklar och tillgängligheten i trafiken. Den nya tillägsskylten som enligt förslaget ska fogas till vägtrafiklagen och som visar en genomgående gångbana kan ha små effekter på trafiksäkerheten i situationer där den genomgående gångbanan eventuellt annars förbises, exempelvis på grund av kraftigt snöfall.

Rekommendationen om användning av hjälm bedöms medföra måttliga effekter på trafiksäkerheten. I nuläget används hjälm mycket sällan vid framförande av lätta elfordon och användningsgraden borde höjas betydligt. Av de förare av lätta elfordon som vårdas på sjukhus vårdas en betydande del för skador på ansikte eller käke. Trots att de nuvarande cykelhjälmmodellerna inte skyddar ansiktsområdet på bästa möjliga sätt, är det emellertid uppenbart att huvudet på en förare av ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel exponeras för en mängd olika slag vid fallolyckor och kollisioner. Av denna orsak är bedömningen att användning av skyddshjälm har en betydande förebyggande effekt på huvudskador även när föraren framför ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel.

Körning i berusat tillstånd

Ändringarna i bestämmelserna om trafikfylleri bedöms ha betydande effekter på trafiksäkerheten och på känslan av säkerhet bland olika grupper av vägtrafikanter. Bestämmelserna och de sanktioner som följer av att bestämmelserna inte följs har en förebyggande och allmänt avskräckande inverkan på vägtrafikanterna. Avsikten med gränserna

för användning av rusmedel är att minska framförande av motoriserade cyklar och elsparkcyklar i berusat tillstånd. Bestämmelserna minskar antalet olyckor och därigenom belastningen på och kostnaderna för hälso- och sjukvården samt de privata kostnaderna på grund av exempelvis förlorad arbetsinsats och inkomst. En stor del av dem som använder mikromobilitetsfordon bedöms iakttä promillegränsen antingen på grund av laglydnad eller på grund av hot om sanktioner. Bestämmelserna hindrar dock inte körning i berusat tillstånd helt och hållet.

Med hjälp av gränser för trafikfylleri inom mikromobiliteten ger man ett samhälleligt budskap om att det inte är acceptabelt att framföra fordon i berusat tillstånd. Drogfrihet hör också till skyldigheterna för cyklister och förare av lätta elfordon enligt den redan gällande lagstiftningen. En entydig gräns för berusning är tydlig och förståelig för både medborgare och myndigheter. Ur ett förebyggande perspektiv är lagens tydlighet, risken att åka fast och sanktionerna centrala. Entydiga gränser och befogenhet att låta föraren göra ett utandningsprov ska effektivisera trafikövervakarnas möjligheter att ingripa i framförande av ett mikromobilitetsfordon i berusat tillstånd. Om framförandet av fordon i berusat tillstånd minskar, leder detta också till att olika trafikförseelser, trafikbrott och felparkeringar minskar i trafiken.

I ljuset av forskningsrön är det uppenbart att viss polisövervakning är en nödvändig förutsättning för att alkoholgränsen i blodet ska ha effekt och att denna effekt fortsätter med tiden. I fråga om promillegränserna är det enligt observationerna också av uppenbar betydelse om polisen har rätt att testa alkoholhalten i förarens utandningsluft med en sållningsalkometer. En sådan rätt har i flera internationella undersökningar (bl.a. Trafiksikkerhetshåndboken 2022) visat sig påverka antalet dödsolyckor. Det har också observerats att lagstiftning om slumpmässiga kontroller av alkoholhalten i blodet är en förutsättning för att en sänkning av alkoholhalten i blodet ska ha en positiv inverkan på antalet olyckor. Enbart en promillegräns, utan övervakning eller rätt att testa alkoholhalten i förarens utandningsluft har inte konstaterats ha någon betydande inverkan på människors beteende på lång sikt.

I Finland framhålls särskilt olyckor bland förare som uttryckligen är berusade. Användningen av rusmedel orsakar olyckor alla dagar i veckan och trots att särskilt många rusmedelsolyckor inträffar kl. 22–09, sker det rusmedelsolyckor nästan dygnet runt. Utifrån granskningen av begränsningarna i Oslo kan det bedömas att olyckorna minskar med upp till 70 procent, om kommunerna ställer tillräckliga tillståndsvillkor och det finns bestämmelser om trafikfylleri med en tydlig promillegräns. I framtiden påverkas iakttagandet av bestämmelserna om trafikfylleri bland annat av hur man informerar om lagen och hur den övervakas. Effekterna av bestämmelserna om trafikfylleri bedöms också öka med tiden, om kommunikationen är aktiv och övervakningen tillräcklig.

En komplettering av bestämmelserna om trafikfylleri påverkar också förare av privatägda lätta elfordon och motoriserade cyklar. Detta är viktigt eftersom antalet privatägda elfordon och motoriserade cyklar ständigt ökar. För att minska framförandet av privatägda fordon i berusat tillstånd är det svårt att hitta någon annan effektiv trafiksäkerhetsåtgärd än en entydig gräns för körning i berusat tillstånd. Allmänt taget är det svårt att identifiera andra effektiva sätt att förebygga körning i berusat tillstånd, och därför kan de föreslagna metoderna betraktas som en sista utväg.

Avgifter för trafikförseelse inom mikromobiliteten

Det är svårt att bedöma i vilken mån den föreslagna höjningen av avgiften för trafikförseelse förhindrar agerande som straffas med avgiften. Kriminologisk forskning visar att strafflagstiftningens förebyggande verkan beror mer på risken att åka fast och sannolikheten att få ett straff än på hur strängt straffet är. Skärpta straff kan påverka det brottsliga beteendet

närmast i de fall då risken att åka fast är hög. Man kan anta att den förebyggande effekten av administrativa sanktioner blir bättre, om även tröskeln för ingripande i lagstridigt agerande sänks. Detta eftersträvas bland annat genom myndigheternas nya befogenheter att låta förare av mikromobilitetsfordon göra utandningsprov.

En stor del av mikromobilitetsolyckorna och andra trafiksäkerhetsutmaningar beror på att vägtrafikanterna inte följer den befintliga lagstiftningen. Skärpta sanktioner kan således särskilt inverka på trafiksäkerheten, om de uppmuntrar till att följa trafikreglerna. Då minskar också olyckorna och kostnaderna för dem. Den föreslagna ändringen av avgiften för trafikförseelse är ekonomiskt sett relativt liten. Det är sannolikt att denna åtgärd i sig utan att öka övervakningen endast har små effekter på trafiksäkerheten.

4.2.3 Konsekvenser för tillgången

Mikromobilitetstillståndet och dess villkor påverkar inte tillgången i någon betydande grad, till den del exakta begränsningar införs i stället för övergripande begränsningar. I en del fall kan de totala restiderna förlängas eller resornas riktning ändras på grund av användningsbegränsningarna för uthyrda elsparkcyklar. Resorna med hyrda elsparkcyklar är i genomsnitt korta, under två kilometer, och tar mindre än 10 minuter. Bestämmelserna kan påverka tillgången negativt, om kommunerna sätter upp betydligt fler begränsningar än i de nuvarande frivilliga avtalen. Tillgången kan försämrats, om det hittills inte har funnits några bestämmelser, inklusive vägmärken eller avtal, inom kommunen. De föreslagna ändringarna i vägtrafiklagen eller fordonslagen bedöms inte påverka tillgången direkt.

4.2.4 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna åtgärderna har inte bedömts medföra några konsekvenser som avsevärt förändrar driftskostnaderna för elsparkcyklar som hyrs ut eller privata elsparkcyklar. Det är möjligt att bestämmelserna om mikromobilitetstillståndet ökar företagets verksamhetskostnader något, men vid uthyrningsverksamhet fördelas tilläggskostnaderna mellan en omfattande kundkrets. Priserna på tjänsterna bedöms inte stiga så mycket att de avsevärt skulle minska antalet resor med uthyrda fordon eller leda till att tyngdpunkten flyttas mot andra färdssätt.

I princip kan konsekvenser för mikromobilitetsmarknaden uppkomma om den nya regleringen av användningen av gaturummet minskar tillgången och efterfrågan på elsparkcyklar som hyrs ut, på grund av att användbarheten försämrats. I nuläget går det dock inte att bedöma konsekvenserna kvantitativt som förändringar i uthyrning och uthyrningsintäkter. Marknaden utvecklas i enlighet med detaljerna i tillståndsvillkoren med kommunvisa skillnader.

De föreslagna åtgärderna minskar på sin höjd antalet resor med elsparkcyklar till kommersiella tjänster marginellt. Användningen av elsparkcyklar och inkomsterna från kommersiella tjänster har ett starkare samband under högsäsong. Sådana kommersiella tjänster är detaljhandel samt restaurang- och underhållningstjänster, vars konsumtion nästan inte förutsätter något bagage. De föreslagna åtgärderna hindrar inte tillgången till tjänsterna, även om resorna förlängs något tidsmässigt. Å andra sidan kan tydligare regler för användningen av gaturummet samt bättre trafiksäkerhet och tillgänglighet uppmuntra resor och ge inkomster för kommersiella tjänster.

Införandet av en promillegräns och sanktioner har eventuellt ett samband med försäljningen av alkohol och restaurangtjänster. Avvärjandet av risker och skadekostnader på grund av körning i berusat tillstånd har emellertid ansetts vara eftersträvänsvärt även i andra trafikrelaterade bestämmelser, oberoende av förändringarna i konsumentbeteendet.

En utveckling av bestämmelserna kan förbättra trafiksäkerheten och ha en positiv inverkan på kostnaderna. Med de föreslagna åtgärderna kan man minska antalet mikromobilitetsolyckor och fotgängarolyckor som sker i gatunätet och på andra ställen i det offentliga stadsrummet samt de person- och materialskador jämte kostnader som dessa orsakar. En del av dessa kostnader har redan nu övergått till att ersättas inom ramen för trafikförsäkringssystemet, och åtgärderna dämpar därför också nivån på försäkringspremierna. Det är också önskvärt att avvärja olyckor för att minska resursbelastningen inom hälso- och sjukvården samt för att förebygga sådana kostnadspåföljder som inte ersätts inom försäkringssystemet. Sådana är bland annat förlorad produktivitet och livskvalitet på grund av att människor skadas eller omkommer. De föreslagna åtgärdernas kvantitativa konsekvenser för minskningen av personskador av olika allvarlighetsgrad har dock inte kunnat bedömas i nuläget.

Mikromobilitetstillståndets konsekvenser för företagens verksamhet kan grovt indelas i tre grupper. I den första gruppen ingår tillståndsvillkoren i anknytning till körhastigheter, användningsområden och parkeringsområden. I egenskap av väghållare har kommunerna redan i nuläget rätt att ställa upp motsvarande begränsningar med hjälp av trafikordningar. Dessa tillståndsvillkor bedöms medföra endast små konsekvenser för företagens verksamhet eller kostnader. Det är dock möjligt att parkeringsbegränsningarna ökar kostnaderna för att flytta elsparkcyklarna. IT-baserade åtgärder och informationsdelning ökar antagligen inte företagens kostnader avsevärt.

I den andra gruppen ingår de tillståndsvillkor som kan genomföras genom rimliga ändringar i tjänstens applikation. Dessa är tillståndsvillkor som gäller applikationens egenskaper, tjänstens ålderskrav eller förmedling av anonymiserade uppgifter till kommunerna. Företagens engångskostnader för dessa bedöms vara små. Tillståndsvillkoren som gäller en åldersgräns för användning av tjänsterna bedöms nästan inte påverka nuläget, eftersom nästan alla tjänsteleverantörer redan i nuläget har en åldersgräns på 18 år. Om antalet minderåriga användare minskar påverkar detta emellertid företagets omsättning. En inkludering av olika anvisningar och exempelvis ett alkotest i tjänsten orsakar inga betydande engångskostnader.

I den tredje gruppen ingår de tillståndsvillkor som bedöms medföra de största konsekvenserna för företagsverksamheten och dess lönsamhet. Till denna grupp hör tillståndsvillkor i anknytning till fordonens antal och användningstider. Kvantitativa eller tidsmässiga begränsningar i tjänsten kan medföra betydande konsekvenser för företagets verksamhetsförutsättningar. Till exempel avbrott i användningen under vintern leder till utebliven inkomst under flera månader om året, trots att flera fasta utgifter kvarstår. Å andra sidan medför detta ingen betydande konsekvens jämfört med nuläget, eftersom samutnyttjade fordon för närvarande knappt tillhandahålls under vintern. Tjänsterna är emellertid mycket populära på veckoslut och ett körförbud under veckoslut skulle påverka tjänsternas attraktivitet och omsättning. Omfattande tidsmässiga eller kvantitativa begränsningar skulle kunna medföra betydande konsekvenser för företagets intäkter och på lång sikt leda till att marknaden krymper. På stadsområden där tjänsterna är populära skulle en försämring av tillgången på tjänsterna kunna leda till att de hållbara mobilitetsformerna minskar i popularitet, medan konsekvenserna är mindre på glest bebodda områden.

4.2.5 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Myndighetsutgifterna för elsparkcyklar minskar i och med det förfarande som anges i lagen, det vill säga bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd, jämfört med det frivilliga förfarandet i nuläget. I samband med införandet av ett mikromobilitetstillstånd ska kommunerna fastställa villkoren för tillståndet, men efter att systemet med mikromobilitetstillstånd har etablerats minskar antagligen resursbehovet på längre sikt. Övervakningsbehovet minskar, men försvinner

dock inte helt trots mikromobilitetstillståndet. Kommunerna kan besluta att prissätta beviljandet av mikromobilitetstillståndet som en myndighetsavgift och täcka utgifterna för handläggningen. Utnyttjandet av möjligheten och avgiftens storlek har inte bedömts.

Mikromobilitetstillståndet bedöms medföra konsekvenser för polisens och den kommunala parkeringsövervakningens resurser. När företag tekniskt skapar geostaket kring parkeringsplatser och hastighetsområden via applikationen, kan en enskild vägtrafikanter inte agera i strid med de virtuella begränsningarna. Detta minskar behovet av myndighetsövervakning, vilket innebär att övervakningen kan riktas mot andra trafikbrott och trafikförseelser. Förfarandet kan också minska kommunernas behov av kontinuerlig övervakning, anmärkningar och kontakter.

Mikromobilitetstillståndet och möjligheten att styra parkeringen med hjälp av villkoren i mikromobilitetstillståndet utan vägmärken påverkar särskilt kostnaderna för att ordna parkeringen. I framtiden ska parkeringsområden kunna anläggas och planeras virtuellt, varvid kostnaderna för vägmärken minskar. Nya vägmärken och tilläggsskyltar innebär dock arbete och utgifter för kommunerna, om kommunerna inför sådana. Utgifterna ökar i enlighet med utvecklingen av elsparkcyklarnas popularitet i de kommuner där elsparkcyklar tillhandahålls som en uthyrningstjänst eller där de i betydande grad används privat. Tilläggsutgifternas belopp har inte kunnat uppskattas. Det minskade behovet av att använda vägmärken minskar dock kostnaderna för planering och genomförande av regleringen av trafiken.

Övervakningen av körning i berusat tillstånd ökar myndighetsutgifterna, medan sanktionerna ökar sanktionsintäkterna. En höjning av avgiften för trafikförseelse och en utvidgning av tillämpningsområdet ökar statens inkomster marginellt. Konsekvenserna beror i praktiken på övervakningsresurserna och hur mycket åtgärderna påverkar vägtrafikanternas agerande. Det centrala syftet med övervakningen och avgifterna för trafikförseelse är inte att eftersträva inkomster eller täcka myndighetsutgifter, utan att effektivt verkställa lagstiftningen och förebygga trafikförseelser och trafikbrott.

En av polisens uppgifter är redan nu att ingripa i trafikfylleri och trafikbeteende som äventyrar andra. De fasta gränserna för rusmedel bedöms underlätta polisens övervakningsarbete, eftersom tolkningsutrymmet kring straffbarheten minskar. Å andra sidan ökar sannolikt polisens arbetsmängd något och uppgiftsbundenheten förlängs i ringa mån. Hanteringen av trafikfyllerifall tar alltid tid och resurser, även om det handlar om administrativa påföljder. En betydande del av rusmedelsolyckorna inom mikromobiliteten och körningen i berusat tillstånd sker på veckoslutsnätter under sommarmånaderna, då antalet polisuppdrag och uppdrag för hälso- och sjukvårdspersonalen även i övrigt är stort. Införandet av en promillegräns på 0,5 promille ökar myndigheternas övervakningsuppgifter mer än om en högre gräns införs.

De största konsekvenserna för hälso- och sjukvårdens och räddningsväsendets resurser beror på kombinationen av bestämmelserna om trafikfylleri och mikromobilitetstillståndet. Tydliga bestämmelser om trafikfylleri och övervakningen av dem bedöms minska antalet trafikolyckor betydligt. Mikromobilitetstillståndet ger å sin sida kommunerna möjlighet att inrätta hastighetsbegränsningsområden och parkeringsområden så att antalet olyckor minskar, de eventuella följderna lindras och tillgängligheten i trafiken förbättras. Dessutom ger mikromobilitetstillståndet kommunerna möjlighet att bland annat ställa tillståndsvillkor för användningstiderna, vilket har konstaterats vara ett effektivt sätt att minska antalet olyckor, bland annat enligt granskningarna i Helsingfors och Oslo. Konsekvensernas omfattning varierar från kommun till kommun och är beroende av hur mikromobilitetsfordonens användningsgrad och mikromobilitetstjänsterna utvecklas i framtiden.

Att möjliggöra vanlig delgivning även vad gäller avgifter för trafikförseelse som påförs personer som använder mikromobilitetsfordon eller fotgängare påskyndar övervakningen avsevärt, eftersom en enskild polisman ska kunna sköta ärendet med sin tjänstemobiltelefon och inte behöver någon separat skrivare för delgivningen. I nuläget skrivs avgifter för trafikförseelse vanligtvis ut till kunden i en patrullbil eller på polisstationen. Denna åtgärd minskar således polisens resursbehov. En förändring av delgivningsprocessen förverkligar för sin del föresatsen i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering enligt vilken administrativa förfaringsätt och annan polisbyråkrati ska minskas utan att rättssäkerheten äventyras.

De föreslagna åtgärderna bedöms som helhet ha en betydande inverkan på trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken i stora och medelstora städer. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet minskar polisens och andra myndigheters uppgifter. Dessutom bedöms de föreslagna åtgärderna som helhet minska belastningen på hälso- och sjukvården särskilt under sommarveckosluten. En effektiv övervakning av åtgärderna som helhet bedöms kräva små tilläggsresurser av polisen för trafikövervakning eller en översyn av övervakningsformerna. Revideringarna av sanktionerna kräver små förnyelser av datasystemen som orsakar små engångskostnader för statliga myndigheter.

Med stöd av den bestämmelse som föreslås i flyttningslagen kan kommunernas möjligheter att flytta samutnyttjade fordon som har parkerats i strid med tillståndsvillkoren eller helt och hållet utan mikromobilitetstillstånd på kommunens område effektiviseras. På så sätt kan man säkerställa att företagen effektivt följer tillståndsvillkoren för parkering. Det är också osannolikt att ett företag skulle föra in fordon på kommunens område utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd. Av denna orsak bedöms inte heller ändringarna i 262 § i transportservicelagen orsaka något tilläggsarbete för tillsynsmyndigheterna. Polisen föreslås inte heller få några nya befogenheter för flyttning av fordon, eftersom befogenheterna i flyttningslagen har bedömts vara tillräckligt omfattande redan i nuläget.

Det går inte att ge några exakta uppskattningar av det årliga antalet nya avgifter för trafikförseelse, men enligt riktgivande uppskattningar handlar det om betydligt mindre än tusen avgifter per år. Mikromobiliteten koncentreras till några sommarmånader och då är det sannolikt att också antalet avgifter för trafikförseelse är fler under sommarmånaderna. Verksamheten koncentreras också till stora städer, vilket innebär att det är sannolikt att knappt några avgifter påförs i små kommuner. I nuläget påförs cirka 150 000 avgifter för trafikförseelse årligen och de nya bestämmelserna medför inga betydande förändringar i Rättsregistercentralens arbete. För hanteringen av avgifterna för trafikförseelse används Liike-systemet, där avgifterna anländer för verkställande till Rättsregistercentralens verkställighetssystem. Verkställigheten förutsätter inte manuellt arbete. Således uppstår inget behov av tilläggsresurser för Rättsregistercentralen på grund av verkställandet av de nya avgifterna för trafikförseelse.

De nya bestämmelserna påverkar också polisens datasystem. Enligt Polisstyrelsens uppskattning kan de ändringar som behövs i systemen utföras som tjänstearbete i form av koduppdatering, eventuellt redan före den tidpunkt då lagen avses träda i kraft. Enligt Polisstyrelsen kan resurser som behövs för övervakning av de bestämmelser som föreslås i regeringspropositionen överföras för att konkretisera risken att åka fast för vägtrafikanterna och för att förhindra olyckor på grund av körning i berusat tillstånd. Till polisens uppgifter hör redan i nuläget övervakning av mikromobiliteten och därför medför inte de nya bestämmelserna några avsevärda förändringar i polisens uppgifter.

4.2.6 Ekologisk hållbarhet

Hållbarheten hos elsparkcykeltjänsterna i stadstrafiken påverkas i hög grad av vilket färdmedel de ersätter. Enligt en undersökning som gjorts av Aalto-universitetet ersätter samutnyttjade elsparkcyklar mest buss- och spårvagnstrafik, gångtrafik och andra mobilitetstjänster såsom stadscyklar, men också taxiresor. Privata elsparkcyklar ersätter i sin tur i högre grad privatbilism, särskilt under längre sträckor som lämpar sig för elsparkcyklar.

De föreslagna åtgärderna kan flytta resornas tyngdpunkt något mot andra hållbara färd sätt, men tyngdpunkten flyttas sannolikt inte i någon större grad mot bilism. Användningen av taxi kan öka i och med bestämmelserna om trafikfylleri. Bestämmelserna om mikromobilitetstillståndet bedöms kunna minska skadegörelsen och missbruket av elsparkcyklar något, vilket kan förlänga elsparkcyklarnas livslängd positivt med tanke på hållbarheten.

4.2.7 Social hållbarhet och tillgänglighet

Möjligheten till tillgänglighet grundar sig på FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, enligt vilken personer med funktionsnedsättning på samma villkor som andra ska få tillgång till den fysiska miljön och till transporter samt möjlighet till rörlighet med största möjliga oberoende. Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ålägger konventionsstaterna att vidta effektiva åtgärder för att säkerställa personlig rörlighet med största möjliga oberoende för personer med funktionsnedsättning, bland annat genom att underlätta rörligheten på det sätt och vid den tid de själva väljer och till överkomlig kostnad. I Finland gäller konventionen på lagnivå och den ålägger konventionsstaterna att vidta alla ändamålsenliga lagstiftningsåtgärder, administrativa och andra åtgärder för att uppfylla de rättigheter som erkänns i konventionen.

Trafikens förvaltningsområde har förbundit sig till tillgänglighetsvisionen för trafiken, vars grundläggande mål är att garantera smidiga resor för alla. Mikromobiliteten har i nuläget bedömts inverka negativt på möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att röra sig oberoende av andra. Bland annat felparkerade lätta elfordon, höga hastigheter, ljudlöshet och körning på gångbanan skapar farliga situationer och tillgänglighetsproblem för personer med funktionsnedsättning. Känslan av otrygghet kan ha en negativ inverkan på möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att röra sig självständigt.

Kommunerna reglerar parkeringen i egenskap av väghållare. Regleringen av parkeringen minskar antalet felparkerade elsparkcyklar. De parkeringsområden, områden med parkeringsförbud och områden med hastighetsbegränsning som kommunerna inrättat i egenskap av väghållare förbättrar tillgängligheten i trafiken och trafikens säkerhet. Mikromobilitetstillståndet och bestämmelserna om trafikfylleri är som helhet viktiga också med tanke på den upplevda säkerheten. Den upplevda säkerheten är viktig för att främja hållbar mobilitet samt för personer i olika åldrar som rör sig på olika sätt.

Med hjälp av villkoren för mikromobilitetstillståndet har kommunerna möjlighet att till exempel förbjuda parkering på områden som är trånga eller problematiska med tanke på tillgängligheten. Inrättandet av parkeringsområden och områden med hastighetsbegränsning minskar antalet elsparkcyklar till exempel på de mest trafikerade områdena och sänker elsparkcyklarnas hastighet, vilket förbättrar tillgängligheten och trygghetskänslan. Även införandet av en promillegräns minskar det riskfyllda beteendet och förbättrar tillgängligheten.

Effekterna av mikromobilitetstillståndet beror på vilka tillståndsvillkor som kommunerna ställer för att tillståndet ska beviljas. Mikromobilitetstillståndet och de nya trafikanordningarna

bedöms ha betydande effekter på tillgängligheten i trafiken om de används på rätt sätt. Till exempel i Helsingfors blir effekterna mindre, eftersom man redan har genomfört mycket långtgående parkeringsarrangemang med hjälp av avtalsvillkoren.

Det föreslås inga betydande lättnader i flyttningen av felparkerade fordon, eftersom befogenheterna redan i nuläget är mycket omfattande. Flyttning av felparkerade lätta elfordon och cyklar underlättas dock i de fall där företaget saknar mikromobilitetstillstånd eller företagets fordon parkeras i strid med tillståndsvillkoren. På så sätt strävar man efter att säkerställa att fordon som parkerats i strid med tillståndsvillkoren inte äventyrar tillgängligheten på gatorna.

Om elsparkcyklar och andra lätta elfordon blir ett vanligare transportsätt bland unga, är det möjligt att detta minskar gång, cykling och annan motion som upprätthåller hälsan. Till exempel enligt nationella MOVE!-mätningar som kartlägger barns och ungas funktionsförmåga är den fysiska funktionsförmågan bland drygt 38 procent av eleverna i årskurs 5 och 8 på en nivå som eventuellt belastar eller inverkar skadligt på hälsan och välbefinnandet.

4.2.8 Konsekvenser för regleringsbördan

Propositionens viktigaste konsekvenser för regleringsbördan som direkt gäller företagen beror på kommunernas mikromobilitetstillstånd och på tillståndsvillkoren. I nuläget omfattas branschen inte av någon lagstadgad specialreglering. Tillståndsvillkoren ska enligt kommunens prövning kunna gälla bland annat körhastigheter, parkering, fordonens användningsområden och användningstider samt antalet fordon. I praktiken innehåller de nuvarande frivilliga avtalen redan delvis samma styrmedel och det nya förfarandet som anges i lagen ökar inte regleringsbördan i alla kommuner. Å andra sidan förutsätter bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd olika åtgärder av tjänsteleverantörerna i fler kommuner än i nuläget.

Företagen inom branschen omsatte sammanlagt 32,5 miljoner euro år 2022, vilket var nästan dubbelt så mycket som året innan. År 2023 sjönk omsättningen till 30,8 miljoner euro. Under säsongen sysselsätter företagen människor för att flytta, ladda och underhålla elsparkcyklarna. I nuläget finns det cirka 10 företag inom branschen och tjänsterna erbjuds i cirka 40 kommuner (se 2.1.2 Mikromobilitetstjänster). Tillståndsplikten orsakar företagen små kostnader för ansökan om och administrering av tillstånd. En enskild tjänsteleverantör kan bli tvungen att ansöka om och administrera tiotals tillstånd, beroende på i hur många kommuner företaget är verksamt. Avsikten har emellertid varit att tillståndsprocessen ska vara så lätt som möjligt, för att inte orsaka hinder för aktörer av olika storlek eller minska konkurrensen på marknaden. Tjänsteleverantörerna förmedlar redan i nuläget uppgifter om användningen av tjänsterna elektroniskt till en del kommuner och inlämnandet av uppgifter bedöms inte orsaka några betydande nya kostnader för företagen.

Eventuella kommunspecifika skillnader i tillståndsvillkoren kan behandla företagen på olika sätt inom olika verksamhetsområden. De mer ingående tillståndsvillkoren och deras konsekvenser beror också på lokala skillnader i förhållandena. Den administrativa regleringsbördan för företag har inte i nuläget kunnat bedömas kvantitativt, liksom inte heller storleken på den eventuella tillståndsavgift som kommunen tar ut. Tillståndsavgiften kan emellertid endast omfatta kostnaderna för beviljandet av tillståndet och därför handlar det inte om några höga kostnader.

Företagens lönsamhet och hur attraktivt det är att komma in på marknaden kan eventuellt påverkas av förändringar i efterfrågan på tjänster på grund av de nya bestämmelserna. Till exempel kan parkeringsbegränsningar eller begränsningar av de tidpunkter då tjänsten kan användas förändra tjänstens användbarhet. En sänkning av körhastigheten eller

parkeringsförbud kan uppfattas som en försämring av tjänstens kvalitet, vilket kanske också minskar efterfrågan på elsparkcyklarna. Nu fanns det dock inte tillräckliga utgångsuppgifter för att bedöma konsekvenserna för efterfrågan. Enligt en marknadsanalys nådde elsparkcykeltjänsterna i sin nuvarande form eventuellt popularitetstoppen under 2023 och 2024, redan innan de föreslagna åtgärderna eventuellt vidtogs.

