

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det i vägtrafiklagen skall införas en bestämmelse om att cyklister och passagerare på cykel i allmänhet skall använda hjälm under körning.

Det föreslås att bestämmelsen om användningen av reflexer skall utvidgas på så vis att gående i allmänhet skall använda reflex då de rör sig på vägen under mörker, oberoende av vägbelysning och på vilken del av vägen de rör sig.

I propositionen föreslås dessutom att den bestämmelse i vägtrafiklagen i vilken det föreskrivs om skyldighet att använda skyddshjälm i vissa motordrivna fordon också skall gälla passagerare under 15 år.

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst, med beaktande av den tid som behövs för att sprida information i frågan.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Användning av skyddshjälm i motordrivna fordon

I 89 § vägtrafiklagen (267/1981) bestäms om användningen av skyddshjälm. Enligt paragrafen skall föraren och passagerare som fyllt 15 år under körning använda skyddshjälm av godkänd modell, om hinder inte finns till följd av sjukdom, skada eller andra särskilda skäl, på motorcyklar, i trehjuliga motorfordon, i andra fyrehjuliga motorfordon än bilar, på moped och på snöskotrar.

Enligt 2 mom. i nämnda paragraf kan befrielse från användning av hjälm bestämmas genom förordning på grund av fordonets speciella konstruktion eller köruppslagets särskilda natur.

Bestämmelsen om användning av