I propositionen föreslås det att den kommun där fordonen erbjuds för uthyrning ska bevilja mikromobilitetstillstånd på ansökan. Kommunen övervakar också att villkoren för mikromobilitetstillståndet följs. Kommunerna kan också själva hyra ut sådana fordon som avses i mikromobilitetstillståndet. Enligt uppgifter som erhållits från kommunerna under beredningen grundar sig exempelvis de stadscykeltjänster som kommunerna tillhandahåller på konkurrensutsättningar som kommunerna gjort som offentliga upphandlingar. I en sådan situation anses inte kommunen vara tjänsteleverantör, utan tjänsteleverantören är den organisation av vilken kommunen beställer mikromobilitetstjänsten. Rättsprinciperna inom förvaltningen anses trygga marknadsaktörernas ställning och konkurrensneutralitet på ett tillräckligt sätt i en situation där det i samma kommun finns både en mikromobilitetstjänst som kommunen upphandlat och aktörer som fungerar på marknadsvillkor. Vid beviljande av mikromobilitetstillstånd för kommunernas verksamhet och fastställande av tillståndsvillkoren ska jämlikhet och opartiskhet tillämpas enligt de allmänna rättsprinciperna inom förvaltningen.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Reglering av trafiken och kommunernas verktyg

I beslutet om lagstiftningsprojektet fastställdes att det är en uppgift för arbetsgruppen som förbereder lagstiftning som styr mikromobiliteten att granska metoder med vilka kommunernas möjligheter att reglera mikromobiliteten förbättras, bland annat genom att möjliggöra nya trafikanordningar som bättre lämpar sig för regleringen av mikromobiliteten, inklusive smarta trafikanordningar och geostaket, samt genom att effektivisera kommunernas sätt att reglera parkeringen inom sitt område.

Enligt beslutet om lagstiftningsprojektet är det inte meningen att projektet ska ge kommunerna befogenhet att konkurrensutsätta mikromobilitetstjänsterna. I enlighet med avgränsningen i beslutet om lagstiftningsprojektet bedömdes inte under projektets gång hur en konkurrensutsättningsmodell för mikromobilitetstjänster skulle fungera i Finland. Konkurrensutsättningsmodellen ansågs inte heller i det skede då bedömningspromemorian utarbetades vara en ändamålsenlig alternativ lösning, eftersom inga marknadsstörningar har observerats på marknaden för mikromobilitetstjänster i Finland. Nya aktörer har kommit in på den befintliga marknaden och aktörer har också lämnat marknaden. Företagen i branschen är relativt nya och enligt bedömningen kommer marknaden att utvecklas ytterligare under de kommande åren.

Kommunikationsministeriet bedömde att den konkurrensutsättningsmodell där elsparkcykeltjänster konkurrensutsätts och begränsas exempelvis till tre företag per kommun skulle påverka företagsverksamheten avsevärt och att bestämmelserna samtidigt skulle vara problematiska med tanke på näringsfriheten som tryggas i grundlagen. En sådan reglering skulle höja tröskeln för att komma in på marknaden och gynna i synnerhet stora och etablerade aktörer. Detta skulle kunna minska små eller nya aktörers möjligheter till marknadstillträde, vilket skulle minska konkurrensen och tjänstens mångfald. Ett begränsat antal aktörer skulle dessutom kunna leda till prishöjningar, eftersom konsumenterna skulle ha mindre valfrihet. De positiva

effekterna av konkurrensutsättningsmodellen bedömdes också kunna uppnås med hjälp av ett mikromobilitetstillstånd som ingriper betydligt mindre i näringsfriheten.

I bedömningspromemorian om lösnings- och regleringsalternativen för elsparkcykling och mikromobilitet föreslogs som en lösning en modell där parkering av lätta elfordon på gång- och cykelbanor skulle förbjudas helt och hållet. På så sätt föreslogs att parkeringen av lätta elfordon skulle styras till körbanan i stället för till gång- och cykelbanorna. Parkering skulle dock ha varit tillåten på gång- och cykelbanan i stället för på körbanan, om kommunen med hjälp av reglering av trafiken hade anvisat separata parkeringsplatser för parkeringen. Lösningsförslaget bedömdes ha betydande positiva effekter på tillgängligheten i trafiken, men samtidigt skulle det ha förutsatt helt nya parkeringsarrangemang. Alternativet slopades på basis av remissutlåtanden som lämnades under remissbehandlingen av bedömningspromemorian. Det största problemet som konstaterades var de avsevärda kostnaderna som sådana bestämmelser skulle ha orsakat kommunerna.

Som ett alternativ till de bestämmelser om mikromobilitetstillstånd som föreslås i propositionen bedömdes möjligheten att föreskriva om kommunernas rätt att utfärda kommunala bestämmelser om områden med parkeringsförbud och områden med hastighetsbegränsning. De kommunala bestämmelserna skulle ha gällt endast näringsidkare, varvid det hade varit lätt att delge dem bestämmelserna. Med hjälp av kommunala bestämmelser skulle kommunerna ha kunnat styra samutnyttjade mikromobilitetsfordon utan nya trafikanordningar eller tillståndssystem. Den kommunala bestämmanderätten har haft långa traditioner i Finland. Bemyndigandet att utfärda ordningsstadgor upphävdes dock genom att ordningslagen (612/2003) stiftades och samtidigt korrigerades laglighetsproblemen i anslutning till de kommunala ordningsstadgorna, vilka i hög grad gällde på vilken författningsnivå ett förfarande som stred mot ordningsstadgan skulle regleras. Alternativet slopades under beredningen, eftersom regleringsmodellen skulle ha innehållit många sådana likheter med ordningsstadgorna som har upplevts som juridiskt problematiska. Trafikreglerna har i nuläget koncentrerats till vägtrafiklagen i stället för att kommunerna skulle ha behörighet att utfärda bestämmelser om vägtrafiken som motsvarar de kommunala ordningsstadgorna. För vägtrafikanterna är det klart och förutsägbart när trafikreglerna har sammanställts i en lag och de är likadana överallt.

Under beredningen bedömdes ett alternativ där en traditionell trafikanordning enligt vägtrafiklagen delvis skulle kunna ersättas med digitala trafikanordningar, vars påbud tjänsteleverantören skulle föra in i sin applikation. Denna alternativa lösning bedömdes dock vara ogenomförbar, bland annat på grund av att internationella avtal om vägtrafik och vägmärken för närvarande inte känner till trafikanordningar av detta slag.

Under beredningen bedömdes ett alternativ där en myndighet, såsom Transport- och kommunikationsverket, skulle ges befogenhet att bevilja mikromobilitetstillstånd. Då skulle man i högre grad kunna förenhetliga förutsättningarna för beviljande av tillstånd, tillståndsvillkoren och praxis angående återkallande av tillstånd. Det som emellertid talar för att kommunerna ska ges befogenhet att bevilja mikromobilitetstillstånd är att kommunerna i egenskap av väghållare redan enligt gällande lagstiftning kan reglera parkeringen, körhastigheterna och annan användning av fordon på sitt gatunät, till exempel med de metoder för reglering av trafiken som anges i vägtrafiklagen. Det bör också observeras att villkoren i tillståndet rimligen kan avvika något från varandra beroende på vilken stad eller kommun det handlar om, eftersom regleringen av trafiken är stads- och kommunspecifik. För att bestämmelserna ska möjliggöra lösningar som lämpar sig för olika kommuner, gick man in för att föreslå en modell där kommunerna kan ställa villkor för tillståndet.

Under beredningen bedömdes också ett alternativ enligt vilket städer och kommuner skulle ges verktyg för hantering av mikromobiliteten endast med nya trafikanordningar som bättre lämpar sig för reglering av mikromobiliteten och om vilka det nu föreslås att bestämmelser fogas till vägtrafiklagen. Den alternativa lösningen ansågs dock inte vara tillräcklig med tanke på kommunernas reglering av trafiken och inte heller med tanke på trafiksäkerheten och gaturummets tillgänglighet. Dessutom skulle alternativet medföra betydande nya kostnader för kommunerna. Det föreslagna mikromobilitetstillståndet gör det möjligt för kommunerna att styra mikromobilitetstjänsterna effektivare än genom reglering av trafiken enligt vägtrafiklagen. Med de metoder som mikromobilitetstillståndet möjliggör påverkar man också indirekt vägtrafikanternas beteende genom att öka ett beteende som följer trafikreglerna.

5.1.2 Bestämmelser om trafikfylleri

Under beredningen bedömdes ett alternativ enligt vilket promillegränsen för trafikfylleri med motorlöst fordon skulle fastställas till 1,0 promille. I Finland är till exempel en cyklist vanligen mycket berusad i cykelolyckor med dödlig utgång och har en promillehalt på över 1,2 promille. Även enligt en utredning i Tyskland hade 83 procent av dem som råkade ut för en cykelolycka i berusat tillstånd en promillehalt på 1,1 promille eller mer i utandningsluften. Det är dock obestridligt att människans synfält minskar, reaktionsförmågan blir långsammare, risktagningen ökar och det blir svårare att följa med ett rörligt objekt redan med små alkoholhalter i blodet. Nivån på olycksrisken ökar också vid användning av ett snabbt accelererande fordon med elmotor. Det är dock en annan fråga när nivån på olycksrisken ökar så mycket att det finns skäl att ingripa genom lagstiftning, och det finns inget entydigt svar på detta. Det finns dock vetenskapliga bevis på att redan ett berusningstillstånd på 0,5 promille ökar risken för en trafikolycka. Å andra sidan skulle en högre promillegräns höja myndigheternas tröskel för ingripande, varvid myndigheternas övervakningsresurser skulle kunna riktas till den övriga verksamheten.

En fråga som granskades under beredningen var om det utöver de nu föreslagna gränserna för rusmedel borde fastställas tydliga och entydiga gränser för rusmedel även vad gäller cyklar och cyklar med elassistans. I nuläget omkommer och skadas betydligt fler berusade cyklister än förare av lätta elfordon. Antalet cyklar med elassistans har också ökat i trafiken, vilket innebär att körhastigheterna ofta är högre och olyckorna allvarligare. Under beredningen konstaterades det dock att olycksrisken för cyklar är mindre än för lätta elfordon. Att cykla förutsätter att man trampar, så en berusad person får inte cykeln att accelerera lika lätt till en hastighet över 20 kilometer i timmen. Av dessa orsaker gick man i beredningen in för att avgränsa det föreslagna förbudet till att endast gälla lätta elfordon och motoriserade cyklar. En berusad cyklist kan dock fortfarande göra sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten eller trafikfylleri med motorlöst fordon, om cyklisten i berusat tillstånd orsakar abstrakt eller konkret fara för den övriga trafiken. Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att lära sig att trafik och rusmedel inte hör ihop. Även i försäkringsbolagens ersättningspraxis har man ansett att ett betydande berusningstillstånd, och ett bevis på grov vårdslöshet, är en alkoholhalt på minst 1,2 promille i blodet.

Under beredningen bedömdes ett alternativ där bestämmelser om gränserna för rusmedel vid framförande av lätta elfordon och motoriserade cyklar skulle införas i strafflagen, på samma sätt som bestämmelserna om annat trafikfylleri i nuläget. Bestämmelserna om trafikfylleri som till sitt sakinnehåll ska fogas till vägtrafiklagen kan till viss del anses vara främmande för systematiken i den gällande lagstiftningen. Ett lätt elfordon är ett fordon som drivs med elmotor och vars framförande i berusat tillstånd kan medföra en uppenbar fara för andra vägtrafikanter. Gärningen kan dock inte anses vara lika farlig eller förkastlig som rattfylleri med motordrivet fordon, även om dessa gärningar har jämfästs med varandra i många andra EU-länder. Med

beaktande av principen ultima ratio, de trafiksäkerhetsrisker som agerandet medför, ändamålsenlighetsaspekterna med ett lättare förfarande och det faktum att framförande av ett fordon i berusat tillstånd är klandervärt i allmänhet, kunde man komma fram till att enbart framförande av sådana typer av fordon i berusat tillstånd på ett sätt som är föremål för sanktioner ska kunna behandlas med en administrativ påföljdsavgift. Orsakande av abstrakt eller konkret fara ska även i dessa situationer bedömas separat via bestämmelserna i strafflagen.

Under beredningen bedömdes också möjligheten att till vägtrafiklagen foga en straffbestämmelse med hot om bötesstraff för brott mot bestämmelserna om promillegräns. I vägtrafiklagen finns i nuläget inga bestämmelser med hot om bötesstraff, eftersom dessa straff ändrades till avgifter för trafikförseelse i samband med totalreformen av vägtrafiklagen. Således ansågs alternativet inte vara ändamålsenligt och förenligt med systematiken i den gällande lagstiftningen. Trafikfylleri som bestraffas med avgift för trafikförseelse anses bättre komplettera de nuvarande bestämmelserna i strafflagen.

Under beredningen bedömdes möjligheten att foga en separat paragraf om kroppsbesiktning till vägtrafiklagen. Detta hade gjort det möjligt att ta ett blodprov på en förare som på sannolika skäl misstänks ha brutit mot förbudet mot att framföra mikromobilitetsfordon i berusat tillstånd. Under beredningen bedömdes att fogandet av ett eventuellt blodprov till en gärning som straffas med avgift för trafikförseelse skulle kunna vara problematiskt med tanke på grundlagen. Om bestämmelserna skulle innehålla möjligheten till blodprov, till exempel om en person vägrar lämna utandningsprov, handlar det om en avsevärt större begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Av ovan nämnda skäl slopades regleringsmodellen och ett prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av något annat berusningsmedel ansågs vara tillräckligt med tanke på påförande av avgift för trafikförseelse.

Som en alternativ lösning till gränserna för rusmedel övervägdes också bestämmelser om ett omfattande körförbud för lätta elfordon nattetid i vägtrafiklagen. Enligt alternativet skulle en bestämmelse om körförbud med lätta elfordon och motoriserade cyklar nattetid fogas till vägtrafiklagen, i stället för bestämmelsen om promillegräns. Det skulle vara enkelt att övervaka efterlevnaden av förbudet och det skulle inte kräva att polisen har rätt att låta föraren göra ett utandningsprov. Alternativet slopades eftersom förbudet skulle gälla alla förare oberoende av om föraren var berusad eller inte och bestämmelserna skulle således inte gälla riskförare i synnerhet. Förbudet bedömdes vara orimligt för dem som följer reglerna nattetid och till exempel för personer som tar sig till eller från jobbet och rör sig med egna fordon nattetid. Ett lagstadgat omfattande körförbud som gäller alla skulle också kunna begränsa näringsfriheten orimligt mycket och inte kunna ändras flexibelt, även om trafiksäkerhetssituationen skulle tillåta detta. Dessutom är det klart att det sker mycket körning i berusat tillstånd även dagtid och under vardagar, vilket innebär att sådana bestämmelser inte skulle leda till motsvarande trafiksäkerhetsfördelar som de entydiga gränserna för rusmedel och de förslagna tillståndsbestämmelserna.

Även bevarande av nuläget övervägdes som ett alternativ till bestämmelserna om gränser för rusmedel. Enligt 17 § i vägtrafiklagen får en förare inte cykla eller framföra ett lätt elfordon om föraren på grund av berusning saknar behövliga förutsättningar för detta. Om förfarandet är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, kan föraren dömas till straff för äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen. I 23 kap. 9 § i strafflagen finns dessutom bestämmelser om trafikfylleri med motorlöst fordon. En vägtrafikant som för ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyrar någon annans säkerhet gör sig skyldig till så kallat styrstångsfylleri. För att rekvisitet ska uppfyllas krävs en konkret fara för någon annans säkerhet. I nuläget kan polisen inte låta en cyklist eller en förare av ett lätt elfordon göra ett

utandningsprov. Även hindrande av körning på grund av berusning enligt 183 § i vägtrafiklagen kan endast riktas mot en förare av ett motordrivet fordon, eftersom detta är kopplat till myndigheternas rätt att låta en förare göra ett utandningsprov. Genom ökad upplysning och övervakning kan man också med nuvarande metoder minska körning i berusat tillstånd. En förbättring av säkerhetssituationen med hjälp av dessa metoder skulle dock förutsätta betydande tilläggsresurser för myndigheterna.

Den nuvarande lagstiftningen är inte på egen hand tillräckligt förebyggande, eftersom den låter en berusad vägtrafikanter själv avgöra när körning i berusat tillstånd skulle kunna orsaka fara för den övriga trafiken. Samtidigt möjliggör bestämmelserna om trafikfylleri ingripande i körning i berusat tillstånd först när en gärning som äventyrar trafiksäkerheten redan har begåtts. Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att en förare inte ens ska börja köra i berusat tillstånd, eftersom det finns tydliga gränsvärden för körningen. Att förstå de entydiga gränserna för berusning är betydligt tydligare för en vägtrafikanter än att bedöma om han eller hon kommer att orsaka fara under sin körning på grund av berusningstillståndet, eftersom faran för den övriga trafiken också alltid beror på andra vägtrafikanters agerande.

5.1.3 Flyttning av felparkerade fordon

I bedömningspromemorian som utarbetades före beredningen av propositionen föreslogs en ändring av flyttningslagen, så att det skulle vara möjligt att flytta felparkerade lätta elfordon omedelbart i stället för efter 48 timmar som i nuläget, vilket skulle underlätta flyttningen av felparkerade lätta elfordon. Under beredningen av propositionen konstaterades dock att ovan nämnda ändring av flyttningslagen var onödig, eftersom myndigheternas nuvarande metoder för flyttning av fordon bedömdes vara tillräckliga. Enligt flyttningslagen är polisen redan i nuläget skyldig att flytta ett fordon, om parkeringen av fordonet äventyrar trafiksäkerheten. Dessutom får kommunen, den kommunala parkeringsövervakaren, närings-, trafik- och miljöcentralen eller polisen flytta ett felaktigt parkerat fordon omedelbart, om det parkerade fordonet medför betydande olägenhet för väganvändningen eller för övrig trafik.

I förarbetet till flyttningslagen konstateras att begreppet betydande olägenhet som används i lagen motsvarar det som tidigare föreskrevs i 27 § 1 mom. i den gamla vägtrafiklagen (267/1981) (RP 78/2008 rd, s. 20/I). Enligt 27 § 1 mom. i den gamla vägtrafiklagen får fordon inte stannas eller parkeras på sådan plats eller så att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. Enligt 37 § 1 mom. i den nu gällande vägtrafiklagen får ett fordon inte stannas eller parkeras så att det äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken. Bestämmelserna motsvarar varandra innehållsmässigt. I nuläget kan kommunen, den kommunala parkeringsövervakaren eller polisen dessutom flytta ett fordon som har lämnats på vägen så att fordonet medför fara eller olägenhet för trafiken i enlighet med 12 § vägtrafiklagen. Bestämmelsen gör det möjligt att flytta fordonet som en närflyttning till en plats i omedelbar närhet av fordonets ursprungliga placeringsplats. Syftet med flyttningen är att avlägsna den fara eller olägenhet som ett fordon som lämnats på vägen medför.

På ovan nämnda grunder har myndigheterna redan i nuläget tämligen omfattande metoder för att flytta felparkerade lätta elfordon. En betydande olägenhet kan till exempel anses vara att en rullstolsburen person hindras från att röra sig på gångbanan på grund av ett felparkerat fordon. Parkering kan också medföra fara om vägtrafikanterna måste väja för ett felparkerat fordon ut på körbanan.

Under beredningen bedömdes också att de övriga ändringarna som föreslås i propositionen, såsom mikromobilitetstillstånd och nya trafikordningar, kommer att minska felparkeringen av lätta elfordon och på så sätt förbättra gaturummets tillgänglighet. Med de tillståndsvillkor

som kommunerna ställer kan man effektivt reglera parkeringen av dessa fordon. Dessutom fogas till flyttningslagen rätten för kommunerna att flytta fordon som parkerats i strid med villkoren för mikromobilitetstillståndet. Redan nu har man lagt märke till att anvisandet av parkeringsplatser för lätta elfordon med en vägmarkering som används tillsammans med ett försökstillstånd har förbättrat parkeringssituationen för lätta elfordon. En ändring av flyttningslagen så att ett felparkerat lätt elfordon kunde flyttas omedelbart skulle kunna öka arbetet för de myndigheter som övervakar parkeringen orimligt mycket och samtidigt försätta olika fordonskategorier i olika ställning på ett sätt som inte kan anses ändamålsenligt.

5.1.4 Förenhetligande av trafikreglerna

Under beredningen bedömdes olika alternativ för förenhetligande av trafikreglerna för eldrivna förflyttningshjälpmedel med en hastighet på 6–25 kilometer i timmen. Målet var också att huvudsakligen flytta bort sådana förflyttningshjälpmedel från gångbanorna för att förbättra säkerheten för gångtrafiken. Det ursprungliga alternativet som bedömdes var en ändring av 52 § i vägtrafiklagen, så att även den som använder ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots skulle följa trafikreglerna och trafikanordningarna för cyklister. Detta alternativ föreslogs också i bedömningspromemorian som föregick propositionen. I utkastet till propositionen som sändes på remiss föreslogs det att fordonslagen skulle ändras, så att elfordon med en hastighet på över sex kilometer i timmen skulle klassificeras som lätta elfordon. Under remissbehandlingen fick den föreslagna ändringen dock kritik för att ändringens effekter på trafiksäkerheten inte hade bedömts tillräckligt. Det upplevdes som en risk att förflyttningshjälpmedel som till sin konstruktion och sina egenskaper är avsedda för gångbanor genom lag skulle tvingas ut på körbanan i vissa situationer. I ett remissutlåtande ansågs också att ändringen skulle kunna leda till en ökning av hastigheten för de förflyttningshjälpmedel som i nuläget håller en hastighet på 15 kilometer i timmen samt till att sådana fordon skulle bli fler på cykelbanorna.

Under beredningen gjordes bedömningen att en ändring av fordonslagen skulle kunna förenhetliga den nationella fordonslagstiftningen med EU-lagstiftningen. Ändringen hade kunnat lugna ner mobiliteten på gångbanorna och förenhetliga bestämmelserna om väjningsplikt för olika elfordon i korsningar och på övergångsställen. Man beslutade emellertid att slopa förenhetligandet av trafikreglerna utifrån den respons som erhöles under remissbehandlingen och det utredningsarbete som utfördes under den fortsatta beredningen. Statistiken stöder inte tanken om att den nuvarande gränsdragningen vid 15 kilometer i timmen skulle orsaka betydande problem i trafiken och därför hade de negativa effekterna av den föreslagna ändringen kunnat vara större än de positiva effekterna.

5.1.5 Åldersgräns för lätta elfordon och skyddshjälmstväng

Under remissbehandlingen lämnades flera yttranden, där en åldersgräns på 12 eller 15 år föreslogs för framförande av lätta elfordon. Diskussionen om åldersgränser började på sommaren 2024, då det inträffade flera allvarliga trafikolyckor där föraren av ett lätt elfordon var under 15 år. I september 2024 publicerade HUS dessutom ett meddelande, enligt vilket över 600 barn och unga med en medelålder på 12–13 år skadades i elsparkcykelolyckor under en uppföljningsperiod på cirka fem år. Även bland annat FN:s barnrättskommitté har ansett att konventionsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att skydda barn och unga från trafikskador.

På grund av bristande statistik har helheten lyfts upp först i slutskedet av beredningen och det har inte inom ramen för projektet varit möjligt att tillräckligt bedöma konsekvenserna av en allmän åldersgräns för trafiksäkerheten, myndigheternas verksamhet och de grundläggande och

mänskliga rättigheterna inom denna tidsplan. I nuläget har största delen av leverantörerna av mikromobilitetstjänster fastställt en åldersgräns på 18 år för sina tjänster. I regeringspropositionen föreslås att kommunerna ska ha befogenhet att kunna foga tillståndsvillkor som gäller åldersgränser till mikromobilitetstillståndet. En allmän åldersgräns för lätta elfordon och konsekvenserna av en sådan åldersgräns samt mer omfattande skyldigheter att använda hjälm bör bedömas på ett övergripande sätt i framtiden i samband med andra projekt. Barns och ungas trafiksäkerhet bör förbättras även i framtiden, bland annat genom kommunikation och övervakning samt genom att betona vårdnadshavarnas roll.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

5.2.1 Sverige

I Sverige definieras fordonskategorierna i lagen om vägtrafikdefinitioner. Enligt lagen hör eldrivna fordon där elektrisk assistans gör jobbet, såsom elsparkcyklar och cyklar med elassistans, till cykelkategorin. För en cykel med elassistans ska krafttillskottet vara begränsat till en hastighet på 25 kilometer i timmen och märkeffekten får inte överstiga 250 watt. I eldrivna fordon där elektrisk assistans gör jobbet ska krafttillskottet vara begränsat till en hastighet på högst 20 kilometer i timmen och den största tillåtna märkeffekten får vara 250 watt.

I Sverige finns det inga ålderskrav vad gäller elsparkcykling. Förare under 15 år ska ha hjälm under färd. Det är inte tillåtet att köra på gångbana. I Sverige har ingen promillegräns införts för cykling och mikromobilitet. I den svenska trafikförordningen finns dock en motsvarande bestämmelse som i Finland, enligt vilken fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, lyte, skada, uttröttningspåverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. I Sverige är polisen också skyldig att hindra fortsatt färd, om den fortsatta färd medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet.

I Sverige har man tolkat att verksamheten i företag som hyr ut elsparkcyklar kan regleras utifrån ordningslagen och lagen om offentlig upphandling. I Sverige agerar man alltså utifrån lagar som gällde redan innan lätta elfordon lanserades på marknaden. I Sverige kan kommunerna också utfärda lokala ordningsstadgor som kan påverka bland annat uthyrningen av elsparkcyklar.

Enligt ordningslagen ska ett företag som hyr ut elsparkcyklar ansöka om tillstånd enligt ordningslagen, om företaget vill förvara elsparkcyklar på kommunens offentliga platser. Tillstånd söks hos polisen och polisen ska inhämta yttrande från kommunen innan tillstånd ges. Tillståndet kan förenas med enskilda tillståndsvillkor som näringsidkarna ska iaktta. Om näringsidkaren inte iakttar tillståndsvillkoren, kan tillståndet återkallas eller också kan näringsidkaren bli straffrättsligt ansvarig.

En av grundprinciperna i den svenska rättsordningen är näringsfrihet. Om konkurrensen konstateras vara skadlig för konsumenten, kan näringsfriheten dock begränsas. Enligt den nuvarande tolkningen kan antalet elsparkcyklar i kommunen begränsas och fördelningen till olika företag kan betonas på olika grunder. Kommunerna kan också skaffa mikromobilitetstjänster till kommunens område, varvid kommunerna kan ingå avtal om mikromobilitetstjänster som hyrs ut med en eller flera näringsidkare.

Till följd av de lokala ordningsstadgorna har kommunerna utvecklat olika sätt att hantera mikromobiliteten inom sitt område. Bland annat Göteborg har infört ett fullständigt uthyrningsförbud för företag under veckoslutsnätter för att förbättra trafiksäkerheten. I

Stockholm krävs en applikation där man kan följa med var elsparkcyklarna befinner sig. Stockholm tar också ut en fast avgift per elsparkcykel för användningen av gaturummet.

Hösten 2022 fogades en ny bestämmelse om parkering av elsparkcyklar till den svenska trafikförordningen. Det är numera förbjudet att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbana med undantag för cykelställningar eller andra särskilt anordnade parkeringsplatser. Till exempel år 2022 fanns det i Stockholmsområdet 75 platser med ställningar för parkering av elsparkcyklar som hyrs ut. Redan innan ändringen trädde i kraft var det förbjudet att parkera fordon på en sådan plats eller på ett sådant sätt att det medförde fara eller onödig olägenhet för trafiken.

Felparkerade elsparkcyklar kan flyttas kortare sträckor eller till en uppställningsplats. Till exempel i Stockholm kostar förflyttningar till uppställningsplatser 500 kronor och kortare förflyttningar 250 kronor. Bestämmelser om flyttning av fordon finns i lagen om flyttning av fordon i vissa fall. Enligt lagen kan ett felparkerat fordon flyttas om det har varit felparkerat i minst tre dygn. Ett fordon får på markägarens begäran flyttas från en tomt eller ett privat område först efter en månad, om fordonets ägare inte anträffas.

5.2.2 Norge

I Norge utgör lätta elfordon en egen fordonskategori. Lätta elfordon ska registreras. Cyklar utgör en egen fordonskategori, som för första gången angavs i lagstiftningen år 1971. Till cyklar räknas även cyklar med elassistans och motoriserade cyklar, vilkas märkeffekt dock inte överstiger 250 watt och där krafttillskottet är begränsat till 25 kilometer i timmen. I lagstiftningen anges att elsparkcyklar får ha en hastighet på högst 20 kilometer i timmen.

I Norge är åldersgränsen för elsparkcykling 12 år. Förare under 15 år ska ha hjälm under färden. Med en elsparkcykel får man köra på gångbanan med samma hastighet som en fotgängare, om antalet fotgängare är litet och mobiliteten inte medför fara eller olägenhet för fotgängarna. Vid omkörning av fotgängare är den högsta tillåtna hastigheten sex kilometer i timmen. Om det finns många fotgängare får man inte köra på gångbanan. Det är tillåtet att köra med elsparkcykel på körbanan, förutom på motorvägar och vägar där det är förbjudet att cykla. Vid körning på körbanan ska man hålla sig i den högra kanten och följa trafikreglerna för cykling.

När man rör sig med lätta elfordon i Norge är promillegränsen för alkohol densamma som inom biltrafiken, 0,2 promille. Promillegränsen för lätta elfordon fastställdes år 2022 (Lov om vegtrafikk). Trafikdepartementet har dessutom med stöd av lagen utfärdat en föreskrift om gränserna för halter av andra berusande eller bedövande medel i blodet (forskrift om faste grenser). Polisen kan låta en förare av ett lätt elfordon göra ett utandningsprov i trafikövervakningssituationer och till exempel på olycksplatser. Om provresultaten eller andra omständigheter ger anledning att misstänka att föraren kört berusad, kan polisen ålägga föraren att genomgå noggrannare undersökningar, såsom blodprov. Undersökningar görs i allmänhet också i situationer där föraren vägrar lämna utandningsprov. Ingen exakt promillegräns har angetts för cykling. Enligt norsk lagstiftning är cykling som orsakar fara inte tillåten.

I Norge trädde en lag om uthyrning av elfordon på offentliga platser (lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn) i kraft i juni 2021. Syftet med lagen är att främja tillgängligheten, säkerheten, hållbarheten och en god miljö. I lagen ges kommunerna möjlighet att utfärda föreskrifter om uthyrning av lätta elfordon inom kommunens område. I fråga om elsparkcyklar och andra lätta elfordon som hyrs ut har kommunen rätt att bestämma bland annat om de platser och områden där fordon får parkeras, om hastighetsbegränsningar och användningsförbud för fordon samt om tidpunkter då uthyrning är tillåten. Dessutom kan

kommunerna meddela enskilda föreskrifter om fordonsteknik och erhållande av användaruppgifter.

Kommunen har också möjlighet att bestämma att uthyrningsverksamheten inom kommunens område är tillståndspliktig. Kommunens föreskrift kan innehålla bestämmelser om trafiktillståndets längd, maximiantalet fordon som får hyras ut på kommunens område och andra tillståndsvillkor. Kommunen har också rätt att återkalla tillståndet om företaget upprepade gånger eller allvarligt bryter mot kommunens föreskrifter eller villkor. Kommunen har också rätt att ta ut avgifter i anslutning till tillståndsadministrationen och övervakningen av uthyrningsverksamheten. Lagen ger kommunen rätt att på bekostnad av fordonets ägare flytta felparkerade fordon eller fordon som annars bryter mot tillståndsvillkoren.

I Norge strävar man efter att förhindra körning i berusat tillstånd inte bara med hjälp av avsevärda böter, utan också genom en motorikuppgift som utförs i samband med att fordonet tas i bruk. Man strävar efter att förhindra transport av passagerare genom att mäta vikten på brädan och dess variation. Efterlevnaden av trafikreglerna följs med en körkamera samt med elsparkcykeloperatörernas egna tilläggsapplikationer, som bland annat kan avbryta körningen om trafikreglerna inte följs. Dessa tekniska egenskaper finns dock endast i en liten del av de elsparkcyklar som hyrs ut i Norge.

Till exempel Oslo har bestämt att uthyrningsverksamheten kräver tillstånd och att det maximala antalet fordon som hyrs ut är 8 000. Trafiktillstånd beviljas tre elsparkcykeloperatörer på ansökan. Antalet fordon fördelas mellan dessa tre. Minimikraven för att få tillstånd är att företaget är registrerat i företagsregistret och att företaget lägger fram dokumentation om att det har den teknik som kommunen anger närmare och som behövs för att genomföra informationsdelning och skapa geostaket. Trafiktillstånden gäller i ett år. I Oslo hade företagen meddelats uthyrningsförbud under tiden 23.00–05.00, men detta slopades på sommaren 2024.

I Norge gäller vägmärken för cyklar även elsparkcyklar. År 2021 fogades dessutom till 8 § i Norges vägmärkesanvisningar (Skiltforskriften) särskilda vägmärken försedda med en elsparkcykelsymbol, som endast kan användas för att reglera lätta elfordon. Med hjälp av vägmärkena kan man bland annat ange ett område med parkeringsförbud eller ett område med hastighetsbegränsning för lätta elfordon. I vägmärkesanvisningarna finns däremot ingen vägmärkning för parkeringsområden för elsparkcyklar.

Lagen ger kommunen rätt att flytta och ta i förvaring felparkerade fordon eller fordon som på annat sätt brutit mot tillståndsvillkoren. Enligt lagen (Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn) ska det vara nödvändigt att flytta eller ta fordonet i förvaring. Den ägare som har rätt att hämta fordonet inom en viss tid ska underrättas om att fordonet har tagits i förvaring. Kommunen får sälja fordonet om det inte hämtas inom utsatt tid. Exempelvis i Oslo ska fordonets ägare betala 4 460 kronor för flyttningen (ca 387 euro).

5.2.3 Estland

I Estland omfattar definitionen av cykel minst tvåhjuliga fordon som drivs med muskelkraft eller är utrustade med en assisterande 250 watts elmotor som inte assisterar när hastigheten överskrider 25 kilometer i timmen (Liiklusseadus). Elsparkcyklar hör till en egen fordonskategori för lätta elfordon. Till kategorin i fråga hör eldrivna fordon som är avsedda för transport av en person samt vars högsta tillåtna körhastighet är 25 kilometer i timmen och vars högsta tillåtna motoreffekt är 1 000 watt. I och med ändringen av vägtrafiklagen som trädde i kraft i Estland 2024 ges kommunerna numera rätt att bestämma om lägre

hastighetsbegränsningar inom sitt område. I Estland är åldersgränsen för elsparkcykling 12 år. Elsparkcyklar kan hyras från 16 års ålder. Förare under 16 år ska ha hjälm under färden.

I Estland motsvarar trafikreglerna för förare av lätta elfordon till stor del trafikreglerna för cyklister. Lätta elfordon får framföras också på gångbana. Enligt lagen ska föraren av ett lätt elfordon köra om en fotgängare med en sådan hastighet som inte väsentligt avviker från fotgängarens hastighet och som gör det möjligt att tryggt köra om fotgängaren. I Estland finns inga särskilda vägmärken för elsparkcyklar eller lätta elfordon. Vid körning på gångbanor ska föraren av ett lätt elfordon följa trafikljusen för fotgängare och i övrigt trafikljus för cyklister. På motsvarande sätt ska föraren av ett lätt elfordon följa de vägmärken som anvisats för cyklar och/eller fotgängare beroende på var det lätta elfordonet framförs.

I Estland är det förbjudet att cykla eller elsparkcykla i berusat tillstånd. Den estniska vägtrafiklagen ändrades på sommaren 2024, så att en gräns på 0,5 promille fastställdes för cykling och elsparkcykling. Genom ändringen kompletterades 69 § i vägtrafiklagen med 3 punkten, enligt vilken det i blodet hos cyklister, förare av lätta elfordon och förare av minimoped (pisimopeedijuhi) inte får finnas 0,5 promille alkohol eller mer, eller 0,25 milligram alkohol eller mer per liter utandningsluft. Hittills har polisen varit tvungen att bedöma berusning utifrån tecken utåt, och införandet av en promillegräns ledde nu till att detta ändrades. Polisen har rätt att låta föraren göra ett utandningsprov för kontroll av alkoholberusning, om polismannen upptäcker tecken på berusning hos föraren och ett utandningsprov är nödvändigt till exempel för att trygga trafiksäkerheten. Om föraren vägrar blåsa i alkometern, konstateras berusningen med hjälp av ett obligatoriskt blodprov (Korrakaitseadus).

Vägtrafiklagen kompletterades också med 224 §, enligt vilken körning i berusat tillstånd med cykel, elsparkcykel eller minimoped leder till en administrativ påföljdsavgift på högst 50 bötesenheter (200 euro). Vid körning under påverkan av narkotika eller ett annat berusande medel tillämpas bestämmelserna i narkotikalagen. Enligt nämnda lag leder användning eller innehav av narkotika till böter på högst 300 bötesenheter (1 200 euro) eller fängelse.

Polisen och kommunen har med stöd av Estlands vägtrafiklag rätt att flytta en elsparkcykel eller en cykel till ett upplag, bland annat om den har parkerats så att den äventyrar andra vägtrafikanter eller avsevärt stör trafiken. Fordonets förare, ägare eller innehavare svarar för kostnaderna för flyttningen. Flyttning av en elsparkcykel i tätortsområde kostar högst 75 euro. Dessutom kostar förvaringen av elsparkcykeln i upplaget högst 25 euro för den första dagen och 5 euro för de därpå följande dagarna, dock högst 100 euro i månaden.

5.2.4 Polen

I Polen trädde en ny lag om mikromobilitetsfordon i kraft år 2021. Lagstiftningen delar in fordonen i de tre olika kategorierna 1) personliga förflyttningshjälpmedel, 2) anordningar som stöder rörligheten och 3) elsparkcyklar. Åldersgränser infördes för användningen av personliga förflyttningshjälpmedel och elsparkcyklar. Ett barn under 10 år får inte framföra eldrivna fordon på allmänna vägar. Personer över 18 år behöver inte ha ett separat tillstånd för att framföra elfordon. Förare under 15 år ska ha hjälm under färden.

I Polen är cykelkort ett dokument som ger personer i åldern 10–18 år rätt att framföra cykel eller lätt elfordon. Det är möjligt att få ett cykelkort när man har fyllt 10 år, förutsatt att man har avlagt ett cykelkortsprov. Sådana prov avläggs vanligtvis i grundskolan, och grundskolans rektor utfärdar dokumentet. Föreståndaren för länsstyrelsens vägtrafikcentral beviljar kortet till den som gått ut grundskolan. Kortet är avgiftsfritt och gäller tills vidare. Av personer över 18 år krävs inget dokument som berättigar till att cykla eller framföra skoter.

Lätta elfordon får framföras i högst 20 kilometer i timmen. Elsparkcyklarnas konstruktiva topphastighet har begränsats till 20 kilometer i timmen. Föraren ska använda cykelfilen, om en sådan finns att tillgå. Man får också köra på gångbanan om hastighetsbegränsningen i bilfilen är över 30 kilometer i timmen. På gångbanan får man köra högst 5 kilometer i timmen. Det är förbjudet att transportera en annan människa eller ett djur på ett lätt elfordon. Föraren får inte använda mobiltelefon under körning.

Enligt de nya bestämmelserna som trädde i kraft år 2021 får cyklar och elsparkcyklar i princip endast parkeras på markerade parkeringsplatser på gångbanan. Många städer i Polen har i egenskap av väghållare märkt ut gemensamma parkeringsplatser för elsparkcyklar och cyklar på gångbanorna. Till exempel i Warszawa har man i anslutning till parkeringsområdena lagt till en elsparkcykelsymbol för att visa att parkeringsområdet numera också är avsett för elsparkcyklar.

I Polen är promillegränsen 0,2 för elsparkcyklar, vilket motsvarar promillegränsen vid bilkörning. I exceptionella fall kan följden till och med vara fängelsestraff. Enligt den polska trafiklagen hör övervakningen av trafiksäkerheten och -ordningen till polisens uppgifter. Polisen har rätt att vid skötseln av dessa uppgifter kräva att föraren av ett fordon (såsom en elsparkcykel) underkastar sig en undersökning för att utreda om personen har alkohol eller något annat rusmedel i kroppen (Prawo o ruchu drogowym).

Kommunen eller polisen kan låta flytta ett lätt elfordon, bland annat om fordonet har lämnats på en plats där parkering är förbjuden och det hindrar trafiken eller annars äventyrar säkerheten. Som högst debiteras 123 zloty (cirka 29 euro) för flyttning av fordonet och 23 zloty för varje förvaringsdag (cirka 5 euro).

5.2.5 Danmark

Danmark har egen lagstiftning för elsparkcyklar och andra lätta elfordon. Fordonen kategoriseras som antingen motoriserade sparkcyklar, självbalanserade fordon eller motoriserade rullbrädor. Oberoende av fordonsdefinitionen ska fordonen begränsas till en hastighet på 20 kilometer i timmen och den nedre åldersgränsen för användningen är 15 år. Cyklar räknas som en egen fordonskategori i Danmark. Till cykelkategorin hör också cyklar med elassistans, vars krafttillskott har begränsats till en körhastighet på 25 kilometer i timmen. Elsparkcyklarnas konstruktiva topphastighet har begränsats till 20 kilometer i timmen. Förare ska ha hjälm under färden. Det är inte tillåtet att köra på gångbana.

I Danmark används en tillståndsmodell där en viss summa betalas till kommunen för varje elsparkcykel. I Danmark har kommunerna från och med den 1 januari 2021 genom lagstiftning getts befogenheter att bestämma om parkering av hyrcyklar och vissa andra hyresfordon (inkl. elsparkcyklar). Genom lagändringen utökades kommunernas administrativa befogenheter i anslutning till uthyrning av elsparkcyklar avsevärt. Kommunerna har med stöd av lagen rätt att flytta felparkerade elsparkcyklar från gatorna. Ägaren till elsparkcykeln ska underrättas om flyttningen och har rätt att hämta fordonet inom en viss tid. Om fordonet inte avhämtas inom utsatt tid, kan kommunen sälja det. Kommunen kan också ta ut en tillsynsavgift och en underhållsavgift för parkeringsinfrastrukturen av elsparkcykeloperatörerna och begränsa antalet elsparkcyklar om de inte har en fast parkeringsplats. I fråga om hyrcyklar kan kommunen däremot inte begränsa antalet fordon.

I Köpenhamn får elsparkcyklar inte parkeras någonstans på gatorna, utan endast på markerade parkeringsplatser. Om parkering behövs i stadskärnan ska elsparkcykelns taxameter vara påslagen, vilket gör parkeringen mycket dyr för användaren. För en felparkerad elsparkcykel

får elsparkcykeloperatören en bot på 340 kronor (cirka 45 euro) som operatören kan ta ut av användaren.

När man elsparkcyklar i Danmark ska man följa de vägmärken och trafikljus som gäller cyklister. I Danmark finns bestämmelser om vägmarkering som anger parkeringsplatser för elsparkcyklar. Markeringen är ett fält markerat med ett smalt sammanhängande streck där det alltid ska finnas en elsparkcykelsymbol (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning).

I Danmark är promillegränsen på 0,5 för elsparkcyklar densamma som för alla andra motordrivna fordon. Polisen låter föraren göra ett utandningsprov, om en polisman misstänker att en elsparkcyklist har kört ett fordon under alkoholpåverkan. Om resultatet av provet överstiger gränsen på 0,5 promille tas ett blodprov för att bekräfta resultatet. Att köra berusad leder till böter. När en person blir fast för att köra berusad för första gången ålägger polisen den personen att betala böter på 2000,00 DKK (cirka 268 euro). För den andra förseelsen är böterna det dubbla 4 000,00 DKK (cirka 536 euro). För den tredje förseelsen kan fängelse utdömas. Samma påföljder gäller körning under påverkan av andra olagliga rusmedel. För droger och andra rusmedel tillämpas en nollgräns. I Danmark har ingen promillegräns införts för cykling. Det är dock inte tillåtet att cykla om cyklisten inte kan cykla på ett säkert sätt (Færdselsloven).

I Danmark har kommunen rätt att flytta felparkerade elsparkcyklar från gatorna. Ägaren till elsparkcykeln ska underrättas om flyttningen och har rätt att hämta fordonet inom en viss tid. Om fordonet inte hämtas inom utsatt tid, kan kommunen sälja det. I Danmark har kommunen enligt lag rätt att ta ut en avgift för det fordon som flyttas (Lov om offentlige veje).

5.2.6 Promillegränser för framförande av cykel och lätt elfordon i Europa

I tabellen nedan visas promillegränserna för cykling och elsparkcykling i de europeiska länderna.

Stat	Promillegräns/cykel	Promillegräns/lätt elfordon
Nederländerna	0,5 promille	0,5 promille
Belgien	0,5 promille	0,5 promille
Bulgarien	0,5 promille	0,5 promille
Spanien	0,5 promille	0,5 promille
Irland	-	-
Italien	0,5 promille	0,5 promille
Österrike	0,8 promille	0,8 promille
Grekland	-	-
Kroatien	0,5 promille	0,5 promille
Cypern	0,5 promille	0,5 promille
Lettland	0,5 promille	0,5 promille
Litauen	0,4 promille	0,4 promille
Luxemburg	0,5 promille	0,5 promille

Malta	-	-
Norge	-	0,2 promille
Portugal	0,5 promille	0,5 promille
Polen	0,2 promille	0,2 promille
Frankrike	0,5 promille	0,5 promille
Rumänien	0 promille	0 promille
Sverige	-	-
Tyskland	1,6 promille	0,5 promille
Slovakien	0 promille	0 promille
Slovenien	0,5 promille	0,5 promille
Schweiz	0,5 promille	0,5 promille
Danmark	-	0,5 promille
Tjeckien	0 promille	0 promille
Estland	0,5 promille	0,5 promille

5.2.7 Effekter av internationell jämförelse på propositionen

Syftet med den internationella jämförelsen har varit att utreda de lagstiftningsmodeller som används för att reglera mikromobiliteten i referensstater som är viktiga för Finland, det vill säga i Norden (Sverige, Norge, Danmark) samt i Polen och Estland. I jämförelsen har man också fäst vikt vid huruvida det i Europa är straffbart att cykla eller framföra ett lätt elfordon i berusat tillstånd. I propositionen finns en informativ översikt av lagstiftningen utomlands och de metoder som används utomlands. Erfarenheterna från andra länder har utnyttjats i beredningen, och de föreslagna bestämmelserna har påverkats av intryck från internationella undersökningar och erfarenheter.

Mikromobiliteten regleras med olika metoder i referensstaterna och till exempel finns det inga enhetliga bestämmelser om verksamheten hos leverantörerna av mikromobilitetstjänster i referensstaterna. Alla referensstater har emellertid gått in för en lösning där kommunerna har getts olika grader av befogenheter för att styra verksamheten. Till exempel rätten att begränsa användningen av tjänsterna under vissa tider på dygnet och olika parkeringsbegränsningar har lett till positiva tillgänglighets- och säkerhetseffekter. Utifrån dessa observationer gick man i beredningen in för ett förslag där det finns drag av systemen i de olika referensstaterna.

Nästan alla europeiska länder har infört en tydlig promillegräns för cykling och framförande av lätta elsparkcyklar. I Norden har inga entydiga promillegränser fastställts för cykling, men länderna har försökt minska cykling i berusat tillstånd med andra metoder. Norge och Danmark har dock infört entydiga gränser för rusmedel för framförande av lätta elfordon. I referensstaterna leder framförande av lätta elfordon i berusat tillstånd vanligen till böter. Estland har emellertid infört en administrativ påföljdsavgift för en sådan gärning. Myndigheterna i referensstaterna har befogenheter att låta föraren göra ett utandningsprov eller lämna ett blodprov. Med tanke på trafiksäkerheten bedömdes modellen i Norge och Danmark, där entydiga gränser för rusmedel gäller fordon som drivs med elmotor, under beredningen vara den modell som bäst lämpar sig för det nuvarande systemet i Finland.

I alla referensstater finns det bestämmelser om användning av hjälm. I Danmark är användning av hjälm obligatoriskt för alla med hot om straffåtgärder, medan det i de övriga referensstaterna bara är obligatoriskt för barn och unga att använda hjälm. I en del referensstater finns det också åldersgränser eller utbildningskrav för framförande av mikromobilitetsfordon. Den föreslagna bestämmelsen om användning av hjälm har under beredningen påverkats av intryck av erfarenheterna i referensstaterna. Reglering som gäller en allmän åldersgräns bedöms mer ingående i underkapitlet 5.1.5.

6 Remissvar

6.1 Remissvar om propositionen

Kommunikationsministeriet sände propositionen på remiss till 111 instanser. Remisstiden pågick från den 24 september till den 1 november 2024. Även andra än de som mottog begäran om yttrande gavs möjlighet att yttra sig på webbplatsen utlatande.fi. Sammanlagt lämnades 76 remissvar, varav 6 var yttranden av privatpersoner. De ursprungliga remissvaren finns i sin helhet på statsrådets projektfönster på statsradet.fi/projekt med numret LVM044:00/2023.

Största delen av de som yttrade sig understödde målen i propositionen, i synnerhet målen om att förbättra trafiksäkerheten och förtydliga bestämmelserna. Mikromobilitetstillståndet och reformen av bestämmelserna om trafikfylleri fick ett omfattande stöd. Den nuvarande lagstiftningen upplevdes vara otillräcklig för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Samtidigt var en del av dem som yttrade sig oroliga för propositionens konsekvenser för näringsfriheten och marknaden.

Majoriteten av de som yttrade sig, t.ex. *inrikesministeriet*, *Automobilförbundet*, *Jyväskylä stad*, *Konsumentförbundet* och *Institutet för Olycksinformation*, ansåg att konsekvensbedömningen till största delen var täckande och gick i rätt riktning. Däremot framförde exempelvis *Bolt Services FI Oy* och *VOI Technology Finland Ab* att konsekvenserna för näringsverksamheten och tjänsternas kostnader borde bedömas mer ingående. Flera kommuner lyfte fram att de begränsningar som fastställs och kommunernas resurser påverkar huruvida de önskade effekterna uppnås.

Det föreslagna mikromobilitetstillståndet fick ett omfattande stöd. I synnerhet kommunerna och *Kommunförbundet* understödde införandet av en tillståndsmo­dell. Många kommuner ansåg att ett tillståndsförfarande behövs, eftersom det erbjuder möjligheten att hantera användningen av elsparkcyklar som hyrs ut samt deras parkering och antal. En del kommuner ansåg att det nuvarande systemet som bygger på frivillighet är särskilt problematiskt, eftersom allt fler problem har observerats i iakttagandet av systemet. Dessutom föreslog en del remissinstanser att en sådan konkurrensutsättningsmodell kunde införas där det kommunala gaturummet skulle kunna begränsas till exempel till två eller tre tjänsteleverantörer.

En del av dem som yttrade sig förhöll sig kritiskt till den föreslagna tillståndsmo­dellen som sänts på remiss och ansåg att tillståndet kan begränsa näringsfriheten för mycket. Dessutom konstaterades att det kan leda till allmänna oklarheter om kommunerna skulle tolka tillståndsvillkoren olika. I synnerhet leverantörer av mikromobilitetstjänster framförde kritik över att formuleringen om att tillståndsvillkoren kan gälla tjänstens användning och antalet fordon är för öppen och i praktiken möjliggör alla slags tillståndsvillkor. *Justitieministeriet* framförde att exaktheten i tillståndsprö­cessen och begränsningarna av de grundläggande fri- och rättigheterna bör bedömas mer ingående i propositionen.

Bland annat föreningarna *Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry* och *Synskadades förbund rf* ansåg i sina yttranden att förebyggandet av så här allvarliga och omfattande problem inte kan överlåtas på kommunala mikromobilitetstillstånd, utan att det behövs betydligt mer omfattande och effektivare åtgärder än vad som föreslagits. Dessutom ansåg en del av dem som yttrade sig att en lösning där till exempel Transport- och kommunikationsverket skulle fungera som tillstånds- och tillsynsmyndighet i stället för kommunen skulle vara en tydligare lösning. Det gjordes en omfattande bedömning av detta alternativ under beredningen, men alternativet slopades i synnerhet eftersom kommunernas förhållanden och behov kan variera avsevärt (se kapitel 5.1.1).

Utifrån remissvaren omformulerades paragrafen om villkoren för mikromobilitetstillstånd helt så att den är mer exakt och preciserad än tidigare. Utifrån remissvaren gjordes också flera tekniska ändringar i utkastet till paragrafer, och motiveringarna kompletterades och preciserades. Man strävade efter att komplettera bedömningen av propositionens konsekvenser, i synnerhet vad gäller konsekvenserna för företag. Dessutom framförde *justitieministeriet* förslag om tekniska ändringar, som beaktades i den fortsatta beredningen.

Nästan alla remissinstanser (*bl.a. polisen, Transport- och kommunikationsverket, Institutet för hälsa och välfärd, Automobilförbundet och Trafikskyddet*) understödde den föreslagna promillegränsen på 0,5 promille. *Inrikesministeriets polisavdelning* understödde särskilt propositionens mål om att förtydliga bestämmelserna om trafikfylleri för förare av motorlösa fordon så att man i fortsättningen kan påföra föraren av ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel en administrativ påföljd, dvs. en avgift för trafikförseelse, för överskridande av den konkreta promillegränsen. En del av de som yttrade sig (*bl.a. Institutet för Olycksinformation, Transport- och kommunikationsverket och Förebyggande rusmedelsarbete EHYT rf*) föreslog att promillegränsen också skulle gälla cykling. En del föreslog också att bestämmelserna skulle flyttas till strafflagen, eftersom de ansåg att körning i berusat tillstånd är ett synnerligen klandervärt beteende och att gärningen således borde vara kriminell. Dessutom föreslog en del av dem som yttrade sig en skärpning av promillegränsen.

Justitieministeriet ansåg i sitt remissvar bland annat att propositionen borde preciseras vad gäller rätten att låta en förare göra ett utandningsprov. *Inrikesministeriets polisavdelning* ansåg att det för att genomföra övervakningen är nödvändigt att en polisman i enlighet med propositionen ska kunna ålägga en förare att genomgå ett prov för att det ska kunna konstateras om han eller hon eventuellt har förtärt alkohol eller intagit något annat berusningsmedel.

Utifrån remissvaren ansåg man att inga ändringar ska göras i den modell för bestämmelserna om trafikfylleri som sänts på remiss och som fick ett omfattande understöd. Bestämmelserna grundar sig på en promillegräns för alkohol, som liksom i bestämmelsen om rattfylleri i 23 kap. 3 § i strafflagen ska vara 0,5 promille. Vad gäller narkotika grundar sig bestämmelsen på en nollgräns, på samma sätt som i bestämmelsen om rattfylleri. Propositionens motiveringar kompletterades och preciserades utifrån remissvaren. Paragraferna om trafikövervakarnas befogenheter och paragrafernas motiveringar preciserades och specificerades utifrån *justitieministeriets* remissvar. Enligt *justitieministeriets* remissvar fogades en undre åldersgräns till bestämmelsen om prov för att konstatera berusningsmedel och modellen om att underkasta föraren kroppsbesiktning för att få ett exakt provresultat slopades.

Trafikjuridiska Föreningen rf föreslog i sitt yttrande att trafikfylleri med motorlöst fordon som avses i 23 kap. 9 § i strafflagen borde fogas till tillämpningsområdet för 7 § i förordningen om dagsbotens belopp (609/1999), för att sanktionssystemet skulle vara konsekvent och för att ett bötesstraff som alltid är minst lika stort som avgiften för trafikförseelse skulle påföras för detta brott. I den fortsatta beredningen konstaterades att den föreslagna bestämmelsen kan leda till

inkonsekventa situationer, där ett lindrigare bötesstraff påförs för en mer klandervärd gärning. Avsikten är att senare granska systemet med dagsbot som helhet och därför anses inte en ändring vara nödvändig i nuläget.

Flera remissinstanser (*bl.a. polisen, inrikesministeriet, Trafikskyddet och Handikappforum*) understödde förslagen om trafikövervakning. I flera remissvar betonades särskilt vikten av att polisen ska ha tillräckliga övervakningsresurser och befogenheter också för att övervaka mikromobiliteten. En del av dem som yttrade sig, till exempel *Synskadades förbund och Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry*, föreslog att den privata parkeringsövervakningens roll skulle stärkas för att trygga tillgängligheten. I paragraferna om delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse och hindrade av körning gjordes små tekniska ändringar och enstaka preciseringar med anledning av remissvaren.

Flera remissinstanser (*bl.a. städerna Esbo, Åbo och Helsingfors samt Trafikförsäkringscentralen*) ansåg att förslagen om trafikanordningar behövs. I remissvaren önskades emellertid ytterligare redogörelser för detaljerna kring användningen av nya vägmärken och tilläggsskyltar. *Synskadades förbund och Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf* föreslog en obligatorisk ljudsignal för samutnyttjade elsparkcyklar. I motiveringarna angående trafikanordningar gjordes enskilda preciseringar utifrån yttrandena. I denna proposition föreslås inga ändringar i de tekniska kraven på fordonen, till exempel ljudsignalsystem.

Största delen av remissinstanserna (*bl.a. Trafikledsverket, Säkerhets- och kemikalieverket och Kommunförbundet*) understödde en utvidgning av fordonslagens tillämpningsområde i enlighet med förslaget som sänts på remiss. I remissvaren konstaterades emellertid att hjälpmedel för personer med rörelsenedsättning borde lämnas utanför tillämpningsområdet (*bl.a. Trafikjuridiska Föreningen och Invalidförbundet*). *Transport- och kommunikationsverket och Institutet för Olycksinformation* framförde sin oro över att ändringens konsekvenser för säkerheten i värsta fall kan vara negativa, om förflyttningshjälpmedel som är avsedda för gångbanor genom lag tvingas ut på körbanan. Man beslutade mycket riktigt att slopa ändringsförslaget om att förenhetliga trafikreglerna utifrån den respons som erhöles under remissbehandlingen och det utredningsarbete som utfördes under den fortsatta beredningen (se kapitel 5.1.4).

Remissinstanserna lyfte också fram andra observationer, till exempel behovet av en åldersgräns på 15 år (*bl.a. Trafikskyddet, undervisnings- och kulturministeriet, inrikesministeriet och Institutet för hälsa och välfärd*) och hjälmtvänget vid framförande av lätta elfordon (*bl.a. Institutet för Olycksinformation*). I remissvaren framfördes dessutom att hjälmrekommendationen också borde gälla framförande av lätta elfordon (*bl.a. Invalidförbundet, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax och Trafikskyddet*). Dessutom framfördes behovet av ökad kommunikation och upplysning samt uppföljning av lagstiftningens konsekvenser så snart som möjligt efter att lagstiftningen trätt i kraft.

Utifrån remissvaren föreslås det nu att den starka hjälmrekommendationen för cykling i vägtrafiklagen utvidgas till att också gälla lätta elfordon och motoriserade cyklar. Ökad användning av hjälm är en kostnadseffektiv lösning för att förebygga huvudskador vid olyckor. I propositionen föreslås ingen åldersgräns för framförande av lätta elfordon, men det konstaterades att det är viktigt att bedöma trafiksäkerhetsfördelarna och behovet av en åldersgräns inom en nära framtid (se kapitel 5.1.5).

6.2 Utlåtande av rådet för bedömning av lagstiftningen

Rådet för bedömning av lagstiftningen gav sitt utlåtande om utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet till kommunikationsministeriet den 5 februari 2025. Enligt utlåtandet får man en bra uppfattning om ärendets bakgrund, behovet av lagstiftning och de viktigaste förslagen i utkastet till propositionen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet. Utkastet har beretts noggrant och i utkastet har undersökningar och statistik i anknytning till ärendet utnyttjats. Konsekvenserna har bedömts ur många synvinklar.

Rådet ansåg i sitt utlåtande att utkastet till regeringspropositionen med beröm uppfyllde kraven i anvisningen om konsekvensbedömning av lagförslag. Rådet hade endast små förslag om tillägg till utkastet. Rådets förslag beaktades i den fortsatta beredningen och regeringens proposition kompletterades på det sätt som rådet föreslog.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om transportservice

2 a kap. Tillhandahållande av mikromobilitetstjänster.

Det föreslås att det till lagen om transportservice fogas ett nytt 2 a kap. om tillhandahållande av mikromobilitetstjänster. Till kapitlet fogas nya 18 b–18 g § med bestämmelser om mikromobilitetstillstånd samt om ansökan om, beviljande av och återkallande av tillståndet. Dessutom föreslås det bestämmelser om de villkor som ett mikromobilitetstillstånd kan förenas med och om tillsynen över att de iakttas samt om sökande av ändring i ärende som gäller mikromobilitetstillstånd.

18 b §. Mikromobilitetstillstånd. Till lagen om transportservice fogas en ny 18 b §, där det föreskrivs om mikromobilitetstillstånd. Enligt 1 mom. är förutsättningen för yrkesmässig uthyrning av samutnyttjade i 28 § 1 mom. och 29 § i fordonslagen avsedda fordon samt av motoriserade cyklar inom ett område som förvaltas av kommunen att tjänsteleverantören har ett giltigt mikromobilitetstillstånd.

Med samutnyttjade i 28 § 1 mom. eller 29 § i fordonslagen avsedda fordon avses sådana cyklar, cyklar med elassistans, motoriserade cyklar (L1e-A) och lätta elfordon, som konsumenterna kan ta i bruk på gatorna t.ex. med hjälp av en mobilapplikation. Mikromobilitetstillstånd krävs inte av en aktör som för en längre tid hyr ut fordon för personligt bruk i form av en leasingtjänst eller som i en fysisk butik hyr ut lätta elfordon till t.ex. turister för användning dagtid. Genom kravet på yrkesmässighet exkluderas t.ex. husbolag eller motsvarande aktörer som lånar ut några fordon till en liten avgränsad grupp människor.

I fortsättningen behöver alla tjänsteleverantörer som hyr ut elsparkcyklar och andra samutnyttjade mikromobilitetsfordon ett mikromobilitetstillstånd för att få använda det gaturum eller område som kommunen förvaltar för att bedriva sin affärsverksamhet. Mikromobilitetstillståndet ska vara i kraft innan fordon placeras i kommunens gaturum. Mikromobilitetstillstånd behövs inte om de fordon som hör till tjänsten används endast inom ett privat område. Mikromobilitetstillstånd behövs dock om samutnyttjade fordon används inom ett område som förvaltas av kommunen.

För närvarande tillhandahålls mikromobilitetstjänster i ca 40 kommuner och tjänsterna består vanligen av kortvarig uthyrning av antingen elsparkcyklar eller cyklar. I Finland finns för närvarande ca 50 000 samutnyttjade elsparkcyklar. Eftersom affärsverksamheten bedrivs genom att mikromobilitetsfordon placeras i det gaturum som kommunen förvaltar är det viktigt att kommunerna har tillräckliga verktyg för att säkerställa att uthyrningsverksamheten inte medför fara för vägtrafikanterna eller olägenheter med tanke på tillgängligheten eller underhållet och renhållningen av gatorna. Med hjälp av de villkor som ett mikromobilitetstillstånd i enlighet med 18 e § kan förenas med kan kommunerna styra tjänsteleverantörernas verksamhet kommunvis.

Enligt 2 mom. utövas tillsyn över iakttagandet av villkoren för ett mikromobilitetstillstånd av den kommun som har beviljat tjänsteleverantören mikromobilitetstillstånd. Kommunen har de bästa förutsättningarna att utöva tillsyn över iakttagandet av villkoren för ett mikromobilitetstillstånd inom kommunens område. Förutom genom traditionella metoder kan kommunerna utöva tillsyn bl.a. med hjälp av sådana anonymiserade uppgifter om användningen fordon som fås av företagen.

Enligt 178 § i lagen om transportservice utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i den lagen. Enligt 180 § i den lagen övervakar polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet inom sitt uppgiftsområde att lagen om transportservice följs i vägtrafiken. Det är inte ändamålsenligt att styra tillsynen över iakttagandet av tillståndsvillkoren för mikromobilitetstjänsterna till Transport- och kommunikationsverket eller till trafikövervakarna enligt vägtrafiklagen. Det är klart att trafikövervakarna har sin egen roll i övervakningen av mikromobiliteten, men tillsynen över iakttagandet av de tillståndsvillkor som kommunerna ställt hör inte till trafikövervakarnas eller Transport- och kommunikationsverkets uppgifter på grund av uppgiftens särskilda karaktär.

18 c §. Ansökan om mikromobilitetstillstånd. Till lagen om transportservice fogas en ny 18 c §, där det föreskrivs om ansökan om mikromobilitetstillstånd. I 1 mom. specificeras de uppgifter som behövs i ansökan om mikromobilitetstillstånd. Avsikten är att tillståndsförfarandet ska vara så lätt som möjligt för företag och kommuner, och därför ska till tillståndsansökan fogas endast nödvändiga uppgifter, dvs. uppgifter om tjänsteleverantören, de fordon som hyrs ut, verksamhetsområdet och tidpunkten då verksamheten inleds.

Till ansökan ska dessutom på begäran av kommunen fogas en med tanke på tillståndsprövningen behövlig utredning om tjänsteleverantörens förutsättningar att se till att de villkor som mikromobilitetstillståndet med stöd av 18 e § eventuellt förenas med iakttas. Tjänsteleverantören ska således i sin ansökan på ett tillräckligt sätt ange på vilket sätt den kommer att uppfylla de villkor enligt 18 e § som kommunen ställt för mikromobilitetstillståndet och som kommunen har offentliggjort. Tjänsteleverantören ska om kommunen kräver det t.ex. visa att de villkor som gäller körhastigheter, parkering och användningsområden i tjänsteleverantörens användarapplikation motsvarar de tillståndsvillkor som kommunen ställt eller att tjänsteleverantören har teknisk förmåga att iaktta sådana tillståndsvillkor.

I 2 mom. anges hur tjänsteleverantören ska förfara om det sker ändringar i de uppgifter som ska fogas till tillståndsansökan. Det är viktigt att tjänsteleverantörens kontaktuppgifter alltid är uppdaterade, så tjänsteleverantören ska utan dröjsmål underrätta kommunen om ändringar i dessa uppgifter. Därmed har kommunen alltid möjlighet att kontakta tjänsteleverantören t.ex. i situationer som gäller flyttning av fordon. Tjänsteleverantören ska också underrätta kommunen om andra väsentliga ändringar i de uppgifter som nämns i 1 mom. Exempelvis små ändringar i

fordonens driftområden eller maximiantal behöver dock inte anmälas, om inte detta anges särskilt i tillståndsvillkoren.

18 d §. Beviljande av mikromobilitetstillstånd. Till lagen om transportservice fogas en ny 18 d §, där det föreskrivs om beviljande av mikromobilitetstillstånd. Enligt 1 mom. är det den kommun inom vars område tjänsteleverantören hyr ut fordon som på ansökan beviljar mikromobilitetstillstånd. Med kommunens område avses i detta moment de områden som kommunen förvaltar. Kommunerna kan ha olika avtalsarrangemang t.ex. med staten, varvid markområden som ägs av staten har överförts i kommunens besittning. Då ansvarar kommunen av tradition också för underhållet och renhållningen av dessa områden och det är motiverat att kommunen kan besluta om villkoren för ett mikromobilitetstillstånd också i dessa områden.

Om en tjänsteleverantör inom mikromobilitet bedriver verksamhet inom området för flera olika kommuner, ska den ansöka om mikromobilitetstillstånd hos varje kommun separat. Mikromobilitetstillstånd beviljas för högst fem år i sänder och det gäller inom det område som förvaltas av den kommun som beviljat tillståndet. Kommunen fastställer tillståndets giltighetstid med beaktande av trafikförhållandena, trafiktätheten och smidigheten i trafiken i kommunen samt antalet innehavare av mikromobilitetstillstånd i kommunen. Kommunen prövar tillståndets giltighetstid från fall till fall på basis av de kommunala förhållandena. Inom den framväxande sektorn för mikromobilitetstjänster kan det i olika kommuner behövas olika giltighetstider för tillstånd t.ex. beroende på antalet aktörer. I stora kommuner där antalet samutnyttjade fordon och riskerna med verksamheten är flera gånger större än i små kommuner, finns det också ett större behov av att styra tjänsteleverantörerna. Med tanke på trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken är det då nödvändigt att tillståndets giltighetstid inte i alla kommuner är bunden t.ex. till en tidsfrist på fem år.

I 2 mom. föreslås det att kommunen på ansökan ska bevilja mikromobilitetstillstånd till en tjänsteleverantör vars tillstånd inte har återkallats med stöd av 18 f § under det senaste året och vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Ett av syftena med bestämmelsen är att förhindra situationer där en tjänsteleverantör inom mikromobilitet ansöker om ett nytt tillstånd omedelbart efter att det föregående tillståndet återkallats. Den föreslagna tidsgränsen på ett år ska anses vara sådan att tjänsteleverantören inom denna tid hinner avhjälpa de brister på grund av vilka dennes mikromobilitetstillstånd har återkallats. Kommunen ska inte heller kunna bevilja mikromobilitetstillstånd till en tjänsteleverantör vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

I 3 mom. föreskrivs om den avgift som kommunen tar ut. Det föreslås att kommunen ska kunna ta ut en avgift för behandlingen av ansökan om mikromobilitetstillstånd. Den avgift som kommunen tar ut får motsvara högst kommunens totala kostnader för behandlingen av tillståndsansökan.

18 e §. Villkor för mikromobilitetstillstånd. Till lagen om transportservice fogas en ny 18 e §, där det föreslås att ett mikromobilitetstillstånd ska kunna förenas med villkor. Enligt 1 mom. ska kommunen kunna förena ett mikromobilitetstillstånd med sådana tidsmässiga eller geografiska villkor som gäller körhastigheter, parkering och användningsområden för de fordon som hyrs ut och som behövs med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten eller underhållet och renhållningen av gator eller andra allmänna områden.

En betydande del av problemen med den samutnyttjade mikromobiliteten har bedömts bero på felparkeringar och körhastigheter och dessa omständigheter bidrar till uppkomsten av olyckor och till deras följder. Därför är det viktigt att kommunerna har effektiva verktyg för att styra

användningen av fordonen, särskilt i form av hastighetsbegränsningszoner och parkeringsområden. Kommunerna har dessutom till uppgift att sörja för underhållet och renhållningen av sina gatuområden, varvid det är viktigt att kommunerna kan ange begränsningar som gäller parkering av och användningsområden för fordon i områden där detta behövs för att utföra underhålls- och renhållningsarbeten.

Kommunerna har redan för närvarande i egenskap av väghållare möjlighet att styra parkeringen, körhastigheterna och annan användning av fordon inom sitt gatunät genom reglering av trafiken enligt vägtrafiklagen. Genom mikromobilitetstillstånd kan väghållarens möjligheter att styra tjänsteleverantörer inom mikromobilitet förenklas och effektiviseras, men tillståndet undanröjer inte betydelsen av traditionella trafikanordningar eller behovet av att använda sådana. Regleringsåtgärder som genomförs med trafikanordningar gäller alla som använder mikromobilitetsfordon på lika villkor. Med hjälp av ett mikromobilitetstillstånd kan inte användningen av privatägda mikromobilitetsfordon styras, utan det kan endast ställas sådana tillståndsvillkor som förpliktar tjänsteleverantörerna inom mikromobiliteten och genom vilka användningen av tjänsterna kan styras.

Syftet med de villkor som ställs för ett mikromobilitetstillstånd är att ge kommunerna möjlighet att ålägga tjänsteleverantörerna att utnyttja olika tekniska lösningar för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt för att säkerställa att underhållet och renhållningen kan skötas på behörigt sätt. Användning av tekniskt geoinhågnade områden är ett effektivt sätt att styra de samutnyttjade mikromobilitetsfordonen, eftersom det inte är möjligt för en enskild vägtrafikant att bryta mot sådana tekniska begränsningar som en tjänsteleverantör fastställt i applikationen eller för fordonet.

Behovet av att reglera mikromobiliteten kan variera till och med i olika delar av en stad och tillståndsvillkoren bör kunna beredas just med beaktande av de lokala behoven. Eventuella villkor som gäller körhastigheter, parkering och användningsområden och som ett mikromobilitetstillstånd förenas med ska fastställas geografiskt och tidsmässigt på basis av behovsprövning. Olika hastighetsbegränsnings-, parkerings- och användningsområden kan omfatta enskilda gator eller hela kommunen. Tillståndsvillkoren ska också kunna vara bundna vid tid, om det är motiverat med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten eller utförandet av underhålls- eller renhållningsarbeten på gator. Beredningen av villkoren för ett mikromobilitetstillstånd baserar sig på kommunernas lokala expertis.

Tillståndsvillkor som gäller körhastigheter kan inkludera villkor om hastighetsbegränsningar eller hastighetsbegränsningszoner. Hastigheterna kan sänkas t.ex. under sådana tider då trafiken i centrum är som livligast eller vintertid då vägytan är hal och körbanorna ofta smalare. Trafiksäkerhetseffekter kan uppnås t.ex. genom att sänka körhastigheterna för samutnyttjade mikromobilitetsfordon i sådana områden där det finns mycket annan trafik, många korsningar eller annars en förhöjd risk för olyckor.

Kollisionskraften ökar med ca 56 procent när hastigheten ökar från 20 kilometer i timmen till 25 kilometer i timmen. Detta innebär en betydande ökning av kraften, varvid skaderisken ökar. Också bromssträckorna ökar när hastigheten ökar, eftersom bromssträckan är proportionell mot kvadraten av hastigheten. Detta framhäver betydelsen av en trygg körhastighet särskilt i stadsmiljöer där det finns många fotgängare och hinder.

Tillståndsvillkor som gäller parkering ska kunna inkludera villkor om parkeringsförbudszoner, parkeringsområden och användningen av dem. Om kommunerna i tillståndsvillkoren anger tydliga parkeringsplatser för samutnyttjade fordon, blir parkeringsarrangemangen tydligare samtidigt som tillgängligheten i trafiken förbättras. På detta sätt kan man också förhindra

parkering på sådana platser där den stör eller äventyrar den övriga trafiken, såsom på broar och i gångtunnlar. Kommunen ska också kunna ställa andra sådana tillståndsvillkor som gäller parkering av de samutnyttjade fordonen genom vilka trafiksäkerheten eller tillgängligheten i trafiken kan förbättras. I tillståndsvillkoren ska det t.ex. kunna fastställas hur företaget kan underrättas om felparkerade fordon. I tillståndsvillkoren ska det också vara möjligt att fastställa parkeringsregler för den tid stora offentliga tillställningar eller andra evenemang pågår.

Genom tillståndsvillkor som gäller användningsområden kan kommunen utesluta vissa enskilda områden eller gator från tjänsten. På så sätt kan trafiksäkerheten och tillgängligheten säkerställas t.ex. på torg under de livligaste tiderna, då många fotgängare rör sig där.

Enligt 2 mom. ska kommunen kunna förena ett tillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som gäller antalet fordon, användningstiderna för dem, användarapplikationens egenskaper, ålderskraven för förare och förmedlingen av anonymiserade uppgifter om användningen av fordonen till kommunen.

Tillståndsvillkor som gäller antalet fordon kan inkludera begränsning av antalet fordon som hyrs ut inom det område som förvaltas av kommunen i syfte att säkerställa trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken i området. Om parkeringskapaciteten i området överskrids kan detta leda till utmaningar i fråga om tillgängligheten eller trafiksäkerheten, ifall förarna inte längre hittar lämpliga parkeringsplatser för fordonen. Det är vanligt att de fordon som hyrs ut samlas t.ex. i kommunernas centrum. Inom ett avgränsat område kan det fastställas ett maximiantal för de samutnyttjade fordonen och om antalet överskrids är tjänsteleverantören skyldig att flytta bort fordon från området.

Genom tillståndsvillkor som gäller fordonens användningstider kan kommunen påverka användningen av fordonen t.ex. under veckoslut och vintertid. De tidsmässiga begränsningar som har tillämpats bl.a. i Helsingfors har visat sig vara mycket effektiva sätt att minska mängden olyckor och tillbud samt belastningen på hälso- och sjukvården. Samma trafiksäkerhetsfördelar har uppnåtts också t.ex. i Oslo där det har varit förbjudet att använda mikromobilitetstjänster under vissa tider på veckosluten.

Med tillståndsvillkor som gäller egenskaper hos användarapplikationen kan kommunen ställa minimikrav på tjänsteleverantörens användarapplikation. Med sådana krav kan avses exempelvis information till användarna om säker användning av tjänsten och parkering samt t.ex. ibruktagande av ett reaktionstest som förhindrar körning i berusat tillstånd. Kommunen kan också förutsätta att tjänsteleverantörerna publicerar uppgifterna om sitt trafikförsäkringsbolag i applikationen, varvid uppgifterna är lättillgängliga om en olycka inträffar. Dessutom kan kommunen förutsätta att en viss minimiålder fastställs för användningen av tjänsten, genom vilken man kan sträva efter att säkerställa att tjänsten inte tillhandahålls sådana förare som på grund av sin ålder saknar förutsättningar att röra sig tryggt med tjänstens fordon.

Med anonymiserade uppgifter om användningen av fordon avses sådana allmänna basuppgifter om användningen och parkeringen av fordonen som tjänsteleverantörer inom mikromobiliteten samlat in. Med hjälp av informationen kan kommunerna följa bl.a. det totala antalet fordon och parkeringen av dem inom kommunens område. Dessutom kan tjänsteleverantörerna samla in uppgifter om t.ex. utförda resor, deras längd och användningsgrader för fordonen. Anonymisering innebär behandling av personuppgifter så att en enskild person inte längre kan

identifieras utifrån dem. Tjänsteleverantörerna ska lämna uppgifterna till kommunerna i en sådan form att enskilda förare inte kan identifieras och anonymiseringen inte kan avlägsnas.

Enligt 3 mom. ska kommunen av grundad anledning medan tillstånden är i kraft få ändra villkoren för mikromobilitetstillståndet eller förena tillståndet med nya villkor, om ändringarna är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten eller underhållet och renhållningen. Tillståndsvillkoren ska kunna ses över på nytt t.ex. på grund av en offentlig tillställning som ordnas i området eller på grund av en byggarbetsplats som under en längre tid finns på en gata. Vidare ska begränsningszonerna ändras om de visar sig vara fel avgränsade med tanke på trafiksäkerheten eller tillgängligheten. När staden utvecklas, markanvändningen förändras, tekniken utvecklas och erfarenheter samlas kan det vara nödvändigt att ändra tillståndsvillkoren också med kort varsel.

Alla tillståndsvillkor ska vara behövliga eller nödvändiga för att trygga ett godtagbart syfte, dvs. trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen. Om betydelsen av vissa tillståndsvillkor försvinner, ska kommunerna också ändra tillståndsvillkoren så att de motsvarar de förändrade förhållandena. Också t.ex. förändringar i antalet tjänsteleverantörer kan förutsätta att tillståndsvillkoren ändras. Målet är att mikromobilitetstillståndet ska vara ett flexibelt verktyg genom vilket tillståndsvillkor kan slopas också med snabb tidtabell.

Planeringen av tillståndsvillkoren förutsätter att kommunen utreder var och med vilka hastigheter det är tryggt att köra med mikromobilitetsfordon vid olika tider. Dessutom ska kommunerna samtidigt bedöma var det är tryggt att parkera och var parkering hindrar tillgängligheten i trafiken. Tillståndsvillkoren ska vara jämlika och proportionella. Genom tillståndsförfarandet får tjänsteleverantörer inte försättas i en ojämlig ställning, och för tjänsteleverantörer får inte heller ställas oskäligen tillståndsvillkor. För olika fordon kan det dock ställas olika tillståndsvillkor, eftersom behovet av tillståndsvillkor beror på fordonens egenskaper och på hur de används. I tillståndsvillkoren kan också beaktas skillnader när det gäller parkering av stationära och icke-stationära fordon.

Enligt 4 mom. ska information om de villkor som ett mikromobilitetstillstånd förenats med ges i det allmänna datanätet.

18 f §. Återkallande av mikromobilitetstillstånd. Till lagen om transportservice fogas en ny 18 f §, där det föreskrivs om återkallande av mikromobilitetstillstånd. Enligt paragrafen ska kommunen kunna ge tillståndshavaren en anmärkning och uppmana tillståndshavaren att avhjälpa bristerna inom utsatt tid, om tillståndshavaren inte iakttar villkoren för mikromobilitetstillståndet. Som en brist ska kunna betraktas t.ex. att tjänsteleverantören inte tekniskt genomför sådana begränsningszoner som har förutsatts i de villkor som mikromobilitetstillståndet förenats med. Återkallande av ett mikromobilitetstillstånd är en sistahandsåtgärd som kan vidtas endast om tillståndshavaren inte inom utsatt tid avhjälper de brister som denne uppmanas att avhjälpa. För att ett mikromobilitetstillstånd ska kunna återkallas förutsätts dessutom att den observerade bristen ska anses vara väsentlig. I det föreslagna 18 g § 3 mom. anges att ett beslut i ett ärende som gäller ett mikromobilitetstillstånd ska kunna verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts. Också ett beslut om återkallande av ett mikromobilitetstillstånd är ett beslut som avses i 18 g § och som således kan verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

18 g §. Sökande av ändring i ärende som gäller mikromobilitetstillstånd. I paragrafen föreslås bestämmelser om sökande av ändring i ärenden som gäller mikromobilitetstillstånd. Enligt 1 mom. får det begäras omprövning av kommunens beslut i ett ärende som gäller mikromobilitetstillstånd. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Enligt 2 mom. tillämpas vid sökande av ändring i förvaltningsdomstol lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Ändring i ett beslut som gäller begäran om omprövning får sökas genom besvär. Enligt 3 mom. kan beslutet verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

262 §. Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik. Det föreslås att det till paragrafen fogas en ny 6 punkt enligt vilken uppsåtlig eller av grov oaktsamhet begången uthyrning av samutnyttjade i 28 § 1 mom. eller 29 § i fordonslagen avsedda fordon eller motoriserade cyklar (L1e-A) på kommunens område utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd enligt 18 b i fortsättningen ska leda till sanktion. Syftet med tillägget är att förhindra situationer där en tjänsteleverantör inleder verksamhet som kräver mikromobilitetstillstånd inom kommunens område utan ett mikromobilitetstillstånd.

Vid prövningen av behovet av en straffbestämmelse har gärningens menlighet och skadlighet beaktats. Det huvudsakliga syftet med mikromobilitetstillståndet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken. Det är möjligt att dessa mål inte nås om tjänsteleverantören inleder verksamheten utan att ansöka om mikromobilitetstillstånd. Med hjälp av straffbestämmelsen strävar man efter att förhindra missbruk och uppkomsten av grå ekonomi inom branschen.

7.2 Vägtrafiklagen

2 §. Definitioner. Definitionen av gående i 2 § 3 punkten i vägtrafiklagen preciseras så att med gående också avses den som leder ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel. Tillägget är tekniskt eftersom båda dessa redan för närvarande allmänt betraktas som gående. Syftet med tillägget är att förtydliga nuläget och undanröja eventuella oklarheter när det gäller tolkningen.

17 a §. Förbud mot framförande av motoriserade cyklar eller lätta elfordon i berusat tillstånd. Till vägtrafiklagen fogas en ny 17 a § och enligt paragrafens 1 mom. får en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon inte framföras om alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i förarens blod eller minst 0,22 milligram per liter i förarens utandningsluft.

Enligt 2 mom. får en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon inte framföras om en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod under eller efter färden. Bestämmelsen i det momentet tillämpas dock inte, om beståndsdelen eller ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedelspreparat som föraren har haft rätt att använda.

Användningen av lätta elfordon och motoriserade cyklar har ökat betydligt under de senaste åren. Samtidigt visar sjukhusstatistiken att antalet olyckor som orsakas av körning i berusat tillstånd har ökat avsevärt. Vikten på lätta elfordon och motoriserade cyklar har ökat och fordonens hastigheter är vanligen över 20 kilometer i timmen. Den nuvarande regleringen har inte på bästa möjliga sätt lyckats förhindra olyckor och tillbud som orsakas av körning i berusat tillstånd. Man bör därför sträva efter att för trafiken skapa så tydliga regler som möjligt i syfte att förbjuda sådant trafikbeteende som enligt en genomsnittlig bedömning försämrar trafiksäkerheten. Den nya bestämmelsen kompletterar bestämmelserna i 23 kap. 1 och 9 § i strafflagen.

I vägtrafiklagen föreslås en bestämmelse enligt vilken en motoriserad cykel (L1e-A) eller ett lätt elfordon inte får köras i berusat tillstånd. Sanktionen för gärningen är en administrativ påföljdsavgift. Regleringen grundar sig i fråga om alkohol på en promillegräns som på motsvarande sätt som i bestämmelsen om rattfylleri i 23 kap. 3 § i strafflagen föreslås vara 0,5

promille. I fråga om narkotika föreslås det att regleringen på samma sätt som i bestämmelsen om rattfylleri ska grunda sig på en nollgräns. Konkreta och entydiga gränser bedöms ha effekt på trafiksäkerheten genom att minska antalet dödsfall, skador, belastningen på hälso- och sjukvården och kostnaderna för samhället till följd av olyckor som orsakas av körning i berusat tillstånd med lätta elfordon och motoriserade cyklar. Ur vägtrafikanterens synvinkel är gränserna entydiga, vilket bedöms ha en direkt effekt på regleringens förebyggande karaktär. Entydiga gränser underlättar också övervakningen av trafikfylleri, vilket ökar regleringens förebyggande karaktär.

Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att minska körning i berusat tillstånd, eftersom sådan körning försämrar trafiksäkerheten. Genom att minska körning i berusat tillstånd kan man också minska de trafikolyckor och tillbud som beror på berusade förarens agerande i trafiken. En stor del av olyckorna med lätta elfordon inträffar när föraren är berusad, oberoende av tiden på dygnet. Den som kör berusad äventyrar oftast sin egen säkerhet, och eftersom mikromobilitetsfordon vanligen används i områden där det finns mycket annan trafik äventyrar en berusad förare också säkerheten för andra vägtrafikanter om han eller hon inte klarar av framföra sitt fordon på ett säkert sätt. En berusad förare äventyrar alltid också säkerheten för en eventuell passagerare.

I vägtrafiken rör man sig ofta i en miljö där det finns mycket annan trafik. Vid brott mot trafikreglerna beror det i allmänhet på andra som deltar i trafiken än den som bryter mot trafikreglerna om gärningen medför konkret fara. Mikromobilitetsfordon används ofta i berusat tillstånd just i tätorter och de används för att åka t.ex. till offentliga tillställningar, varvid trafikmängderna är stora. Då ökar också risken för kollisioner med andra vägtrafikanter avsevärt. Riskerna med mikromobilitet riktar sig särskilt mot oskyddade vägtrafikanter, såsom fotgängare och cyklister. Genom lagstiftning bör säkerställas att särskilt rörelsehindrade, synskadade, äldre och barn kan röra sig tryggt.

Berusningsmedel orsakar på årsnivå ett stort antal olyckor inom mikromobiliteten, vilket väl beskriver berusade förarens nedsatta förmåga att hantera sitt fordon i trafiken. År 2021 vårdades sammanlagt 10 264 patienter som råkat ut för en cykelolycka genom öppenvårdsbesök inom den specialiserade sjukvården och 2 122 på bäddavdelning. Enligt undersökningar är alkohol en bidragande orsak till ca 20–30 procent av olyckorna, vilket innebär 2000–3000 alkoholrelaterade olyckor per år. Enligt den promillegränsutredning som finns som bilaga till kommunikationsministeriets bedömningspromemoria inträffar bland dem som åker elsparkcykel årligen 1 600 sådana olyckor som kräver vård vid akutmottagningen inom den specialiserade sjukvården och 160 sådana olyckor som kräver avdelningsvård. Andelen berusade är t.o.m. 45–50 procent, vilket innebär ca 640–800 alkoholrelaterade olyckor per år. Olyckorna orsakar i hög grad arbetsoförmåga och stor belastning på hälso- och sjukvården. Brister i den officiella statistiken innebär att de omfattande problemen med trafikfylleri ofta förbises.

Alkohol och narkotika försämrar de psykomotoriska färdigheter som behövs för cykling och framförande av lätta elfordon. När det gäller biltrafiken vet man på basis av flera undersökningar att sannolikheten för att en förare ska råka ut för en olycka ökar exponentiellt när alkoholhalten i blodet stiger. Även om effekterna av alkohol är individuella, är det obestridligt att alkohol påverkar människors funktions- och prestationsförmåga. Till exempel i Tyskland har det medicinskt bedömts att det blir omöjligt att cykla när alkoholhalten i blodet överstiger 1,6 promille.

När alkoholhalten i blodet ökar blir människans synfält snävare och reaktionshastighet långsammare samtidigt som risktagandet ökar och det blir det svårare att följa ett rörligt objekt.

Den som har förtärt alkohol blir mindre uppmärksam och det börjar ske bedömningsfel i och med att alkoholhalten i blodet ökar. Halten av berusningsmedel i blodet eller utandningsluften är den mest entydiga mätaren för berusningsgraden. Bedömningen av beteendestörningar som orsakas av berusningsmedel, såsom oklart tal och inexakta rörelser, beror i hög grad på bedömarens subjektiva uppfattningar. Dessutom förekommer störningar på olika sätt hos olika personer, och det är inte klart vilken koppling dessa störningar har till de komplicerade prestationer som trafiken kräver.

Det finns inga entydiga forskningsdata om hur mycket promillemängderna höjer olycksrisken i olika kontexter, men i undersökningar har det konstaterats att redan ett berusningstillstånd på 0,5 promille ökar risken för olyckor. Också användningen av olika narkotiska preparat och tröttande läkemedel kan mångfaldiga olycksrisken. Vid undersökning av trafikolyckor med dödlig utgång i Finland har det observerats att ett berusningstillstånd på över 1,2 promille innebär en anmärkningsvärt hög sannolikhet för en allvarlig trafikolycka.

Motoriserade cyklar skiljer sig inte nämnvärt från lätta elfordon. Med bäge fordon stiger hastigheten lätt, genom att trycka på en knapp, till 25 kilometer i timmen. Fordonen väger i allmänhet 20–80 kilogram. Sådana fordon kan medföra avsevärd fara för andra oskyddade vägtrafikanter, särskilt äldre och barn, om en berusad förarens förmåga att kontrollera fordonet är nedsatt på grund av berusningen. En olycka som inträffar i sådana hastigheter kan orsaka parterna också allvarliga skador och i värsta fall kan kollisionen leda till att den ena parten omkommer. Inom mikromobiliteten är fordonens hastigheter och vikt dock mindre än inom biltrafiken, vilket innebär att risken för andras säkerhet inte heller är lika stor.

Trafiksäkerheten är indirekt förknippad med de skador för samhället som orsakas av att trafiksäkerheten brister, dvs. av trafikolyckor. Som sådana kan betraktas de kostnader som orsakas av olyckor samt belastningen på hälso- och sjukvården. Dessutom är den allmänna tanken om att trafiken ska vara alkohol- och drogfri starkt kopplad till helheten. Detta har en klar inverkan på hur berusningsmedel och trafik är kopplade till varandra i samhället. Även om frågan närmast är principiell, kan den på lång sikt påverka människors attityder även i fråga om andra transportformer, varvid den kan ha betydande effekter på trafiksäkerheten.

En förbättring av trafiksäkerheten är också förknippad med en förbättring av den upplevda säkerheten. En känsla av rädsla kan påverka möjligheterna för t.ex. äldre, rörelsehindrade eller synskadade att röra sig, vilket stör deras normala liv. Enligt en enkät om säkerheten i fråga om elsparkcyklar som genomfördes i Finland 2022 berättade var fjärde respondent att han eller hon som fotgängare hade råkat ut för en farlig situation på grund av en person som åkte elsparkcykel. Av dem som svarade uppgav 21 procent att de råkat ut för en farlig situation på cykel och 24 procent att de råkat ut för en farlig situation med bil. Enligt en undersökning som gjorts i Norge promenerar en del fotgängare, särskilt äldre människor, mindre eller väljer andra rutter för att undvika de risker som elsparkcyklar medför. Den åldersgrupp som mest rör sig till fots i Finland är personer som är över 65 år och för närvarande finns det ca 1,3 miljoner personer i den åldern.

Till exempel är framförandet av en elsparkcykel eller en motoriserad cykel, vars konstruktiva hastighet är högre än 15 kilometer i timmen, under kraftig berusning vanligtvis alltid en sådan gärning som kan medföra abstrakt fara för andra oskyddade vägtrafikanter. I högsta domstolens prejudikat från 2011 ansåg högsta domstolen att körning i berusat tillstånd (2,02 promille) på allmän väg med en Segway som går 20 kilometer i timmen uppfyller rekvisitetet för grovt rattfylleri. Grovt rattfylleri är ett s.k. abstrakt äventyrandebrott, och för att rekvisitet ska uppfyllas krävs att omständigheterna under körningen har varit sådana att brottet har varit ägnat att äventyra någon annans säkerhet. I det aktuella fallet ansågs det vara obestridligt att en sådan gärning är ägnad att orsaka fara för någon annans säkerhet (HD 2011:28).

I fråga om narkotika ska också högsta domstolens prejudikat HD 2016:42 beaktas, där det var fråga om hur långt nollgränsen vid narkotikarattfylleri sträcker sig. I det aktuella fallet fanns i förarens blod en sådan ämnesomsättningsprodukt (karboxytetrahydrokannabinol) av den aktiva substansen i cannabis, som inte påverkar körförmågan. Högsta domstolen ansåg att det var motiverat att tolka 23 kap. 3 § 2 mom. i strafflagen så att det i bestämmelsen med ämnesomsättningsprodukter inte avses sådana ämnesomsättningsprodukter av den aktiva substansen i cannabis, som inte kan påverka förarens körförmåga. Högsta domstolen ansåg att tillämpningsområdet för bestämmelsen om rattfylleri inte bör utsträckas till ett förfarande som saknar betydelse med tanke på trafiksäkerheten.

Syftet med de bestämmelser om trafikfylleri för vilka sanktionen är en avgift för trafikförseelse är att komplettera de befintliga bestämmelserna i strafflagen. I fortsättningen ska en berusad förare som orsakat konkret fara fortfarande kunna dömas för trafikfylleri med motorlöst fordon antingen till böter eller till fängelse i högst tre månader. Å andra sidan ska en förare kunna dömas för äventyrande av trafiksäkerheten, om denne bryter mot vägtrafiklagen på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet.

52 §. Körning med vissa lätta fordon. I 52 § 2 mom. i vägtrafiklagen stryks det undantag som gäller körning på gångbana med självbalanserande lätta elfordon. I fortsättningen ska sådana fordon framföras på samma ställen som andra lätta elfordon. Sådana lätta automatiserade fordon för godstransport som avses i 29 a § i fordonslagen ska även i fortsättningen få köras även på en gångbana. Paragrafens rubrik ändras eftersom en motoriserad cykel också kan ha förbränningsmotor.

92 §. Skyddshjälm. Det föreslås att 92 § 4 mom. i vägtrafiklagen kompletteras så att även förare av och passagerare på lätta elfordon och motoriserade cyklar i allmänhet ska använda skyddshjälm under körning. För närvarande gäller den starka rekommendationen att använda skyddshjälm endast cyklister och cykelpassagerare. En betydande del av de skador som förare av lätta elfordon råkat ut för och som vårdats på sjukhus har gällt ansiktet eller käken. Även om de nuvarande cykelhjälmmodellerna inte skyddar ansiktet på bästa möjliga sätt är det dock uppenbart att om en förare av ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel åker omkull eller kolliderar så är dennes huvud utsatt för många olika slag och stötar. Av denna anledning har det bedömts att användning av skyddshjälm förebygger huvudskador också vid körning med lätta elfordon eller motoriserade cyklar.

164 §. Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare. Det föreslås att 164 § i vägtrafiklagen ändras så att den avgift för trafikförseelse som påförs för förseelser som begåtts av förare av motorlösa fordon och djurförare höjs från 40 euro till 60 euro. En förare av ett motorlöst fordon eller en djurförare ska för en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro.

Det föreslås att till 164 § i vägtrafiklagen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket en förare av ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel för en uppsåtlig överträdelse av bestämmelserna i 17 a § kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro. Bestämmelserna om fylleri inom mikromobilitet kopplas på samma sätt som bestämmelserna om trafikfylleri i strafflagen endast till uppsåt vid gärningen. Oaktsamhet vid gärningen kommer endast i fråga i delikt som förutsätter något slags kausalförhållande. I bestämmelserna om trafikfylleri räcker ett brott mot reglerna direkt som grund för ansvaret. Därför ska också för körning med fordon i berusat tillstånd på sådant sätt som är straffbart enligt vägtrafiklagen påföras sanktion endast som en uppsåtlig gärning. Genom ändringen ges trafikövervakaren möjlighet att påföra avgift för trafikförseelse för överträdelse av bestämmelserna i den föreslagna 17 a § i vägtrafiklagen, när

överträdelsen har verifierats tillräckligt tillförlitligt med beaktande av påförandet av den administrativa påföljdsavgiften.

Myndigheten ska också försäkra sig om att ärendet utreds tillräckligt och på behörigt sätt genom att skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras. När det gäller övervakningen av att bestämmelserna om promillegränser iaktas ska myndigheten kunna visa att de rekvisit som utgör en förutsättning för påförande av avgiften för trafikförseelse uppfylls. Myndigheten ska kunna visa att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i förarens blod eller minst 0,22 milligram per liter i förarens utandningsluft. I fråga om narkotika ska myndigheten kunna visa att en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod under eller efter färden.

Avgiften för trafikförseelse är inte böter, utan en administrativ påföljd för ett lagstridigt förfarande. Påförande av en sådan påföljd förutsätter inte samma bevisning som en fällande brottmålsdom, särskilt inte om det rör sig om en gärning av förseelsekaraktär, som även i övrigt behandlas summariskt. Förarens inkomster inverkar inte på beloppet av avgiften för trafikförseelse. Avgiften för trafikförseelse är densamma oberoende av förarens berusningsnivå. Bestämmelser om äventyrande av trafiksäkerheten och trafikfylleri med motorlöst fordon finns i strafflagen. Bestämmelser i strafflagen blir tillämpliga i situationer där en berusad förare orsakar åtminstone abstrakt fara för den övriga trafiken.

174 §. Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse. Det föreslås att 174 § i vägtrafiklagen, som gäller delgivning av avgift för trafikförseelse, ändras. Det föreslås ändringar i 2 mom. där det sägs att om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ett beslut om avgift för trafikförseelse trots 1 mom. delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen. Enligt ändringen ska den avgränsning som gäller motordrivna fordon strykas. Ett beslut om avgift för trafikförseelse ska få delges genom vanlig delgivning om identiteten på den som gjort sig skyldig till trafikförseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Ändringen gör det möjligt att delge avgiften för trafikförseelse genom vanlig delgivning till en vägtrafikant som hör till vilken grupp av vägtrafikanter som helst.

183 §. Hindrande av körning på grund av berusning. I paragrafen föreskrivs för närvarande om förbudande och hindrande av körning på grund av berusning i situationer där det inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri. För närvarande kan körning hindras endast för en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagnsförare. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs om hindrande av körning för en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon. Om det konstateras att en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon har förtärt alkohol, och berusningen klart påverkar förarens körförmåga, föreslås det att en polisman, gränsbevakningsman eller tullman ska få förbjuda och vid behov hindra föraren att framföra cykeln, den motoriserade cykeln eller det lätta elfordonet till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

Tillsynsmyndigheten ges befogenhet att avbryta körningen för en person som framför ett fordon under påverkan av alkohol, även om gärningen som sådan inte uppfyller rekvisitet för äventyrande av trafiksäkerheten eller trafikfylleri med ett motorlöst fordon. Berusningstillståndet kan upptäckas genom att bedöma förarens körsätt, beteende och andra yttre omständigheter eller på basis av resultatet av ett utandningsprov. Små mängder etanol förekommer i människans kropp även av andra orsaker än oralt intag. Därför ska förutsättningen för att körning ska få förbjudas eller förhindras vara att berusningen klart påverkar förarens körförmåga. Trafikövervakaren ska i det enskilda fallet bedöma förarens körförmåga.

Bestämmelsen betonar att en cykel, ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel inte ska framföras i berusat tillstånd, om berusningen påverkar förarens körförmåga. Bestämmelsen bidrar till att minska den totala mängden alkohol i trafiken och förebygga trafikfylleri. Underlåtelse att iaktta en befallning eller ett förbud som grundar sig på behörigheten i denna paragraf kan vara straffbart som tredska enligt 16 kap. 4–4 b § i strafflagen.

183 a §. *Prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel.* Till vägtrafiklagen fogas en ny 183 a §, där det föreskrivs om prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel. Enligt 1 mom. kan en polisman, gränsbevakningsman eller tullman ålägga en sådan förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon som fyllt 15 år att genomgå ett prov för att det ska kunna konstateras om han eller hon eventuellt har förtärt alkohol eller intagit något annat berusningsmedel. Syftet med paragrafen är att göra det möjligt att i vägtrafiken, i syfte att säkerställa trafiksäkerheten, på ett tillförlitligt sätt utreda kördugligheten i fråga om förare av andra fordon än motordrivna fordon. Utförandet av provet gör det möjligt för myndigheterna att utöva berusningskontroll och att i vägtrafiken på ett tillförlitligt sätt konstatera förarens berusningstillstånd. Med prov avses t.ex. utandningsprov eller salivtest.

Genom ändringen kompletteras och förtydligas nuläget och säkerställs att trafikövervakaren effektivt och med beaktande av rättsskyddsaspekterna kan övervaka körning i berusat tillstånd inom mikromobiliteten. Myndigheten ska t.ex. kunna visa att de rekvisit som utgör en förutsättning för påförande av påföljdsavgiften uppfylls. Den bevisning som fås genom prov med sållningsinstrument eller precisionsalkometer förtydligar bedömningen av bevisningen i fall av trafikfylleri inom mikromobiliteten. Ett utandningsprov med ett tekniskt mätinstrument är ett säkrare sätt att utreda förarens berusningstillstånd än en sådan bedömning av berusningstillståndet som baserar sig på iakttagelser. Med tanke på vägtrafikantens rättssäkerhet vore det på många sätt problematiskt om myndigheterna ska dra slutsatser om en persons berusningstillstånd på något annat sätt, t.ex. utifrån personens yttre habitus. I strafflagens bestämmelser som har samband med mikromobilitet har det straffbara beteendet inte i bestämmelserna bundits till en promillegräns. Därför har det i dagens läge ansetts vara möjligt att bedöma berusningstillståndet också på andra sätt.

I ljuset av forskningsrön har det ansetts vara klart att en viss mängd trafikövervakning är en nödvändig förutsättning för att bestämmelser om trafikfylleri ska ha effekt och för att denna effekt inte ska försvinna med tiden. När det gäller promillegränser har det också konstaterats vara av betydelse huruvida polisen har rätt att låta föraren göra utandningsprov. Det har i flera amerikanska och europeiska undersökningar om personbilstrafik visats att en sådan rätt minskar antalet olyckor med dödlig utgång. Det har också noterats att lagar om slumpmässiga kontroller av alkoholhalten i blodet är en nödvändig förutsättning för att en sänkning av den tillåtna gränsen för alkoholhalten i blodet ska ha en positiv inverkan på antalet olyckor. Enbart en promillegräns, utan övervakning eller rätt att utföra utandningsprov, bedöms inte ha någon betydande effekt på människors beteende på lång sikt.

Det ska inte heller i fortsättningen vara tillåtet att låta sådana förare av lätta elfordon, motoriserade cyklar eller cyklar som inte fyllt 15 år utföra utandningsprov. Avgift för trafikförseelse kan inte påföras personer under 15 år och den som inte har fyllt 15 år är inte straffrättsligt ansvarig för sina gärningar. Om trafikövervakaren träffar på en person som är under 15 år berusad i trafiken, vidtar myndigheterna åtgärder enligt barnskyddslagen (417/2007), och utredningen av ärendet fortsätter inte enligt de befogenheter som anges i vägtrafiklagen.

Enligt 2 mom. ska provet utföras finkänsligt så att det inte medför onödig eller oskälig olägenhet för den som undersöks. Provet ska således utföras så att situationen inte väcker ogrundad uppmärksamhet och i situationen ska även i övrigt förfaras finkänsligt. Utandningsprovet kan utföras med ett sållningsinstrument eller en precisionsalkometer som lämpar sig för ändamålet. Salivprovet sker med ett snabbtest som är avsett för ändamålet. Sådana prov bedöms inte i sig medföra onödig eller oskälig olägenhet för föraren.

Provet ska utföras på ett sätt som ska säkerställa mätresultatets tillförlitlighet. Numera ger sållningsinstrumenten allt exaktare resultat, och därtill finns i polisbilarna i dag allt fler noggrannare precisionsalkometrar. Påförandet av en administrativ påföljd förutsätter inte samma bevisning som en fällande brottmålsdom, särskilt inte om det rör sig om en gärning av förseelsekaraktär, som även i övrigt behandlas summariskt. Misstankar om narkotika kan emellertid i dagens läge utredas med tillräcklig noggrannhet endast genom blodprov. Enligt 8 kap. 32 § i tvångsmedelslagen får på den som är misstänkt för brott företas kroppsbesiktning, om han eller hon på sannolika skäl är misstänkt bl.a. för straffbart bruk av narkotika.

Med paragrafens ordalydelse avses att trafikövervakaren kan ålägga föraren att genomgå detta prov som utförs för att säkerställa trafiksäkerheten och att föraren ska iaktta ett sådant åläggande. Det är i sista hand fråga om en befallning som en polisman, gränsbevakningsman eller tullman meddelar inom ramen för sina befogenheter för utförande av ett uppdrag som hänför sig till trafikövervakning. Med hjälp av en alkometer mäts alkoholhalten i förarens utandningsluft och genom ett narkotikasnabbtest fås resultatet från förarens salivprov. Det är således fråga om realbevis som existerar oberoende av personens vilja. Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna har konstaterat (O'Halloran och Francis, 29.6.2007, punkt 47 och Saunders, 17.12.1996, punkterna 68–69) att skyddet mot självinkriminering inte utsträcker sig till prov som hänför sig till sådana omständigheter som existerar oberoende av personens vilja, såsom utandnings-, blod-, urin- och ljudprov, utan att personen är tvungen att tolerera att dessa prover tas. Provtagningen får dock inte utföras på ett omänskligt eller förnedrande sätt.

I rättspraxis har det ansetts att den som vägrar genomgå ett prov enligt 9 kap. 2 § 1 mom. i tvångsmedelslagen inte gör sig skyldig till tredska, eftersom det har ansetts att kroppsbesiktning, dvs. i praktiken ett blodprov, i en sådan situation får företas på personen för utredande av berusningen. En förare av en cykel, ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel kan inte åläggas att lämna ett blodprov för mätning av alkoholhalten i blodet, så vägran att genomgå provet ska bedömas som tredska enligt 16 kap. 4–4b § i strafflagen. Vägran att genomgå provet ska således vara straffbar, eftersom en polismanns uppmaning som gäller utförande av ett utandningsprov eller narkotikatest då betraktas som en befallning eller ett förbud som avses i 16 kap. 4 § 1 punkten i strafflagen och som en polisman för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet eller utförandet av ett uppdrag meddelar inom ramen för sina befogenheter.

Bilaga 3.8. I vägtrafiklagen i bilaga 3.8 om tilläggsskyltar fogas till de tilläggsskyltar som anger fordonsgrupp (H12) en ny tilläggsskylt som anger fordonsgruppen lätta elfordon H12.14. Fordonsgruppen lätta elfordon anges av en elsparkcykelsymbol på tilläggsskylten. Tilläggsskylten anger att det förbud, den begränsning, det påbud eller den regel som vägmärket anger endast gäller det fordon som tilläggsskylten anger. Om förbudet, begränsningen, påbudet eller regeln inte gäller det fordon som tilläggsskylten anger används texten ”Gäller inte”. Den nya tilläggsskylten gör det möjligt att reglera trafiken med lätta elfordon separat från cyklar.

Till bilaga 3.8 fogas också en ny tilläggsskylt H27 som anger en genomgående gångbana. Tilläggsskylten används i kombination med märke B5 eller B6 i korsningar där märke B5 eller B6 är uppsatt i färdriktningen före den genomgående gångbanan. Vägmärkeskombinationen kan användas före en genomgående gångbana som på vardera sidan är upphöjd från körbanan med

sänkt kantstöd. Genom märkeskombinationen informeras fordonets förare om väjningsplikten innan gångbanan korsas. Bestämmelser om väjningsplikt när ett fordon korsar en gångbana finns i 24 § 3 mom. i vägtrafiklagen. Märkeskombinationen förtydligar väjningsplikten särskilt under vinterförhållanden när det kan vara svårt att upptäcka en genomgående gångbana på grund av snö och is som blir kvar i korsningen. Behövliga bestämmelser om användningen av trafikanordningar utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bilaga 4.3. Till bilaga 4.3 (Övriga vägmarkeringar) i vägtrafiklagen fogas vägmarkeringen lätt elfordon M20, som kan användas för att ange en parkeringsplats som är avsedd för lätta elfordon eller någon annan rutt eller färdled som angetts för dem. Vägmarkeringen kan användas utan vägmärke.

7.3 Fordonslagen

195 §. Avgift för trafikförseelse. Det föreslås att 195 § 1 mom. i fordonslagen ändras så att också en förare, ägare eller varaktig innehavare av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon ska kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om konstruktion, utrustning eller skick i fordonslagen.

Andra meningen i 1 mom. föreslås bli ändrad så att en förare, ägare eller varaktig innehavare av ett annat motordrivet fordon än en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. I hänvisningarna till bestämmelser i den andra meningen i 1 mom. stryks den begränsning som gäller motordrivna fordon. Tredje meningen i 1 mom. föreslås bli ändrad så att en förare, ägare eller varaktig innehavare av en moped, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom.

För närvarande kan polisen inte påföra en förare, ägare eller innehavare av ett lätt elfordon avgift för trafikförseelse, om fordonet konstateras ha fel eller brister till följd av vilka fordonet inte till sitt skick, sin utrustning eller sin konstruktion är trafikdugligt. Avgift för trafikförseelse kan inte heller påföras om fordonet har ändrats i strid med bestämmelserna i fordonslagen. Enligt 195 § i fordonslagen kan avgift för trafikförseelse påföras endast för förseelser som begåtts med ett motordrivet fordon. Ett motordrivet fordon definieras i 2 § 27 punkten i fordonslagen, och definitionen omfattar inte lätta elfordon eller motoriserade cyklar. Föraren av ett lätt elfordon kan dock för närvarande dömas till böter för fordonsförseelse med stöd av 194 § i fordonslagen på grund av brister i fråga om fordonets egenskaper. De allvarligaste bristerna kan behandlas som sådant äventyrande av trafiksäkerheten enligt strafflagen som hänför sig till användningen av fordonet.

Syftet med ändringen är att göra det möjligt att i samband med lindriga brister påföra också en förare, ägare eller varaktig innehavare av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon en avgift för trafikförseelse. För närvarande kan för brott mot bestämmelserna om de berörda fordonens konstruktion, utrustning eller skick dömas ut endast en straffrättslig påföljd, även om en brist hos ett sådant fordon i princip med tanke på trafiksäkerheten kan anses vara mindre farlig än en brist i konstruktionen, utrustningen eller skicket hos ett motordrivet fordon. För närvarande blir en del av de lindriga bristerna i praktiken helt utan påföljd i fråga om andra fordon än motordrivna fordon.

En förare, ägare eller varaktig innehavare av en moped, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon ska kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. i fordonslagen. I 3 § i fordonslagen finns det bestämmelser om allmänna säkerhetskrav för fordon och fordonskombinationer. Enligt 1 mom. ska ett fordon och en fordonskombination lämpa sig för trafik och ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att de är säkra. Fordonets och fordonskombinationens konstruktion, utrustning, yttre form och material får inte orsaka fara. Enligt 2 mom. ska ett fordon och en fordonskombination vara lätta att manövrera i vanliga körsituationer. Manöverorganen ska vara konstruerade och placerade så att de kan användas lätt och säkert under körning. Manöverorgan, mätare och kontrollampor får inte skilja sig från motsvarande system i fordon i samma kategori så mycket att det orsakar olägenhet eller fara. I 7 a § 1–3 finns det bestämmelser om ändring av fordon. Enligt 12 § 1 mom. i fordonslagen är ett fordons ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordons förare ansvariga för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt och, om så förutsätts, har registrerats och besiktats. I fråga om lätta elfordon och motoriserade cyklar förutsätter lagen inte registrering eller besiktning, men det ska dock säkerställas att de är trafikdugliga.

Syftet med fordonslagen är att säkerställa att de fordon som används i trafik lämpar sig för trafik och har en sådan konstruktion och utrustning, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att de är säkra. Till 3 § som gäller allmänna säkerhetskrav för fordon hänvisas på motsvarande sätt som det för närvarande hänvisas till paragrafen i fråga om motordrivna fordon, eftersom det i lagen är omöjligt att i detalj beskriva hur ett fordon kan strida mot 3 §. Historien för 3 § i fordonslagen sträcker sig till tidigare vägtrafiklagar, från vilka paragrafen i tiderna har flyttats till fordonslagen. Behovet av bestämmelsen har ursprungligen motiverats redan på 50-talet med den stora mängden krav och behovet av att i lagen föreskriva om ett allmänt krav på säker användning. I ljuset av de tidigare förarbetena är det primära syftet med bestämmelsen inte att ställa föregripande säkerhetskrav på själva fordonen eller utrustningen, utan att säkerställa en säker användning av dem i vägtrafiken under alla förhållanden och i takt med att tekniken utvecklas. Fordon är komplicerade tekniska anordningar som ständigt utvecklas. Dessutom är en säker användning av ett fordon starkt kopplat till förhållandena, eftersom t.ex. förändrade väderförhållanden kan kräva att snö eller is avlägsnas från fordonet för att det ska vara säkert att använda det.

I fråga om lätta elfordon kan t.ex. av en mindre ändring av den högsta konstruktiva hastigheten utgöra en överträdelse av 3 och 7 a § i fordonslagen. Bestämmelser om den högsta konstruktiva hastigheten för lätta elfordon finns i 29 § i fordonslagen. Exempelvis ökar kollisionskraften och bromssträckan med ca 64 procent när hastigheten stiger från 25 kilometer i timmen till 32 kilometer i timmen. En sådan ökning har tydliga konsekvenser för eventuella skador. Emellertid kan det också vara fråga om en överträdelse av 3 § i fordonslagen vid annat förfarande än ändring av de tekniska egenskaperna, så som det har beskrivits ovan i fråga om förändrade förhållanden. Genom ett förfarande med avgift för trafikförseelse kan också fel och brister i reflektorer, lyktor och bromsar på lätta elfordon behandlas. Bestämmelser om dessa krav finns i 13 och 14 § i fordonslagen. Också t.ex. glapphet i fråga om axlar och styrinrättningar kan i sin lindriga form omfattas av förfarandet med avgift för trafikförseelse.

De allvarligaste bristerna i fordons konstruktion, utrustning och skick ska fortfarande bedömas som fordonsförseelser enligt 194 § i fordonslagen eller äventyrande av trafiksäkerheten eller trafikbrott i samband med användningen av motordrivna fordon enligt strafflagen.

Den föreslagna ändringen innebär i fråga om motoriserade cyklar och lätta elfordon att det i fråga om dem är möjligt att ingripa i de lindrigaste överträdelserna av fordonslagen genom ett administrativt förfarande med avgift för trafikförseelse i stället för med böter på motsvarande sätt som för närvarande i fråga om motordrivna fordon.

7.4 Lagen om flyttning av fordon

5 a §. *Flyttning av fordon i samband med mikromobilitetstillstånd.* Till lagen om flyttning av fordon fogas en ny 5 a § som gäller flyttning av fordon i samband med mikromobilitetstillstånd. Har ett fordon i samband med mikromobilitetstjänster som avses i lagen om transportservice parkerats i strid med villkoren för mikromobilitetstillståndet eller utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd på ett område som förvaltas av kommunen, ska kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren få utföra en närflyttning eller upplagsflyttning omedelbart. Enligt 2 § i lagen om flyttning av fordon avses med närflyttning flyttning av ett fordon till en plats i omedelbar närhet av dess ursprungliga placeringsplats. Med upplagsflyttning avses flyttning av ett fordon till ett upplag som anvisas av kommunen. Kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren väljer mellan närflyttning och upplagsflyttning i enlighet med proportionalitetsprincipen. I alla situationer kan en närflyttning inte anses vara en tillräcklig åtgärd för att syftet med paragrafen ska nås.

Det huvudsakliga syftet med de bestämmelser om mikromobilitetstillstånd som föreslås i lagen om transportservice är att förbättra kommunernas medel för reglering av mikromobiliteten och att på så sätt förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken. Mikromobilitetstillståndet gör det också möjligt att på ett effektivt sätt styra parkeringen av samutnyttjade mikromobilitetsfordon under tiden för underhålls- och renhållningsarbeten på gatorna. Syftet med de tillståndsvillkor som gäller parkering och som ett mikromobilitetstillstånd förenas med är att minska felaktig parkering av mikromobilitetsfordon. Tjänsteleverantörerna ska sträva efter att styra användarna av sina tjänster att parkera i enlighet med vägtrafiklagen och villkoren för mikromobilitetstillståndet. Om tjänsteleverantören emellertid bryter mot de villkor för mikromobilitetstillståndet som gäller parkering, ska kommunen ha rätt att omedelbart flytta sådana fordon till en säker plats där de inte äventyrar tillgängligheten i trafiken eller trafiksäkerheten eller medför olägenhet med tanke på renhållningen och underhållet av gatorna.

8 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2025. Enligt förslaget ska mikromobilitetstillstånd enligt 18 b § i lagen om transportservice krävas i kommuner från och med den 1 maj 2025. Genom beslut av kommunen ska införandet av mikromobilitetstillståndet kunna skjutas upp, dock högst till den 1 januari 2026. Det föreslås att en genomgående gångbana ska anges på det sätt som anges i punkt H27 i bilaga 3.8 inom ett år från ikraftträdandet av lagen.

9 Verkställighet och uppföljning

Enligt 179 § 1 mom. i lagen om transportservice följer Transport- och kommunikationsverket upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av tjänsterna. Dessutom följer Transport- och kommunikationsverket trafiksystemets tillstånd och funktion och verkningarna av lagen om transportservice och rapporterar regelbundet om dem.

Uppföljningsgruppen för trafiksäkerhetsstrategin följer genomförandet av åtgärderna i trafiksäkerhetsstrategin och bedömer effekterna av genomförandet av dem. Uppföljningsgruppen kan göra ändringar i åtgärdsprogrammet för strategin om det bedöms att de eftersträlvade effekterna inte kommer att uppnås.

10 Förhållande till andra propositioner

Till riksdagen har den 24 oktober 2024 överlämnats en proposition med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice (RP 182/2024 rd). I den propositionen föreslås komplettering och precisering av Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation. Dessutom innehåller propositionen vissa andra uppdateringar och preciseringar av informationsregleringen.

Till riksdagen har den 6 februari 2025 överlämnats en proposition med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till lagar som har samband med den (RP 3/2025 rd). I den propositionen föreslås ändringar i fordonslagen, straffregisterlagen (770/1993), lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013), lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) och lagen om transportservice. Till fordonslagen och straffregisterlagen fogas enligt förslaget bestämmelser som kompletterar EU:s ramförordning om bilar och släpfordon till dem i fråga om det förfarande enligt vilket oberoende aktörer inom underhåll och reparation av fordon beviljas godkännande och deras anställda beviljas tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsanordningar. För att genomföra EU-regleringen föreslås det att det i lagen om transportservice görs ändringar i bestämmelserna om när innehavare av person- eller godstrafiktillstånd i vägtrafik betraktas som riskföretag och i bestämmelserna om bedömning av gott anseende. Lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2025.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

11.1 Inledning

I denna proposition föreslås det att vägtrafiklagen, lagen om flyttning av fordon, lagen om transportservice och fordonslagen ändras. Genom de föreslagna ändringarna eftersträvas betydande förbättringar av trafiksäkerheten för oskyddade vägtrafikanter och av tillgängligheten i trafiken. Alla åtgärder i lagstiftningshelheten kompletterar varandra och deras sammantagna effekter med tanke på trafiksäkerheten och tillgängligheten har bedömts vara betydande. Finlands trafiksäkerhetsvision är att ingen längre dör eller skadas allvarligt i trafiken 2050.

Viktiga grundläggande fri- och rättigheter med tanke på den föreslagna lagstiftningen är den jämlikhet som tryggas i 6 § i grundlagen, den rätt till liv, personlig frihet och integritet som tryggas i 7 § i grundlagen, det egendomsskydd som tryggas i 15 § i grundlagen och det rättsskydd som tryggas i 21 § i grundlagen. Genom den föreslagna lagstiftningen utökas dessutom kommunernas befogenheter att styra den verksamhet som utövas av tjänsteleverantörer inom mikromobiliteten, något som är av betydelse med tanke på den näringsfriheten som tryggas i 18 § i grundlagen och den kommunala självstyrelsen enligt 121 § i grundlagen. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

11.2 Allmänna villkor för avgiften för trafikförseelse och påföljdsavgiften

11.2.1 Den straffrättsliga legalitetsprincipen

I 164 § i lagförslag 2 i regeringens proposition ingår en ny administrativ avgiftssanktion som påförs som påföljd för överträdelse av lagen. I 164 § 2 mom. föreslås förutom om rekvisitet bestämmelser om beloppet av sanktionen. Dessutom föreslås det att avgiftssanktionen enligt 164 § 1 mom. i lagförslag 2 ska höjas och att tillämpningsområdet för avgiftssanktionen enligt

195 § i lagförslag 3 ska utvidgas så att det också omfattar förare, ägare och varaktiga innehavare av lätta elfordon och motoriserade cyklar.

Grundlagsutskottet har i sin etablerade utlåtan depraxis ansett att den i 8 § i grundlagen avsedda straffrättsliga legalitetsprincipen inte sträcker sig direkt till administrativa påföljder. Ursprungligen har frågan uppmärksamats med tanke på kravet på exakthet (GrUU 74/2002 rd, s. 5/I). Senare har utskottet regelmässigt upprepade gånger nämnt detta allmänna krav på exakthet i sina bedömningar av förslag som gällt administrativa påföljdsavgifter (t.ex. GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 17/2012 rd, s. 5/II, GrUU 15/2014 rd, s. 2/I, GrUU 28/2014 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 15/2016 rd, s. 4–5, GrUU 2/2017 rd, s. 5, GrUU 39/2017 rd, s. 3, GrUU 9/2018 rd, s. 3, GrUU 12/2019 rd, s. 8, GrUU 13/2019 rd, s. 8, GrUU 21/2020 rd, s. 2 och GrUU 46/2021 rd, 13 punkten).

Grundlagsutskottet har emellertid också ansett att bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter ska uppfylla tillräckliga krav på att bestämmelserna ska vara exakta och tydliga. Trots att utskottet uttryckligen har ansett att kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen inte i sig riktar sig mot regleringen av administrativa påföljder, har det ändå ansett att det allmänna kravet på exakthet inte kan förbigås ens i en reglering av detta slag (t.ex. GrUU 74/2002 rd, s. 5/I). Utskottet har ansett att det ska lagstiftas exakt och tydligt om grunderna för påföljden och avgiftens storlek samt om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen (t.ex. GrUU 32/2005 rd, s. 2–5, GrUU 55/2005 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 12/2019 rd, s. 8 och GrUU 46/2021 rd, 12 punkten).

I 164 § i lagförslag 2 och i 195 § i lagförslag 3 föreskrivs det på det sätt som legalitetsprincipen förutsätter tillräckligt noggrant avgränsat och exakt om den gärningstyp för vilken sanktion för överträdelse ska påföras.

11.2.2 Tillräknande

Oskuldspresumtionen hör till de garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning som tryggas i 21 § i grundlagen. Enligt den principen innehas bevisbördan i brottmål alltid av åklagaren. Oskuldspresumtionen bör i regel iakttas också när en administrativ sanktion som kan jämföras med ett straffrättsligt straff åläggs. Ett centralt rättsstatligt krav är således att en administrativ sanktion uttryckligen ska gälla den som gör sig skyldig till en överträdelse och att myndigheten ska lägga fram tillräckliga bevis för att en påföljd ska kunna påföras. Grunden för denna proposition är den ståndpunkt som grundlagsutskottet omfattade i samband med riksdagsbehandlingen av den nya vägtrafiklagen, där det betonades att ett straffbart beteende ska vara kopplat till uppsåt eller vållande. Av denna anledning ska dessa begrepp tolkas med beaktande av 3 kap. 6 § i strafflagen, där det föreskrivs om uppsåt, och 7 § i strafflagen, där det föreskrivs om vållande. Tolkningen kan motiveras med att grundlagsutskottet i sak har jämfört en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (t.ex. GrUU 46/2021 rd, 12 punkten, GrUU 21/2020 rd, s. 2, GrUU 9/2018 rd, s. 2–3, GrUU 2/2017 rd, s. 4–5 och GrUU 14/2013 rd, s. 2/I).

Det föreslås dock att bestämmelserna om fylleri inom mikromobiliteten på samma sätt som bestämmelserna om trafikfylleri i strafflagen ska kopplas endast till uppsåt vid gärningen. Oaktksamhet vid gärningen kommer endast i fråga i delikt som förutsätter något slags kausalförhållande. Brottstyper såsom rattfylleri och grovt rattfylleri omfattas således inte av tillämpningsområdet för oaktksamhet. Därför ska också för körning med fordon i berusat tillstånd på sådant sätt som är straffbart enligt vägtrafiklagen påföras sanktion endast som en uppsåtlig gärning.

11.2.3 Förfarandet för påförande av avgift för trafikförseelse och påföljdsavgift

Förvaltningslagen ska tillämpas vid påförande av de sanktionsavgifter som föreslås i denna proposition. Detta har ansetts vara viktigt i grundlagsutskottets utlåtan depraxis som gäller administrativa avgiftspåföljder. Enligt 31 § i förvaltningslagen ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten ska i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras (myndighetens utredningsskyldighet). Enligt grundlagsutskottets utlåtan depraxis innebär den nämnda bestämmelsen i förvaltningslagen utgångsmässigt att påförandet av administrativa påföljdsavgifter inte baserar sig på omvänd bevisbörda (GrUU 32/2005 rd, s. 3/II och GrUU 9/2018 rd, s. 6). Förvaltningslagen utgör också i övrigt en tillräcklig grund med tanke på rättsskyddet när de föreslagna avgifterna för trafikförseelse påförs.

Det är motiverat att befogenheten att påföra sanktionsavgift tilldelas en sådan myndighet som utövar tillsyn över att lagstiftningen följs och som har de bästa förutsättningarna och den bästa sakkunskapen att bedöma de omständigheter som ligger till grund för påförandet. Avgifter för trafikförseelse enligt 164 § i lagförslag 2 och 195 § i lagförslag 3 ska påföras av en polisman, gränsbevakningsman eller tullman. Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har den bästa sakkunskapen och erfarenheten när det gäller påförande av avgifter för trafikförseelse. Polisen har dessutom ett informationssystem i vilket avgifter för trafikförseelse redan för närvarande administreras. Även Tullen och Gränsbevakningsväsendet utnyttjar polisens informationssystem. Polisens befogenhet kan motiveras särskilt med besluten om tillräknande och utmätande av avgiftssanktioner, vilka båda kräver sakkunskap om de omständigheter som utgör grund för påförandet av påföljdsavgiften och om det materiella område som lagstiftningen om påförande av påföljdsavgift gäller.

11.2.4 Rättssäkerhet

Enligt 21 § i grundlagen ska ändring kunna sökas i ett beslut om påförande av administrativa sanktionsavgifter. Enligt grundlagsutskottet ska detta framgå klart och tydligt av lagstiftning som reglerar detta (se GrUU 28/2014 rd, GrUU 9/2012 rd och GrUU 58/2010 rd). Kravet uppfylls i förslaget, eftersom ändring i påföljdsavgifterna kan sökas med stöd av 193 § i vägtrafiklagen. Enligt förslaget ska ändring först sökas genom begäran om omprövning hos den myndighet som fattat beslutet. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Förvaltningsdomstolens beslut får sedan ännu överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd i enlighet med 107 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden på en i 111 § i den lagen avsedd grund.

11.2.5 Godtagbarheten av avgiften för trafikförseelse som påföljd för de föreslagna förseelserna

Bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter ska uppfylla de förutsättningar som följer av kravet på acceptabilitet, som hör till villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUB 25/1994 rd, s. 5/II). Vad gäller bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter förutsätter kravet på acceptabilitet att det ska finnas ett med tanke på tillsynens effektivitet och funktionalitet motiverat behov av påföljdsbestämmelser som uttryckligen talar för att en påföljdsavgift ska införas så att det samhälleliga mål som ligger bakom tillsynen ska nås. Den administrativa påföljdsavgiften ska också vara en administrativ påföljd som tillgrips i sista hand för att målen för regleringen inom branschen ska nås och intressena skyddas. Om samma mål kan uppnås genom andra administrativa påföljder eller metoder bör dessa användas i första hand.

Den administrativa avgiftssanktion som föreslås i lagförslag 2 är en del av övervakningssystemet för bestämmelserna om trafikfylleri som föreslås i vägtrafiklagen. Det hot om sanktionsavgift som föreslås i lagen syftar till att lätta elfordon och motoriserade cyklar ska framföras i enlighet med bestämmelserna i lagen och att dessa fordon inte ska framföras i berusat tillstånd. Syftet med utvidgningen av tillämpningsområdet för avgiftssanktionen i 195 § i lagförslag 3 är att bidra till att endast sådana fordon som uppfyller säkerhetskraven i fordonslagen används på väg. En överträdelse av bestämmelserna ska inte längre leda till böter utan trafikövervakaren ska för de lindrigaste bristerna kunna påföra en avgift för trafikförseelse, vilket är motiverat med tanke på regleringens proportionalitet. Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att bestämmelserna i vägtrafiklagen och fordonslagen iakttas. Det viktigaste syftet med de föreslagna sanktionerna och grunden för deras godtagbarhet är en strävan efter att säkerställa att bestämmelserna om trafiksäkerhet iakttas.

Ofta hänvisas det i samband med regleringen av administrativa påföljdsavgifter till påföljdsavgifternas förebyggande effekt eller mer specifikt till påföljdsavgifternas allmänpreventiva och specialpreventiva effekt (t.ex. EkUB 7/2017 rd, s. 12 och FvUB 18/2021 rd, s. 12). Så är fallet också i denna proposition. På så sätt närmar sig målen för de administrativa påföljdsavgifterna de mål som gäller för straffrättsliga straff. Eftersom grundlagsutskottet i sin praxis i sak har jämställt ekonomiska påföljder av straffkaraktär med straffrättsliga påföljder (GrUU 46/2021 rd, 12 punkten), faller det sig naturligt att också målen för de påföljdsavgifter som föreslås i denna proposition kopplas till trafiksäkerheten och till förebyggande, alltså prevention, av skadlig verksamhet.

Det föreslås att det ska föreskrivas om sanktionsavgifterna (avgift för trafikförseelse) i syfte att förebygga icke önskvärt beteende med tanke på trafiksäkerheten. Syftet med avgifterna för trafikförseelse är att påverka vägtrafikanternas agerande och på så sätt förbättra trafiksäkerheten. Preventionsmålet är således inriktat både på det framtida beteendet hos den som begått överträdelsen och i bredare utsträckning på andra potentiella lagöverträdare. De sanktionsavgifter som föreslås i denna proposition bedöms vara en tillräckligt effektiv metod för att förebygga icke önskvärt beteende i stället för sådana påföljdsbestämmelser som är förenade med hot om böter. I kontrollen av förseelser enligt vägtrafiklagen har en övergång till administrativa sanktioner inte bedömts ha någon effekt med tanke på icke önskvärt beteende, något som talar för den sanktionsavgift som enligt förslaget ska påföras också vid fall av fylleri inom mikromobiliteten.

Bestämmelser om rätten till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet finns i 7 § i grundlagen. Genom rätten till personlig trygghet understryks den offentliga maktens förpliktelser att vidta åtgärder för att skydda människor mot brott och andra rättsstridiga gärningar som riktas mot dem (GrUU 44/1998 rd, s. 2/II). Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses. Det allmänna är skyldigt att skydda de grundläggande fri- och rättigheterna för alla vägtrafikanter genom att skapa en så trygg trafikmiljö som möjligt. I vägtrafiken framhävs för närvarande i allt högre grad behovet av att skydda oskyddade vägtrafikanter mot risker som orsakas av andra vägtrafikanter.

Enligt statistiken är kring hälften av olyckorna och tillbudet inom mikromobiliteten förknippade med berusningsmedel. En berusad förarens förmåga att framföra fordonet tryggt försämras bl.a. på grund av att körfelen ökar och omdömesförmågan försämras. I och med att det blir allt vanligare med snabba motoriserade cyklar och lätta elfordon ökar säkerhetsriskerna ständigt. Skyldigheten att skydda trafiksäkerheten är ett sådant tungt vägande samhälleligt behov som utgör en fullständigt godtagbar grund för de sanktionsbestämmelser som föreslås i denna regeringsproposition.

För att klara sig i trafiken krävs god observations-, bedömnings-, problemlösnings-, samordnings- och funktionsförmåga. Alkoholförtäring försämrar dessa funktioner, och risken för att en vägtrafikanter ska råka ut för en trafikolycka ökar avsevärt när alkoholhalten i hans eller hennes blod ökar. Också många läkemedel och särskilt narkotika, vars effekter i första hand avser det centrala nervsystemet, har en liknande effekt. I nationella och internationella undersökningar har det konstaterats att redan ett berusningstillstånd på 0,5 promille ökar risken för att vägtrafikanter ska råka ut för trafikolyckor. Inom biltrafiken har det konstaterats att ett berusningstillstånd på 0,5–0,8 promille ökar risken för dödsfall eller allvarlig skada så att den är sex gånger så stor jämfört med en situation där föraren är nykter. Redan små mängder narkotika eller alkohol och läkemedel som kombineras ökar risken för att råka ut för en trafikolycka.

I lagberedningspraxis har man sällan tagit ställning till förutsättningar och grunder för valet mellan administrativa påföljdsavgifter och straffrättsliga bestämmelser. Användningsområdet för administrativa påföljder i lagstiftningen har utökats och de har ansetts lämpa sig framför allt för situationer där det handlar om mindre förseelser eller försummelser och där avgiften kan bestämmas av en administrativ myndighet genom ett förhållandevis enkelt förfarande (GrUU 9/2018 rd, s. 2). Det har av tradition ansetts vara motiverat med straffrättslig kriminalisering om regleringsmiljön är komplex och utredningen av olika aspekter kring den misstänktes subjektiva skuld och andra väsentliga omständigheter i anslutning till den misstänkta gärningen kräver andra metoder än skriftlig utredning, eftersom ovannämnda omständigheter lämpar sig bättre för utredning i straffprocessuell ordning.

Riksdagens grundlagsutskott har ansett att en straffrättslig sanktion principiellt uttrycker en större klandervärdhet än en mer neutral administrativ påföljd. Mindre skadliga och klandervärda gärningar som det ändå med tanke på deras skadlighet är motiverat att förena med påföljd, är det därför ändamålsenligt att förena med administrativa avgiftspåföljder. Också avgiftspåföljder kan enligt utskottet fungera allmänpreventivt varvid deras effekt är baserad på bl.a. övervakning och graden av risk för att åka fast och på att påföljden påförs snabbt. I anslutning till dessa allmänna aspekter har grundlagsutskottet dessutom ansett att det straffrättsliga systemet inte bör belastas genom att inkludera de lindrigaste gärningarna som endast förorsakar ringa skada för samhället (GrUU 9/2018 rd, s. 4, se även LaUU 9/2018 rd, s. 2-3). Dessutom bör det noteras att även inom EU har straffrättslig straffbarhet betraktats som ett sista alternativ och straffrättslig straffbarhet kan motiveras i fråga allvarliga gärningar eller t.ex. när det är viktigt att uttrycka starkt fördömande av en viss gärning som anses vara klandervärd.

Enligt rättslitteraturen kan det straffrättsliga systemet användas för skydd av skyddsintressen endast om det inte finns tillgång till ett annat, moraliskt mera acceptabelt medel, som till sin effekt i rimlig grad motsvarar denna och som till rimliga kostnader kan verkställas. Det är med andra ord fråga om att det straffrättsliga systemet enligt principen ska användas i sista hand. I rättslitteraturen har det också ansetts att administrativa påföljdsavgifter med tanke på ultima ratio-principen kan fungera som ett alternativ till straffrättslig lagstiftning. Användning av administrativa sanktioner har kunnat motiveras också i situationer där det har varit relativt enkelt att bevisa de gärningar som sanktionerna gäller (RP 231/2022 rd, s. 9–11). En administrativ påföljdsavgift kan emellertid påföras också t.ex. med stöd av 12 § i konkurrenslagen (948/2011) för en konkurrensbegränsning och ett sådant ärende är sällan enkelt och klart.

En administrativ påföljdsavgift som är en mera neutral sanktion än straffrättslig kriminalisering kan för det första bli aktuell i fråga om sådana klandervärda gärningar som inte har någon målsägande och som kränker statens intressen eller andra offentliga intressen. Den föreslagna regleringen om trafikfylleri har ingen målsägande, vilket är rätt vanligt i fråga om de gärningar för vilka sanktion ska påföras enligt vägtrafiklagen. Förseelsen innebär dessutom en

överträdelse av skyldigheter som fastställts i speciallagstiftning och överträdelsen begås inom ett område där en viss tillsynsmyndighet utövar tillsyn över den materiella lagstiftningen. Ett sådant ärende är också vanligtvis juridiskt enkelt och relativt lätt att bevisa.

Framförande av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon berusad kan inte anses vara en helt ringa förseelse med tanke på de olägenheter för trafiksäkerheten som gärningen medför. Gärningen kan dock inte anses lika farlig eller klandervärd som rattfylleri med ett motordrivet fordon. När man beaktar de ovan framförda synpunkterna, så som ultima ratio-principen, de trafiksäkerhetsrisker som gärningen medför, ändamålsenlighetsaspekterna kring att förfarandet lättas upp och den allmänna klandervärdeheten när det gäller körning i berusat tillstånd är slutsatsen att enbart körning med dessa fordonstyper i berusat tillstånd ska kunna behandlas med en administrativ påföljdsavgift. Detta trots att det i viss mån kan anses vara främmande för systematiken i den gällande lagstiftningen att det i vägtrafiklagen tas in bestämmelser om trafikfylleri.

Den valda regleringsmodellen är konsekvent i förhållande till den övriga påföljdsreglering som man gått inför i vägtrafiklagen. Inom vägtrafiken har man under de senaste åren i stor utsträckning övergått till administrativa påföljdsavgifter. Fördelen med den regleringsmodell som man gått inför i propositionsutkastet kan dessutom anses vara att man på detta sätt kan utnyttja de allmänna bestämmelser om påförande av administrativa påföljdsavgifter som redan ingår i vägtrafiklagen och som har stiftats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 9/2018 rd). En omständighet som i detta fall också talar för en administrativ påföljdsavgift är att administrativa styrmedel eller andra administrativa påföljder som påförs för förseelser inte kan betraktas som ändamålsenliga, samtidigt som förseelsernas art i detta fall inte heller ovillkorligen förutsätter att det straffrättsliga systemet tillämpas. Avgiften för trafikförseelse ska anses vara en skälig och proportionell påföljd för överskridande av den entydiga berusningsmedelsgränsen inom mikromobiliteten. Samma mål kan inte uppnås t.ex. genom andra administrativa påföljder, varför det utifrån en helhetsbedömning är motiverat med en administrativ påföljdsavgift.

Höjningen av avgiften för trafikförseelse i 164 § 1 mom. i lagförslag 2 och utvidgningen av tillämpningsområdet för avgiften för trafikförseelse i 195 § i lagförslag 3 ska båda anses vara proportionerliga åtgärder föra att förbättra trafiksäkerheten inom mikromobiliteten. Systemet med avgift för trafikförseelse och höjningen av avgiften för trafikförseelse har i nuläget, vid sidan av ökad trafikövervakning och trafikupplysning, bedömts vara det bästa sättet att ingripa i trafikförseelser inom mikromobiliteten, såsom transport av passagerare i strid med vägtrafiklagen, körning på gångbana och försummelse av väjningsplikten. Syftet med höjningen av avgiften för trafikförseelse i 164 § 1 mom. i lagförslag 2 är att öka regleringens förebyggande karaktär så att förseelser i anslutning till användning av motorlösa fordon minskar och trafiksäkerheten förbättras. Med avgiften för trafikförseelse enligt 195 § i lagförslag 3 bidrar man till att de fordon som används i trafiken är så säkra som möjligt och uppfyller kraven i fordonslagen.

För en höjning av påföljdsavgifterna bör därför i fråga om godtagbarheten läggas fram ordentliga motiveringar, där förslaget har kopplats till en grund som är godtagbar med tanke på systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna. Det erkända syftet med sanktionssystemet är att förebygga överträdelser genom olika påverkansmekanismer och att minimera det lidande och de kostnader som överträdelserna och trafikbrotten medför och se till att de drabbar de olika parterna på ett rättvist sätt. Grundlagsutskottet har ansett att denna typ av synpunkter och mål när det gäller höjning av böter kan anses vara godtagbara med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 9/2016, s. 5). Enligt grundlagsutskottets vedertagna praxis är administrativa påföljdsavgifter varken skatter eller avgifter med avseende

på 81 § i grundlagen. Syftet med påföljdsavgifterna är således inte fiskalt. I enlighet med riksdagens grundlagsutskotts utlåtandepraxis är fiskala intressen inte godtagbara skäl för lagstiftning om påföljder (GrUU 61/2014 rd, s. 3/I och GrUU 9/2016 rd, s 4).

11.2.6 Proportionaliteten i fråga om avgiften för trafikförseelse

Grundlagsutskottet förutsätter att bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter uppfyller kraven på proportionalitet. Kravet på proportionalitet har härletts från det proportionalitetskrav som hör till villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna, enligt vilket begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara nödvändiga för att ett godtagbart syfte ska uppnås, och det är tillåtet att inskränka grundläggande fri- och rättigheter bara om målet inte kan nås genom mindre ingrepp i rättigheterna. Vidare får inskränkningarna inte gå längre än vad som kan motiveras med beaktande av vikten av ett samhälleligt intresse som ligger bakom inskränkningen i relation till det rättsgoda som ska inskränkas (GrUB 25/1994 rd, s 5).

När det gäller administrativa påföljdsavgifter förutsätter proportionalitetskravet att lagstiftningen om påföljdsavgifter innehåller bestämmelser om påföljdernas storlek i eurobelopp (GrUU 12/2019 rd, s. 7). I kombination med kravet på att påföljdsbestämmelserna ska vara noggrant avgränsade och exakta innebär detta att sanktionsavgifternas maximi- och minimibelopp uttryckligen ska framgå tillräckligt detaljerat och exakt av bestämmelserna om påföljdsavgifter. Kravet på proportionalitet förutsätter att påföljdens stränghetsnivå fastställs, vilken naturligtvis har samband med klandervärdheten av den gärning eller försummelse ska leda till sanktion och det rättsgoda som ska skyddas genom bestämmelserna. Ju mer vägande skyddsintresse det är fråga om, desto strängare och större kan påföljdsavgiften bli. Om det är fråga om en omfattande lagstiftningshelhet där olika grader av överträdelser kan förekomma med avseende på klandervärdhet, och om syftet är att föreskriva om sanktioner för många typer av lagstridig verksamhet, finns det skäl att gradera sanktionens storlek. Grundlagsutskottet har med tanke på kravet på proportionalitet ifrågasatt bl.a. att försummelseavgiften var minst 500 euro även för vissa försummelser som är att anse som synnerligen ringa. (se GrUU 58/2010 rd, s. 6/I).

I 164 § 2 mom. i lagförslag 2 fastställs ett fast belopp för avgiften för trafikförseelse. Enligt förslaget ska en förare av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon för en uppsåtlig överträdelse av bestämmelserna i 17 a § kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro. Avgiften är då lika stor som den avgift för trafikförseelse som påförs personbilsförare för överskridande av hastighetsbegränsningen med 15–20 kilometer i timmen (när hastighetsbegränsningen är högst 60 kilometer i timmen). Sanktionsavgiftens storlek har bedömts vara skälig och proportionell med beaktande av de risksituationer och olyckor som orsakas av körning i berusat tillstånd. Beloppet av påföljdsavgiften ska vara tillräckligt förebyggande för att vägtrafikanter ska följa de fastställda gränserna och inte framföra fordon i berusat tillstånd.

Höjningen av avgiften för trafikförseelse i 164 § 1 mom. i lagförslag 2 ska anses vara en proportionerlig och skälig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten med beaktande av att tillbud som orsakas av t.ex. körning på gångbana, underlåtelse att iakta trafikanordningar och transport av passagerare i strid med vägtrafiklagen är en av de största utmaningarna inom mikromobiliteten. När påföljdens storlek jämförs med andra påföljdsavgifter, avviker påföljdsavgiften på 60 euro inte avsevärt t.ex. från kontrollavgiften i kollektivtrafiken, som beroende på stad är 60–100 euro, eller från felparkeringsavgiften, som är högst 80 euro. Avgiften för trafikförseelse är central i det urval av metoder genom vilka man strävar efter att säkerställa att trafikreglerna följs och att trafiken således är trygg också inom mikromobiliteten. Med tanke på den förebyggande karaktären ska påföljden vara tillräckligt kännbar.

Utvidgning av tillämpningsområdet för avgiften för trafikförseelse enligt 195 § i lagförslag 3 ska anses vara en proportionerlig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten inom mikromobiliteten. Ändringen gör det möjligt att på ett lindrigare och processuellt sett lättare sätt än genom böter ingripa när lätta elfordon eller motoriserade cyklar inte uppfyller de krav som fordonslagen ställer på dessa fordon.

Den motiverade straffnivån bestäms utifrån rättviseaspekter och hur väl straffen kan förebygga lagstridigt agerande, den belastning och det lidande tillämpningen av systemet orsakar i samhället och på individnivån samt vilka andra medel som kunde användas för att nå samma mål. Denna typ av allmänna synpunkter och mål som ligger till grund för straffsystemet kan anses godtagbara med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna, menar utskottet (GrUU 9/2016 rd, s. 5) Av utskottets uttalande kan man dra slutsatsen att preventionsaspekterna är godtagbara grunder för ändringar av påföljdssystemet, förutsatt att också de rättviseaspekter som gäller påföljderna uppfylls. Den nya regleringen och den till beloppet måttfulla höjningen av avgiften för trafikförseelse enligt 164 § 1 mom. i vägtrafiklagen har bedömts vara skälig, med beaktande av de olyckor som inträffat inom mikromobiliteten och följderna av dem.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis ska bestämmelser om beslut om att inte påföra påföljdsavgift formuleras på ett sätt som ger uttryck för bunden prövning. Bestämmelserna ska med andra ord formuleras så att beslut om att inte påföra påföljdsavgift ska fattas när de villkor som anges i lag uppfylls (GrUU 39/2017 rd, s. 4, GrUU 49/2017, s. 5–6, GrUU 21/2020 rd, s. 4 och GrUU 46/2021 rd, 17 punkten). Med tanke på proportionaliteten är det också nödvändigt att bestämmelserna om beslut om att inte påföra påföljdsavgift innefattar möjligheten att låta bli att påföra påföljdsavgift om det av särskilt skäl skulle vara oskäligt att påföra avgift (GrUU 49/2017 rd, s. 6, GrUU 21/2020 rd, s. 4 och GrUU 46/2021 rd, s. 5). Bestämmelser om påförande av avgift för trafikförseelse, innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse och verkställighet av avgift för trafikförseelse finns heltäckande i 6 kap. i vägtrafiklagen. Enligt 160 § 5 mom. i vägtrafiklagen ska en påföljd heller 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. Den föreslagna lagstiftningen överensstämmer sålunda med grundlagsutskottets utlåtandep Praxis och är proportionerligt.

11.3 Utredande av berusningstillstånd hos förare av mikromobilitetsfordon samt avbrytande av körning

I 183 a § i lagförslag 2 föreslås i syfte att förbättra trafiksäkerheten och öka genomslaget av bestämmelserna om fylleri inom mikromobiliteten nödvändiga bestämmelser om befogenheter med stöd av vilka tillsynsmyndigheten får utföra prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel på en sådan förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon som fyllt 15 år. På så sätt kan eventuell berusning eller överskridande av promillegränsen verifieras genom ett prov som är lämpligt med beaktande av aspekter som gäller individens rättssäkerhet. Ett sådant prov innebär ett ingrepp i den besiktades personliga integritet, eftersom besiktningen kan omfatta t.ex. utandnings- och salivtest (GrUU 34/2001 rd, s. 4, GrUU 20/2005 rd, s. 6 och GrUU 5/2006 rd, s. 5). Förutom vid den rätt till liv, personlig frihet och integritet som tryggas i 7 § grundlagen är det viktigt att fästa uppmärksamhet vid det rättsskydd som tryggas i 21 § grundlagen.

Det handlar om att nya befogenheter kopplas till en förseelse för vilken det påförs en administrativ sanktion. Enligt grundlagsutskotts etablerade ståndpunkt har t.ex. inspektionsrätten genom en vanlig lag kunnat kopplas samman med ett förfarande som är sanktionerat med en straffavgift (t.ex. GrUU 2/2017 rd, s. 3 och GrUU 39/2005 rd, s. 2). En administrativ påföljdsavgift kan också vara förenad med en säkringsåtgärd. En avgift för

trafikförseelse enligt vägtrafiklagen kan under vissa förutsättningar leda till körförbud enligt körkortslagen (386/2011). De förseelser som ligger till grund för påförandet av administrativa påföljdsavgifter är dock inte gärningar som leder till straffprocessuella åtgärder, såsom förundersökning, och i fråga om vilka tvångsmedel enligt tvångsmedelslagen kan användas för rättslig utredning av det misstänkta brottet vid förundersökningen.

Riksdagens grundlagsutskott har i sin utlåtandepraxis ansett att utandningsprov är godtagbart med tanke på upprätthållandet och förbättrandet av trafiksäkerheten och dessutom har utskottet ansett att det är fråga om ett rätt litet ingrepp i den personliga friheten och den fysiska integriteten (GrUU 4/1986). Grundlagsutskottet har tidigare ansett att kroppsbesiktning kan företas även på andra än brottsmisstänkta och det har ansetts att bestämmelser om detta kan utfärdas också utanför tvångsmedelslagen. Bland annat barnskyddslagen innehåller behörighetsnormer på basis av vilka ett barn kan underkastas kroppsbesiktning som kan omfatta ett utandningsprov eller blod-, hår-, urin- eller salivprov, om det finns grundad anledning att misstänka att barnet har använt berusningsmedel i vård utom hemmet (RP 225/2004 rd). Bestämmelser om förrättande av kroppsbesiktning finns dessutom i 22 i § i mentalvårdslagen (1116/1990) och i 16 kap. 6 § i fängelselagen (767/2005). Kroppsbesiktning har också granskats i flera utlåtanden av grundlagsutskottet (bl.a. GrUU 34/2001 rd, GrUU 20/2005 rd och GrUU 5/2006 rd).

I 9 kap. 2 § i tvångsmedelslagen finns det bestämmelser om prov för att konstatera intag av alkohol eller andra berusningsmedel. Det kan göras för konstaterande av om föraren av ett motordrivet fordon och den som utför något annat uppdrag som nämns i 23 kap. i strafflagen eventuellt har intagit alkohol eller något annat berusningsmedel. Om personen vägrar genomgå provet kan detta enligt den andra meningen i 1 mom. leda till kroppsbesiktning. Inom mikromobilitet eller vid framförande av cykel är det inte fråga om att utföra ett uppdrag som nämns i 23 kap. i strafflagen, med vilket hänvisas till t.ex. den som styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning eller sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift (Granskning av behoven av ändringar i tvångsmedelslagen. Justitieministeriets publikationer. Betänkanden och utlåtanden 2022:1, s. 57, på finska, med presentationsblad på svenska).

I samband med trafikövervakningen låter polisen i Finland årligen 1,2–1,8 miljoner bilister göra utandningsprov. Provet för att konstatera alkoholförtäring eller intag av något annat berusningsmedel förutsätter inte misstanke om brott, utan bestämmelsen är avsedd för allmän masstestning av förarnas körförmåga. I tvångsmedelslagen finns av tradition bestämmelser om förundersökning av brott och i vissa fall också om de tvångsmedel som används därefter, vilket innebär att allmän masstestning av förarnas körförmåga inte utan problem lämpar sig i den författningen. Centralt är också att ett utandningsprov förutsätter att föraren agerar aktivt, dvs. blåser i trafikövervakarens alkometer. Av denna anledning fogas motsvarande bestämmelse som gäller mikromobilitet till vägtrafiklagen i stället för till tvångsmedelslagen. Genom att möjliggöra masstestning säkerställs polisens möjligheter att ingripa i sådan körning i berusat tillstånd som är till fara för andra, vilket bidrar till sanktionernas förebyggande karaktär.

I denna proposition avses med utandningsprov ett prov med sållningsinstrument eller precisionsalkometer. I Finland har det av hävd ansetts att ett precisionsalkometerprov som utförs på en förare utgör kroppsbesiktning enligt tvångsmedelslagen. Det är i likhet med det prov som utförs med sållningsinstrumentet fråga om ett alkometerprov där föraren blåser in andningsluft i en teknisk anordning. Bägge prov förutsätter att föraren agerar aktivt, dvs. blåser i alkometern, och ett sådant prov kan inte utföras under tvång såsom ett blodprov. Precisionsalkometerprovets ställning bör därför ses över, eftersom det i praktiken vid utförande av prov med sållningsinstrument och prov med precisionsalkometer är fråga om samma typ av åtgärd. Exempelvis tagande av blodprov är ett klart mer långtgående ingrepp i den personliga

integriteten, vilket talar för att provet i fråga ska betraktas som kroppsbesiktning. Alkometerns tekniska egenskaper eller exempelvis kravet att föraren ska blåsa två gånger är inte sådana omständigheter som skulle göra en betydande skillnad mellan dessa två utandningsprov med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna.

Rätten för polisen att utföra utandningsprov har i internationella undersökningar visat sig ha en tydlig minskande effekt på användningen av berusningsmedel i trafiken och därigenom också på antalet olyckor som orsakats i berusat tillstånd. De föreslagna ändringarna är nödvändiga för att man i vägtrafiken på förhand ska kunna ingripa i körning i berusat tillstånd, något som är till fara för andra vägtrafikanter. Prov för konstaterande av alkoholförtäring eller intag av något annat berusningsmedel ska kunna utföras också på förare av cyklar, motoriserade cyklar och lätta elfordon, så att bestämmelserna om förarnas körduglighet när det gäller dessa transportformer kan övervakas effektivt och med beaktande av rättssäkerhetsaspekterna.

All utövning av offentlig makt ska enligt 2 § 3 mom. i grundlagen bygga på lag. Den som utövar offentlig makt ska ha en behörighetsgrund som i sista hand återgår på en av riksdagen stiftad lag. Genom lag ska utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter (GrUU 26/2013 rd, s. 3) samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. En inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara noggrant avgränsad och tillräckligt exakt definierad i lag. Med tanke på regleringens noggrannhet och exakthet är det viktigt att det av lagen tillräckligt tydligt framgår vem som har rätt att utöva befogenheterna, vad som får göras i samband med utövandet och hur man ska förfara. (GrUU 21/2006 rd, s. 3, GrUU 20/2005 rd, s. 4, GrUU 12/1998 rd, s. 3 och 6) Iakttagandet av kravet på exakthet och noggrann avgränsning förutsätter också att de uttryck och formuleringar som används i lag är exakta (GrUU 40/2013 rd, s. 3, GrUU 54/2002, GrUU 19/2002, s. 3).

En grund för inskränkning av en grundläggande fri- eller rättighet kan således vara exempelvis en strävan efter att skydda tillgodoseendet av en annan grundläggande fri- eller rättighet än den som är föremål för inskränkningen eller efter att uppnå något annat mål som med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet är godtagbart på objektiva grunder. (GrUU 35/2014 rd, s. 3, GrUU 3/2014 rd, s. 2–3, GrUU 38/2013 rd, s. 3/II). Skydd av trafiksäkerheten, dvs. i detta fall särskilt oskyddade vägtrafikanter liv och hälsa, är ett viktigt och betydande mål. Grundlagsutskottet har tidigare ansett att trafikövervakningens behov och en förbättrad trafiksäkerhet, är sådana vägande samhälleliga skäl som berättigar till ingrepp även i form av kroppsvisitation i den personliga integriteten (GrUU 6/1998 rd, s. 3). Dessutom har grundlagsutskottet ansett att upprätthållande och förbättrande av trafiksäkerheten är en godtagbar och samhälleligt viktig grund för att föreskriva om skyldighet för förare av motordrivna fordon att genomgå utandningsprov (GrUU 4/1986 rd).

Vid påförande av avgiften för trafikförseelse tillämpas förvaltningslagen, men vid den konstitutionella bedömningen av förfarandet måste särskild uppmärksamhet ägnas också de konstitutionella kraven som gäller den straffprocessuella rättssäkerheten (GrUU 9/2018, s. 5). Enligt 31 § i förvaltningslagen ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten ska i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras. Vid sidan av rättsskyddsaspekterna är det med tanke på påföljdssystemets funktion och effektivitet och verkställigheten av påföljderna viktigt att frågor som gäller påförande av en sanktion blir på behörigt sätt utredda och avgjorda redan vid beslutsfattandet i första instans (Utveckling av regleringen som gäller administrativa påföljder av straffkaraktär. Arbetsgruppens betänkande. Justitieministeriets betänkanden och utlåtanden 52/2018, s. 38, på finska, med presentationsblad på svenska).

Myndigheten ska kunna visa att de rekvisit som utgör en förutsättning för påförande av påföljdsavgiften uppfylls. Eftersom det när det gäller motoriserade cyklar eller lätta elfordon är fråga om reglering som baserar sig på en promillegräns, måste myndigheten kunna visa att den som framfört det berörda trafikmedlet under eller färden har haft ett berusningstillstånd på minst 0,5 promille eller varit påverkad av narkotika. Även om det vid påförandet av administrativa påföljdsavgifter också måste tas hänsyn till de konstitutionella kraven som gäller den straffprocessuella rättssäkerheten, förutsätter påförandet av en administrativ påföljdsavgift emellertid inte samma bevisning som en fällande brottmålsdom, i synnerhet om det är fråga om en gärning av förseelsekaraktär, som även i övrigt behandlas summariskt. Det väsentliga är då att regleringen t.ex. inte baserar sig på omvänd bevisbörda på ett sätt som skulle vara problematiskt med tanke på oskuldspresumtionen (t.ex. GrUU 9/2018 4–7). Det är inte fråga om detta i den föreslagna regleringen. Det är också väsentligt att regleringen innehåller tillräckliga författningsbaserade möjligheter till befrielse från ansvar. Sådana bestämmelser finns i 160 § 4 mom. i den gällande vägtrafiklagen.

Den föreslagna regleringen är tillräcklig också med tanke på bestämmelsen om trafikfylleri med motorlöst fordon i 23 kap. 9 § i strafflagen och bestämmelsen om äventyrande av trafiksäkerheten i 23 kap. 1 § i den lagen. I fråga om dessa gärningar är det straffbara beteendet inte bundet till en promillegräns. Tillåtande av utandningsprov kan motiveras med aspekter som gäller den misstänktes rättssäkerhet (se också LaUB 44/2010 rd, s. 23/I), eftersom bedömningen av berusningstillståndet enligt gällande lagstiftning baserar sig endast på myndighetens iakttagelser om saken. I viss mån exceptionellt kan det anses vara att bestämmelser om en åtgärd som ska användas vid utredning av en gärning som är straffbar enligt strafflagen finns i vägtrafiklagen. Att bestämmelsen placeras i vägtrafiklagen kan dock motiveras med dess samband med andra gällande och föreslagna bestämmelser i vägtrafiklagen. Det är fråga om ett prov som utförs för utredande av förarens berusningstillstånd, och utförandet av provet har inte kopplats till utredande av någon enskild gärning.

Inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna bör vara nödvändiga för att ett godtagbart mål ska kunna nås och även i övrigt överensstämma med proportionalitetskravet. (GrUU 3/2014 rd, s. 3, GrUU 38/2013 rd, s. 4–5, GrUU 16/2013 rd, s. 2/1, GrUU 8/2013 rd, s. 3/I.) Prov som utförs för konstaterande av alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel är myndighetens sätt att övervaka att bl.a. de gränsvärden för berusningstillstånd som föreslås i denna proposition följs. Tillsynsmyndigheternas befogenheter att utreda en förarens berusning ska anses nödvändiga för att förebygga olyckor som orsakas av berusade. Målet kan inte nås genom mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna. Av skäl som har samband med den berörda personens rättssäkerhet är det motiverat att undersökningen i olika gränsfall kan genomföras genom ett tillräckligt tillförlitligt prov (se t.ex. LaUB 44/2010 rd, s. 23/I). Myndigheterna ska ha tillräckligt tillförlitliga bevis på personens berusningstillstånd, om han eller hon påförs en avgift för trafikförseelse i ärendet eller misstänks t.ex. för trafikfylleri med motorlöst fordon.

Inskränkningen går inte heller längre än vad som kan motiveras med beaktande av vikten av det intresse som ligger bakom inskränkningen i relation till det skyddsintresse som inskränks. Möjligheterna att övervaka bestämmelserna om fylleri ökar bestämmelsernas genomslag. Genom ändringen utvidgas myndigheternas befogenheter endast enligt vad som är nödvändigt för att förebygga och verifiera de trafiksäkerhetsrisker som orsakas av körning i berusat tillstånd. De föreslagna bestämmelserna sätter exakta gränser för utförandet av provet.

När polisen sköter uppgifter i anslutning till trafikövervakning ska den alltid iaktta proportionalitetsprincipen, principen om minsta olägenhet och principen om ändamålsbundenhet vilka anges i polislagen (872/2011). I trafikfylleriövervakningen är det i

konstitutionellt hänseende inte fråga om sådana beslut som gäller individens rättigheter och skyldigheter som ska kunna föras till domstol. Ett utandningsprov måste kunna utföras så snabbt som möjligt för att få ett tillförlitligt provresultat.

Med beaktande av de synpunkter som framförts ovan bedöms det i konstitutionellt hänseende vara möjligt att i vägtrafiklagen föreskriva om en skyldighet att genomgå utandningsprov, som är som en åtgärd som i relativt liten grad inskränker på de grundläggande fri- och rättigheterna. Det verkar inte finnas några principiella konstitutionella hinder för att koppla en sådan befogenhet till en överträdelse som leder till en administrativ påföljdsavgift, eftersom det är fråga om ett relativt litet ingripande och ingripandet baserar sig på ett vägande samhälleligt behov. Om regleringen däremot skulle innehålla en möjlighet att ta blodprov t.ex. i samband med att en person vägrar genomgå utandningsprov, vore det fråga om en betydligt större inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna, dessutom med beaktande av att inskränkningen då också i större utsträckning skulle kunna rikta sig mot den personliga friheten om personen måste föras till ett verksamhetsställe inom hälso- och sjukvården för tagande av blodprov.

I 183 § 2 mom. i lagförslag 2 föreskrivs det om hindrande av körning på grund av berusning. Om det konstateras att en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon har förtärt alkohol, och berusningen klart påverkar förarens körförmåga, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att framföra cykeln, den motoriserade cykeln eller det lätta elfordonet till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp. Med tanke på trafiksäkerheten är det också viktigt att trafikövervakarna kan förhindra en berusad förare från att köra, om förarens körning klart påverkas av berusningen. Regleringen har kopplingar till rörelsefriheten, men avbrytande av körningen ska anses vara en proportionerlig metod genom vilken eventuella olyckor och följderna av dem kan förebyggas. En sådan relativt lindrig inskränkning går inte heller längre än vad som kan motiveras med beaktande av vikten av det intresse som ligger bakom inskränkningen i relation till det skyddsintresse som inskränks.

11.4 Mikromobilitetstillstånd och anknytande reglering

I de bestämmelser om mikromobilitetstillstånd som föreslås i 18 b–18 g § i lagförslag 1 är det fråga om tillståndsbestämmelser som gäller en viss näring och fastställande av tillstånd som villkor för idkande av en viss näring. Sådan reglering innebär en begränsning av näringsfriheten som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen. I grundlagsutskottets utlåtandepraxis har det ansetts att grundlagen utgår från att näringsfrihet ska råda men att tillstånd i undantagsfall kan krävas för näringsverksamhet. Regleringen ska då uppfylla de allmänna villkoren för en lag som inskränker en grundläggande fri- och rättighet (t.ex. GrUU 31/2006 rd, s. 2, GrUU 19/2009 rd, s. 2, GrUU 34/2014 rd, s. 2 och GrUU 48/2017 rd, s. 3).

Det ska föreskrivas om tillståndsplikt genom lag och inskränkningar i näringsfriheten ska vara exakta och noga avgränsade, och inskränkningarnas omfattning och förutsättningarna för dem ska framgå av lagen. När det gäller innehållet i regleringen har grundlagsutskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet. Betydelsefullt i detta avseende är bl.a. i vilken omfattning myndigheternas befogenheter bygger på bunden prövning och i vilken omfattning de bygger på ändamålsenlighetsprövning (se t.ex. GrUU 48/2017 rd, s. 3, GrUU 69/2014 rd, s. 2, GrUU 65/2014 rd, s. 2/II och GrUU 22/2014 rd, s. 4–5). Dessutom ska myndighetens befogenhet att förena tillstånd med villkor grunda sig på exakta bestämmelser i lag (t.ex. GrUU 13/2014 rd, s. 2/II, GrUU 69/2014 rd s. 2/I).

En begränsning av näringsfriheten ska grunda sig på ett vägande samhälleligt behov. I regeringens proposition om reformen av de grundläggande fri- och rättigheterna konstateras att det fortfarande kan vara motiverat att också i fortsättningen förutsätta tillstånd för utövande av vissa näringar särskilt för att skydda hälsan och säkerheten (RP 309/1993 rd, s 71–72). I grundlagsutskottets praxis har tillståndsplikt ansetts motiverat t.ex. i fråga om skjutbaneverksamhet (vägande skäl med hänsyn till den personliga säkerheten och hälsan, GrUU 13/2014, s. 2/II), taxitrafik (krav på trafik- och kundsäkerhet samt säkerhet och konsumentskydd, GrUU 31/2006 rd, s. 2/II och GrUU 46/2016 rd, s. 3) och alkoholrelaterad näringsverksamhet (förebyggande av de negativa hälsoeffekterna och de sociala problem som följer av alkoholkonsumtion, GrUU 48/2017, s. 2–3). Som godtagbara grunder har också betraktas grunder som hänför sig till genomförandet av EU:s gemensamma jordbrukspolitik och marknadsordning (GrUU 34/2012 rd, s. 2/II). Också den grundläggande rättigheten till miljön enligt 20 § i grundlagen har ansetts utgöra en godtagbar grund för en inskränkning av näringsfriheten (GrUU 55/2018 rd, s. 2).

Med tanke på systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna finns det ett godtagbart skäl att kräva mikromobilitetstillstånd, och det hänför sig till tryggheten av trafiksäkerheten. Det allmänna är skyldigt att skydda trafiksäkerheten för alla vägtrafikanter genom att skapa en så trygg och tillgänglig trafikmiljö som möjligt. Syftet är att de bestämmelser om mikromobilitetstillstånd som föreslås i propositionen ska begränsa näringsfriheten så lite som möjligt, men att de trots det ska ge kommunerna tillräckliga verktyg för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten i de områden som de förvaltar. I grundlagsutskottets utlåtandep Praxis har trafiksäkerheten ansetts vara en godtagbar grund för en begränsning av näringsfriheten (GrUU 31/2006 rd, s. 2/II och GrUU 46/2016 rd, s. 3). I samband med riksdagsbehandlingen av lagen om transportservice har utskottet dessutom konstaterat att taxiverksamheten utgör en essentiell del av kollektivtrafiksystemet. Vid den konstitutionella bedömningen av den saknar det därför inte heller relevans att taxitrafiken är av betydelse för specialgrupper, till exempel personer som har en funktionsnedsättning eller annars har svårt att röra sig, och deras möjligheter att ta tillvara sina rättigheter enligt bestämmelsen om rörelsefrihet i 9 § i grundlagen (GrUU 46/2016 rd, s. 3). På detta sätt kan också tryggheten av tillgängligheten i vägtrafiken anses vara ett vägande samhälleligt behov genom vilket åtgärder som begränsar näringsfriheten kan motiveras på ett godtagbart sätt.

För att regleringen ska vara tillräckligt noggrant avgränsad och exakt, ska innehållet i och målen för tillståndsvillkoren fastställas tillräckligt exakt på lagnivå, och dessutom ska olika slags villkor som eventuellt ställs i mikromobilitetstillståndet i konstitutionellt hänseende bindas till en tillräckligt exakt förutsättning som gäller uppställandet av dem och som är bunden till målen för villkoren. De villkor som ett mikromobilitetstillstånd kan förenas med har därför graderats så att uppställandet av villkor som avses i 18 e § 1 mom. i lagen om transportservice är bundet till ett krav som gäller behövlighet, medan uppställandet av villkor som avses i 2 mom. i den paragrafen är bundet till ett krav som gäller nödvändighet. Då ska moment anses vara proportionerligt i förhållande till 1 mom. Eftersom uppställandet av nya villkor medan tillståndet är i kraft är en åtgärd som är av betydelse med tanke på näringsfriheten och eftersom regleringen innehåller en möjlighet att återkalla ett mikromobilitetstillstånd, ska uppställandet av nya villkor enligt 3 mom. också vara bundet till ett krav på nödvändighet. På detta sätt är regleringen mer exakt och noggrant avgränsad och uppfyller bättre de krav som ställs på proportionaliteten i fråga om reglering som inskränker näringsfriheten.

Olika tidsmässiga och kvantitativa begränsningar för verksamhet som avser uthyrning av fordon är nationellt sett ny reglering. Grundlagsutskottet har ansett att reglering av antal när det gäller näringsidkarnas verksamhet i princip är problematisk, eftersom sådan reglering begränsar den näringsfrihet som tryggas i grundlagen (GrUU 31/2018 rd, s. 3, GrUU 46/2016 rd, s. 2–4 och

GrUU 69/2014 rd, s. 3). Den reglering som föreslås i propositionen ger inte kommunerna möjlighet att begränsa antalet tjänsteleverantörer inom kommunens område. Det är inte heller i fortsättningen möjligt för kommuner att t.ex. konkurrensutsätta aktörer eller att genom mikromobilitetstillståndet avgränsa gaturummet endast för vissa företag. Mikromobilitetstillstånd beviljas i praktiken alla aktörer som har ansökt om det och som hyr ut samutnyttjade fordon på det sättet yrkesmässigt som avses i 18 b § i lagen om transportservice och vars tidigare mikromobilitetstillstånd inte med stöd av 18 f § i den lagen har återkallats under det senaste året eller vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

Själva tillhandahållandet av mikromobilitetstjänster är inte förenat med helt jämförbara säkerhetsrisker som t.ex. apoteksverksamhet, partihandel med läkemedel eller skjutbaneverksamhet. De olägenheter som hänför sig till tillhandahållandet av en mikromobilitetstjänst – felparkeringar, trafikförseelser, trafikbrott och andra lagstridiga gärningar – är ofta indirekta i förhållande till tillhandahållandet av tjänsten. Med tanke på trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken har det dock ansetts nödvändigt att antalet fordon ska kunna begränsas inom en kommuns områden. Om parkeringskapaciteten i området överskrids kan detta leda till utmaningar i fråga om tillgängligheten eller trafiksäkerheten, eftersom förarna inte längre hittar lämpliga parkeringsplatser för fordonen. En begränsning av antalet fordon ökar säkerheten, trivseln och tillgängligheten i trafikmiljön. De villkor som ett mikromobilitetstillstånd enligt förslaget ska kunna förenas med ska därför alltid basera sig på förbättring av trafiksäkerheten eller tillgängligheten i trafiken eller på underhåll eller renhållning av gator.

De villkor som ställs för ett mikromobilitetstillstånd motsvarar delvis de metoder för reglering av trafiken som kommunen redan nu i egenskap av väghållare har möjlighet att vidta med stöd av bestämmelserna om reglering av trafiken i 4 kap. i vägtrafiklagen. Kommuner har redan nu rätt att begränsa bl.a. parkering av fordon och körhastigheter inom kommunens område. Dessutom kan kommuner genom medel för reglering av trafiken t.ex. helt förbjuda användningen av fordon inom vissa områden i kommunen. Kommuner har omfattande beslutanderätt i fråga användningen av kommunens gaturum och det ankommer också på kommunen att ordna gatuhållningen.

I den föreslagna 18 e § i lagen om transportservice finns en uttömmande förteckning över de villkor som ett mikromobilitetstillstånd kan förenas med. Det har bedömts att de största trafiksäkerhets- och tillgänglighetsfördelarna kan uppnås genom tillståndsvillkor som gäller hastigheterna för, parkeringen av och användningstiderna för de fordon som hyrs ut. Genom tillståndsvillkor som gäller körhastigheter kan kommunerna säkerställa att körhastigheterna för samutnyttjade mikromobilitetsfordon hålls på en trygg nivå i områden där det t.ex. finns mycket annan trafik. Genom tillståndsvillkor som gäller parkering av fordon kan man påverka tillgänglighets- och säkerhetsproblem i anslutning till parkering. Kommunen kan för ett mikromobilitetstillstånd också ställa sådana villkor vars syfte är att säkerställa att underhålls- och renhållningsarbeten kan utföras i områdena. Genom tillståndsvillkor som gäller användningstider kan kommunen påverka användningen av fordon t.ex. under veckoslut och vintertid i syfte att säkerställa trafiksäkerheten. Till exempel de tidsbegränsningar i fråga om användningen av fordon som genomförts i Helsingfors och Oslo har visat sig vara mycket effektiva medel för att minska mängden olyckor och tillbud samt belastningen på hälso- och sjukvården. Genom tidsmässiga begränsningar har man i Europa uppnått de största säkerhetsfördelarna.

Genom tillståndsvillkor som gäller användarapplikationens egenskaper kan man uppnå trafiksäkerhetsfördelar genom att i användarapplikationen förutsätta t.ex. information om

trafikregler eller tester som mäter förarens körduglighet. Ett tillståndsvillkor som gäller förmedling av anonymiserade uppgifter om användningen av fordon är till hjälp för kommunen vid övervakningen av att de tillståndsvillkor som ett mikromobilitetstillstånd förenats med iaktas. Med hjälp av uppgifterna kan kommunerna följa bl.a. det totala antalet fordon och parkeringen av dem inom kommunens område. Den övervakning som utförs på basis av de anonymiserade uppgifterna bedöms ge trafiksäkerhetsfördelar. Tillståndsvillkor som gäller användarapplikationens egenskaper eller lämnande av anonymiserade uppgifter bedöms inte i avsevärd grad begränsa näringsfriheten eller höja tröskeln för inträde på marknaden. Det bedöms att sådana tillståndsvillkorsenliga funktioner är enkla att genomföra tekniskt och företag som är verksamma i branschen använder redan nu motsvarande tekniska egenskaper.

Genom de tillståndsvillkor som gäller fastställande av åldersgränser skyddas barn och unga mot riskerna med mikromobilitetstjänster. För närvarande förutsätter nästan alla tjänsteleverantörer att de som använder tjänsten är 18 år, så tillståndsvillkoret ändrar inte nuläget till denna del. Genom tillståndsvillkoret kan det dock förutsättas att tjänsteleverantörerna inte heller i framtiden hyr ut fordon till förare som på grund av sin ålder saknar förutsättningar att framföra sådana fordon. Användningen av elsparkcyklar har orsakat många trafikskador bland barn och unga. Exempelvis enbart i huvudstadsregionen har ca 600 barn och unga med en genomsnittsålder på 12–13 år skadats i elsparkcykelolyckor under en uppföljningstid på fem år. Barn och unga är en grupp som särskilt ska skyddas mot faror i trafiken och inom transporttjänsterna. FN:s kommitté för barnets rättigheter har ansett att konventionsstaterna ska vidta alla behövliga åtgärder för att skydda barn och unga mot skador som orsakas av trafikolyckor.

Ett totalförbud mot en tidigare tillåten näring måste anses vara ett mycket kraftigare ingrepp i näringsfriheten jämfört med exempelvis en insnävring av de faktiska förutsättningarna eller införande av tillståndsplikt för att bedriva en näring (GrUU 18/2013 rd, s. 2/II). Mikromobilitetstillståndet ger kommunerna kostnadseffektiva och tydliga befogenheter att styra mikromobilitetstjänsterna. Vägtrafikanter kan inte bryta mot sådana tekniska begränsningar som har fastställts i tjänsteleverantörens applikation och som på så sätt begränsar färden med fordonet. Då förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken effektivare än genom reglering av trafiken med hjälp av trafikordningar, som alla vägtrafikanter inte alltid följer. Genom tillståndsvillkor kan tillhandahållare av mikromobilitetstjänster styras att agera säkrare än tidigare och samtidigt kan behovet av trafikövervakning minskas. Det har bedömts att det inom sådana mobilitetsformer som mikromobilitetstjänster är effektivare att rikta regleringen snarare till det företag som tillhandahåller tjänsten än till enskilda vägtrafikanter.

Det faktum att kommunerna redan med stöd av gällande lagstiftning i egenskap av väghållare kan styra parkering, körhastigheter och annan användning av fordon inom sitt gatunät genom reglering av trafiken enligt vägtrafiklagen talar för att kommunerna ska tilldelas behörigheten att bevilja mikromobilitetstillstånd. Det bör dock noteras att t.ex. de villkor som ställs i ett tillstånd vanligen kan avvika något från varandra beroende på vilken stad eller kommun det är fråga om eftersom städernas och kommunernas trafikreglering i enlighet med vad som konstateras ovan är stads- och kommunspecifik. Det kan inte heller anses att sådan reglering kan jämföras med det tidigare utfärdandet av de kommunala ordningsstadgorna, vilket var problematiskt med tanke på grundlagen, eftersom det var straffbart att bryta mot ordningsstadgorna även om lagstiftningen inte innehöll någon saklig beskrivning av den gärning som var straffbar (GrUU 20/2002, s. 5). Koncessionsregleringen består således av lagstiftning av annat slag.

Grundlagsutskottet har när det gällt reglering av näringsverksamhet brukat anse att återkallelse av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper betydligt mer kraftfullt i individens rättsliga

ställning än avslag på ansökan (t.ex. GrUU 9/2013 rd, s. 2/II och GrUU 74/2013 rd, s. 3/II). Därför har utskottet ansett att det för att lagstiftningen ska vara proportionerlig är nödvändigt att möjligheten att återkalla tillstånd kopplas till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser och till att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till att bristerna i verksamheten har korrigerats (t.ex. GrUU 17/2012 rd, s. 2/I, GrUU 13/2014 rd, s. 3/I och GrUU 46/2016 rd, s. 3).

Ett mikromobilitetstillstånd som beviljas en näringsidkare kan återkallas endast i exceptionella situationer. Enligt regleringen ska återkallande av tillstånd alltid föregås av en anmärkning och en uppmaning att inom utsatt tid avhjälpa väsentliga brister som upptäckts. Bestämmelserna i 18 f § 1 mom. i lagen om transportservice kan anses uppfylla de villkor som grundlagsutskottet i sin praxis har ställt för bestämmelser om återkallande av tillstånd. Med tanke på proportionaliteten är det skäl att fästa uppmärksamhet vid att överträdelser av tillståndsvillkor inte nödvändigtvis alltid är lika klandervärda. Återkallandet av tillståndet ska därför grunda sig på en bedömning i det enskilda fallet av hur väsentlig den upptäckta bristen är. Återkallande av tillstånd är en sistahandsåtgärd för att ingripa i överträdelser av tillståndsvillkoren. Innan tillståndet återkallas ska tjänsteleverantören ges möjlighet att rätta till felen.

Med tanke på systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna finns det ett godtagbart skäl att kräva mikromobilitetstillstånd, och det hänför sig till tryggandet av trafiksäkerheten. På denna grund kan det också anses behövt att påföra sanktion för olovlig verksamhet. Endast sådana klandervärda förfaranden kan straffbeläggas som kränker eller äventyrar de skyddsintressen som tryggas genom rättsordningen. Straffbeläggning kräver också ett vägande samhälleligt behov. Bakom straffbestämmelsen i 262 § 6 punkten i lagförslag 1 ligger samma trafiksäkerhets- och tillgänglighetsaspekter som bakom det föreslagna mikromobilitetstillståndet. Om en tjänsteleverantör låter bli att ansöka om mikromobilitetstillstånd, står tjänsteleverantören utanför kommunens övervakning och iakttar sannolikt inte heller de tillståndsvillkor som kommunen har ställt för tryggande av trafiksäkerheten och tillgängligheten i trafiken eller för underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område. Syftet med sanktionerna är att säkerställa att inga tjänsteleverantörer inleder verksamhet på kommunernas område utan det tillstånd som lagen förutsätter och att det inte är lockande att kringgå tillståndsvillkoren. Tillhandahållande av mikromobilitetstjänster utan giltigt mikromobilitetstillstånd ska anses vara så klandervärt att det kan anses motiverat att påföra sanktion för sådan verksamhet. Mikromobiliteten är förknippad med sådana risker som beskrivs i propositionen och som särskilt hänför sig till trafiksäkerhet och tillgänglighet i trafiken. I samband med användning av mikromobilitetstjänster har det förekommit olyckor som man vill förebygga genom att kräva mikromobilitetstillstånd av tjänsteleverantörer. Tillhandahållandet av mikromobilitetstjänster är förenat med ett krav på att verksamheten ska vara yrkesmässig. Tjänsteleverantörerna antas vara professionella och medvetna om de krav och risker som är förenade med tillhandahållandet av tjänsten. Tillhandahållande av en mikromobilitetstjänst utan tillstånd kan leda till att användarna av tjänsten tillhandahålls en tjänst som inte är säker att använda.

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom skyddad. Vid flyttning av fordon, särskilt vid upplagsflyttning, ingriper man i äganderätten som hör till fordonsägarens grundläggande fri- och rättigheter. Förflyttningen av ett fordon utförs alltid av en myndighet eller av en person som handlar med bemyndigande av myndigheten. Med beaktande av att tjänsteleverantören har handlat klandervärt i strid med de tillståndsvillkor som i ett mikromobilitetstillstånd ställts i syfte att säkerställa trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller renhållningen och underhållet av gatorna, kan en sådan flyttning anses vara godtagbar. En upplagsflyttning har större betydelse och konsekvenser än en närflyttning och därför ska en upplagsflyttning i

enlighet med proportionalitetsprincipen utföras endast i situationer där en närflyttning inte kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Regleringen ska således anses vara proportionerlig.

Enligt 121 § 1 mom. i grundlagen är Finland indelat i kommuner, vilkas förvaltning ska grunda sig på självstyrelse för kommunens invånare. Enligt paragrafens 2 mom. utfärdas bestämmelser om de allmänna grunderna för kommunernas förvaltning och om uppgifter som åläggs kommunerna genom lag. Kravet på bestämmelser i lag gäller de uppgifter som åläggs kommunerna och kommunen ska själv kunna besluta om uppgifter som den åtagit sig med stöd av sin självstyrelse. I övrigt kan kommunerna åläggas uppgifter enbart genom lag (GrUU 20/2013 rd, s. 4–5). Grundlagsutskottet har av hävd poängterat att när kommunerna åläggs uppgifter ska det också ses till att de har faktiska möjligheter att klara av sina förpliktelser (se t.ex. GrUU 41/2002 rd, s. 3/II, GrUU 29/2009 rd, s. 2 och GrUU 12/2011 rd, s. 2/I). I propositionen föreslås det att kommunerna åläggs nya uppgifter som hänför sig till mikromobilitet. De nya uppgifterna kompletterar de uppgifter som kommunerna redan har inom regleringen av mikromobiliteten. Bestämmelser om de nya uppgifterna utfärdas i lagen om transportservice på det sätt som 121 § 2 mom. i grundlagen förutsätter. Enligt 18 d § som föreslås i lagen om transportservice ska kommunen på ansökan bevilja en tjänsteleverantör som ansöker om tillstånd mikromobilitetstillstånd. Kommunen ska behandla tillståndsansökan. Dessutom ska kommunen enligt den föreslagna 18 e § i lagen om transportservice kunna förena ett mikromobilitetstillstånd med olika villkor, vars iakttagande kommunen också ska övervaka. Det föreslås vara frivilligt att förena mikromobilitetstillståndet med villkor. Däremot är tillståndsförfarandet och beviljandet av mikromobilitetstillstånd förpliktande för kommunerna. Till kommunernas uppgifter hör också att eventuellt återkalla ett mikromobilitetstillstånd i enlighet med den föreslagna 18 f § och att behandla ett eventuellt ärende som gäller ändringssökande som en begäran om omprövning i enlighet med den föreslagna 18 g §. Kommunernas förutsättningar att klara av de nya uppgifterna bedöms vara goda. Avsikten är att förfarandet med mikromobilitetstillstånd ska vara så lätt som möjligt för företag och kommuner. Förfarandet med mikromobilitetstillstånd bedöms underlätta kommunernas nuvarande arbete vid regleringen av mikromobiliteten.

Vid bedömningen av handlingsvägar för att skapa lagstiftning om mikromobilitet och ge verktyg för städerna och kommunerna att hantera mikromobiliteten har man inte hittat sådana alternativa handlingsvägar som skulle kunna genomföras till rimliga kostnader och vars effektivitet ens skulle ligga nära den nivå som bestämmelserna om mikromobilitetstillstånd bedöms ha. De föreslagna målen kan inte nås genom mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Regeringen anser det dock önskvärt att grundlagsutskottet ger ett utlåtande i ärendet, eftersom det i propositionen föreslås ny slags reglering om sådana inskränkningarna i näringsfriheten som baserar sig på kommunens kontroll av gatuområdet, samt ny slags reglering genom vilken möjliggörs att administrativa påföljdsavgifter förenas med sådana befogenheter som är typiska för tvångsmedelslagen.

Kläm

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

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till lagen om transportservice (320/2017) ett nytt 2 a kap. och till 262 §, sådan den lyder i lag 60/2022, en ny 6 punkt som följer:

2 a kap.

Tillhandahållande av mikromobilitetstjänster

18 b §

Mikromobilitetstillstånd

Förutsättningen för yrkesmässig uthyrning av samutnyttjade i 28 § 1 mom. och 29 § i fordonslagen avsedda fordon samt av motoriserade cyklar inom ett område som förvaltas av kommunen är att tjänsteleverantören har ett giltigt *mikromobilitetstillstånd*.

Tillsyn över iakttagandet av villkoren för ett mikromobilitetstillstånd utövas av den kommun som har beviljat tjänsteleverantören mikromobilitetstillstånd.

18 c §

Ansökan om mikromobilitetstillstånd

Till en ansökan om mikromobilitetstillstånd ska fogas

- 1) sökandens namn och kontaktuppgifter,
- 2) uppgift om typ och maximiantal i fråga om de fordon som hyrs ut,
- 3) uppgift om verksamhetsområdet i kommunen,
- 4) uppgift om när verksamheten inleds, och
- 5) en med tanke på tillståndsprövningen behövlig utredning om tjänsteleverantörens förutsättningar att se till att de villkor som mikromobilitetstillståndet med stöd av 18 e § eventuellt förenas med iakttas.

Om det efter att tillstånd har beviljats sker väsentliga ändringar i de uppgifter som avses i 1 mom., ska kommunen utan dröjsmål underrättas om ändringarna.

18 d §

Beviljande av mikromobilitetstillstånd

Den kommun inom vars område fordon hyrs ut beviljar på ansökan mikromobilitetstillstånd. Tillståndet är i kraft högst fem år åt gången från det att det beviljades. Kommunen fastställer tillståndets giltighetstid med beaktande av trafikförhållandena, trafiktätheten och smidigheten i trafiken i kommunen samt antalet innehavare av mikromobilitetstillstånd i kommunen.

Kommunen beviljar på ansökan mikromobilitetstillstånd till en tjänsteleverantör vars mikromobilitetstillstånd inte har återkallats med stöd av 18 f § under det senaste året och vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

Kommunen får ta ut en avgift för behandlingen av ansökan. Den avgift som kommunen tar ut får motsvara högst kommunens totala kostnader för behandlingen av tillståndsansökan.

18 e §

Villkor för mikromobilitetstillstånd

Kommunen kan förena ett mikromobilitetstillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som behövs med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som i fråga om de fordon som hyrs ut gäller

- 1) körhastigheter,
- 2) parkering, och
- 3) användningsområden.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. kan kommunen förena ett tillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som i fråga om de fordon som hyrs ut gäller

- 1) antal,
- 2) användningstider,
- 3) egenskaper hos användarapplikationen,
- 4) ålderskrav för förare, och
- 5) förmedling av anonymiserade uppgifter om användningen till kommunen.

Kommunen kan av grundad anledning medan tillståndet är i kraft ändra villkoren för mikromobilitetstillståndet eller förena tillståndet med nya villkor, om ändringarna är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område.

Information om de villkor som ett mikromobilitetstillstånd förenats med ska ges i det allmänna datanätet.

18 f §

Återkallande av mikromobilitetstillstånd

Om tillståndshavaren inte iakttar villkoren för mikromobilitetstillståndet, kan kommunen ge tillståndshavaren en anmärkning och uppmana tillståndshavaren att avhjälpa bristerna inom utsatt tid. Om tillståndshavaren inte iakttar uppmaningen och den observerade bristen ska anses vara väsentlig, kan kommunen återkalla tillståndet.

18 g §

Sökande av ändring i ärende som gäller mikromobilitetstillstånd

Omprövning av kommunens beslut får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Vid sökande av ändring i förvaltningsdomstol tillämpas lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Beslutet får verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

6) hyr ut samutnyttjade i 28 § 1 mom. eller 29 § i fordonslagen avsedda fordon eller motoriserade cyklar utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd enligt 18 b §, ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 20 . Mikromobilitetstillstånd enligt 18 b § krävs i kommuner från och med den 1 maj 2025. Genom beslut av kommunen kan ibruktagandet av mikromobilitetstillståndet skjutas upp, dock högst till den 1 januari 2026.

2.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 3 punkten, rubriken för 52 §, 52 § 2 mom., 92 § 4 mom., 164 §, 174 § 2 mom., av dem rubriken för 52 § och 52 § 2 mom. sådana de lyder i lag 496/2023 och 164 § sådan den lyder i lag 1040/2020, och

fogas till lagen en ny 17 a §, till 183 § ett nytt 2 mom., till lagen en ny 183 a §, till bilaga 3.8, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 360/2020, 1040/2020 och 556/2023, nya H12.14- och H27-punkter samt till bilaga 4.3, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1040/2020, en ny M20-punkt som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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, en motoriserad cykel, ett lätt elfordon eller en moped,

17 a §

Förbud mot framförande av motoriserade cyklar eller lätta elfordon i berusat tillstånd

En motoriserad cykel eller ett lätt elfordon får inte framföras om alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i förarens blod eller minst 0,22 milligram per liter i förarens utandningsluft.

En motoriserad cykel eller ett lätt elfordon får inte framföras om en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod under eller efter färden. Bestämmelsen i detta moment tillämpas dock inte, om beståndsdelen eller ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedelspreparat som föraren har haft rätt att använda.

52 §

Körning med vissa lätta fordon

Sådana lätta automatiserade fordon för godstransport som avses i 29 a § i fordonslagen får köras även på en gångbana. Då ska gående lämnas fri passage. När ett fordon körs på en gångbana ska särskild försiktighet iakttas, och fordonets hastighet ska anpassas så att den inte medför olägenhet eller fara för gående.

92 §

Skyddshjälm

Förare av cyklar, motoriserade cyklar och lätta elfordon samt passagerare på sådana fordon ska under körning i allmänhet använda skyddshjälm.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon och en vägtrafikanant som avses i 53 § 2 mom. kan för uppsåtliga eller av oaktsamhet begångna överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

- 1) de trafikregler i 18–35, 41–51, 53, 54 eller 56–62 § som gäller förare av fordon,
- 2) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80, 82 eller 84–87 §,
- 3) skyldigheten enligt 94 eller 95 § att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning, eller
- 4) en begränsning av belastningen enligt 107–110, 112, 128, 147 eller 149 §.

En förare av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan för en uppsåtlig överträdelse av bestämmelserna i 17 a § påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro.

174 §

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Ett beslut om avgift för trafikförseelse får trots 1 mom. delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen om identiteten på den som gjort sig skyldig till trafikförseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Beslutet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen.

183 §

Hindrande av körning på grund av berusning

Om det konstateras att en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon har förtärt alkohol, och berusningen klart påverkar förarens körförmåga, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att framföra cykeln, den motoriserade cykeln eller det lätta elfordonet till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

183 a §

Prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel

En polisman, gränsbevakningsman eller tullman kan ålägga en sådan förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon som fyllt 15 år att genomgå ett prov för att det ska kunna

konstateras om han eller hon eventuellt har förtärt alkohol eller intagit något annat berusningsmedel.

Provet ska utföras finkänsligt och så att det inte medför onödig eller oskälig olägenhet för den som undersöks.

Denna lag träder i kraft den 20 . En genomgående gångbana ska anges på det sätt som anges i punkt H27 i bilaga 3.8 inom ett år från ikraftträdandet av denna lag.

Bilaga 3.8

Tilläggs skyltar

H12.14 Lätt elfordon



H12.14

H27 Genomgående gångbana



H27

Med tilläggs skylten H27 anges en genomgående gångbana i korsningar där väjningsplikten har angetts med ett vägmärke. Tilläggs skylten används i kombination med märke B5 eller B6 i korsningar där märke B5 eller B6 är uppsatt i färdriktningen före den genomgående gångbanan.

Bilaga 4.3

Övriga vägmarkeringar

M20 Lätt elfordon



M20

En vit lättelfordonsmarkering kan användas på en parkeringsplats som är avsedd för lätta elfordon. Parkeringsrutor kan placeras radvis eller i flera rader, varvid en kantlinje lämnas mellan rutorna. Markeringen kan användas utan vägmärke.

3.

Lag

om ändring av 195 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonslagen (82/2021) 195 § 1 mom., sådant det lyder i lag 493/2023, som följer:

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon. En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett annat motordrivet fordon än en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. En förare, ägare eller varaktig innehavare av en moped, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till lagen om flyttning av fordon (1508/2019) en ny 5 a § som följer:

5 a §

Flyttning av fordon i samband med mikromobilitetstillstånd

Har ett fordon som avses i 18 b § i lagen om transportservice (320/2017) parkerats i strid med villkoren för ett mikromobilitetstillstånd som avses i den paragrafen, får kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning omedelbart.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också på sådana i 18 b § i lagen om transportservice avsedda fordon som har parkerats på ett område som förvaltas av kommunen utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 6 mars 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till lagen om transportservice (320/2017) ett nytt 2 a kap. och till 262 §, sådan den lyder
i lag 60/2022, en ny 6 punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a kap.

Tillhandahållande av mikromobilitetstjänster

18 b §

Mikromobilitetstillstånd

*Förutsättningen för yrkesmässig uthyrning
av samutnyttjade i 28 § 1 mom. och 29 § i
fordonslagen avsedda fordon samt av
motoriserade cyklar inom ett område som
förvaltas av kommunen är att
tjänsteleverantören har ett giltigt
mikromobilitetstillstånd.*

*Tillsyn över iakttagandet av villkoren för
ett mikromobilitetstillstånd utövas av den
kommun som har beviljat tjänsteleverantören
mikromobilitetstillstånd.*

18 c §

Ansökan om mikromobilitetstillstånd

*Till en ansökan om mikromobilitetstillstånd
ska fogas*

- 1) sökandens namn och kontaktuppgifter,*
- 2) uppgift om typ och maximiantal i fråga
om de fordon som hyrs ut,*
- 3) uppgift om verksamhetsområdet i
kommunen,*
- 4) uppgift om när verksamheten inleds, och*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

5) en med tanke på tillståndsprövningen behövlig utredning om tjänsteleverantörens förutsättningar att se till att de villkor som mikromobilitetstillståndet med stöd av 18 e § eventuellt förenas med iakttas.

Om det efter att tillstånd har beviljats sker väsentliga ändringar i de uppgifter som avses i 1 mom., ska kommunen utan dröjsmål underrättas om ändringarna.

18 d §

Beviljande av mikromobilitetstillstånd

Den kommun inom vars område fordon hyrs ut beviljar på ansökan mikromobilitetstillstånd. Tillståndet är i kraft högst fem år åt gången från det att det beviljades. Kommunen fastställer tillståndets giltighetstid med beaktande av trafikförhållandena, trafiktätheten och smidigheten i trafiken i kommunen samt antalet innehavare av mikromobilitetstillstånd i kommunen.

Kommunen beviljar på ansökan mikromobilitetstillstånd till en tjänsteleverantör vars mikromobilitetstillstånd inte har återkallats med stöd av 18 f § under det senaste året och vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

Kommunen får ta ut en avgift för behandlingen av ansökan. Den avgift som kommunen tar ut får motsvara högst kommunens totala kostnader för behandlingen av tillståndsansökan.

18 e §

Villkor för mikromobilitetstillstånd

Kommunen kan förena ett mikromobilitetstillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som behövs med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som i fråga om de fordon som hyrs ut gäller

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 1) körhastigheter,
- 2) parkering, och
- 3) användningsområden.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. kan kommunen förena ett tillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som i fråga om de fordon som hyrs ut gäller

- 1) antal,
- 2) användningstider,
- 3) egenskaper hos användarapplikationen,
- 4) ålderskrav för förare, och
- 5) förmedling av anonymiserade uppgifter om användningen till kommunen.

Kommunen kan av grundad anledning medan tillståndet är i kraft ändra villkoren för mikromobilitetstillståndet eller förena tillståndet med nya villkor, om ändringarna är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område.

Information om de villkor som ett mikromobilitetstillstånd förenats med ska ges i det allmänna datanätet.

18 f §

Återkallande av mikromobilitetstillstånd

Om tillståndshavaren inte iakttar villkoren för mikromobilitetstillståndet, kan kommunen ge tillståndshavaren en anmärkning och uppmana tillståndshavaren att avhjälpa bristerna inom utsatt tid. Om tillståndshavaren inte iakttar uppmaningen och den observerade bristen ska anses vara väsentlig, kan kommunen återkalla tillståndet.

18 g §

Sökande av ändring i ärende som gäller mikromobilitetstillstånd

Omprövning av kommunens beslut får begäras. Bestämmelser om begäran om

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov
oaktsamhet

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte
strängare straff för den föreskrivs någon
annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av
yrkesmässig trafik* dömas till böter eller
fängelse i högst sex månader.

omprövning finns i förvaltningslagen
(434/2003).

Vid sökande av ändring i
förvaltningsdomstol tillämpas lagen om
rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Beslutet får verkställas även om
omprövning har begärts eller besvär anförts.

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov
oaktsamhet

6) hyr ut samutnyttjade i 28 § 1 mom. eller
29 § i fordonslagen avsedda fordon eller
motoriserade cyklar utan ett giltigt
mikromobilitetstillstånd enligt 18 b §,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte
strängare straff för den föreskrivs någon
annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av
yrkesmässig trafik* dömas till böter eller
fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Mikromobilitetstillstånd enligt 18 b § krävs i
kommuner från och med den 1 maj 2025.
Genom beslut av kommunen kan
ibruktagandet av mikromobilitetstillståndet
skjutas upp, dock högst till den 1 januari
2026.

2.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 3 punkten, rubriken för 52 §, 52 § 2 mom., 92 § 4 mom., 164 §, 174 § 2 mom., av dem rubriken för 52 § och 52 § 2 mom. sådana de lyder i lag 496/2023 och 164 § sådan den lyder i lag 1040/2020, och

fogas till lagen en ny 17 a §, till 183 § ett nytt 2 mom., till lagen en ny 183 a §, till bilaga 3.8, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 360/2020, 1040/2020 och 556/2023, nya H12.14- och H27-punkter samt till bilaga 4.3, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1040/2020, en ny M20-punkt som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *gående* den som rör sig till fots eller på skidor, skridskor eller motsvarande redskap, den som använder en sparkstötting, en barnvagn, ett lefordon, en rullstol, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande eller den som leder en cykel eller moped,

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *gående* den som rör sig till fots eller på skidor, skridskor eller motsvarande redskap, den som använder en sparkstötting, en barnvagn, ett lefordon, en rullstol, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande eller den som leder en cykel, *en motoriserad cykel*, *ett lätt elfordon* eller en moped,

17 a §

Förbud mot framförande av motoriserade cyklar eller lätta elfordon i berusat tillstånd

En motoriserad cykel eller ett lätt elfordon får inte framföras om alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i förarens blod eller minst 0,22 milligram per liter i förarens utandningsluft.

En motoriserad cykel eller ett lätt elfordon får inte framföras om en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod under eller efter färden. Bestämmelsen i detta moment tillämpas dock inte, om beståndsdelen eller

Gällande lydelse

52 §

Körning med vissa lätta elfordon

Sådana självbalanserande lätta elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare samt sådana lätta automatiserade fordon för godstransport som avses i 29 a § i fordonslagen får köras även på en gångbana. Då ska gående lämnas fri passage. När ett fordon körs på en gångbana ska särskild försiktighet iakttas, och fordonets hastighet ska anpassas så att den inte medför fara eller olägenhet för fotgängare.

92 §

Skyddshjälm

Cyklister och cykelpassagerare ska under körning i allmänhet använda skyddshjälm.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon och en vägtrafikan som avses i 53 § 2 mom. kan för uppsåtliga eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

- 1) de trafikregler i 18–35, 41–51, 53, 54 eller 56–62 § som gäller förare av fordon,
- 2) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80, 82 eller 84–87 §,
- 3) skyldigheten enligt 94 eller 95 § att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning, eller
- 4) en begränsning av belastningen enligt 107–110, 112, 128, 147 eller 149 §.

Föreslagen lydelse

ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedelspreparat som föraren har haft rätt att använda.

52 §

Körning med vissa lätta fordon

Sådana lätta automatiserade fordon för godstransport som avses i 29 a § i fordonslagen får köras även på en gångbana. Då ska gående lämnas fri passage. När ett fordon körs på en gångbana ska särskild försiktighet iakttas, och fordonets hastighet ska anpassas så att den inte medför *olägenhet eller fara för gående*.

92 §

Skyddshjälm

Förare av cyklar, motoriserade cyklar och lätta elfordon samt passagerare på sådana fordon ska under körning i allmänhet använda skyddshjälm.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon och en vägtrafikan som avses i 53 § 2 mom. kan för uppsåtliga eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

- 1) de trafikregler i 18–35, 41–51, 53, 54 eller 56–62 § som gäller förare av fordon,
- 2) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80, 82 eller 84–87 §,
- 3) skyldigheten enligt 94 eller 95 § att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning, eller
- 4) en begränsning av belastningen enligt 107–110, 112, 128, 147 eller 149 §.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

En förare av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan för en uppsåtlig överträdelse av bestämmelserna i 17 a § påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro.

174 §

174 §

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ett beslut om avgift för trafikförseelse trots 1 mom. delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen. Beslutet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen.

Ett beslut om avgift för trafikförseelse får trots 1 mom. delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen om identiteten på den som gjort sig skyldig till trafikförseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Beslutet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen.

183 §

183 §

Hindrande av körning på grund av berusning

Hindrande av körning på grund av berusning

Om det konstateras att en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon har förtärt alkohol, och berusningen klart påverkar förarens körförmåga, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att framföra cykeln, den motoriserade cykeln eller det lätta elfordonet till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

183 a §

Prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel

En polisman, gränsbevakningsman eller tullman kan ålägga en sådan förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon som fyllt 15 år att genomgå ett prov för att det ska kunna konstateras om han eller

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

hon eventuellt har förtärt alkohol eller intagit något annat berusningsmedel.

Provet ska utföras finkänsligt och så att det inte medför onödig eller oskälig olägenhet för den som undersöks.

Denna lag träder i kraft den 20 . En genomgående gångbana ska anges på det sätt som anges i punkt H27 i bilaga 3.8 inom ett år från ikraftträdandet av denna lag.

3.

Lag

om ändring av 195 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (82/2021) 195 § 1 mom., sådant det lyder i lag 493/2023, som följer:

Gällande lydelse

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 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 denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om *motordrivna* fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 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.

Föreslagen lydelse

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon. En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett *annat motordrivet fordon än en moped* kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. *En förare, ägare eller varaktig innehavare av en moped, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till lagen om flyttning av fordon (1508/2019) en ny 5 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

5 a §

*Flyttning av fordon i samband med
mikromobilitetstillstånd*

*Har ett fordon som avses i 18 b § i lagen om
transportservice (320/2017) parkerats i strid
med villkoren för ett mikromobilitetstillstånd
som avses i den paragrafen, får kommunen
eller den kommunala parkeringsövervakaren
utföra en närflyttning eller upplagsflyttning
omedelbart.*

*Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också
på sådana i 18 b § i lagen om transportservice
avsedda fordon som har parkerats på ett
område som förvaltas av kommunen utan ett
giltigt mikromobilitetstillstånd.*

Denna lag träder i kraft den 20 .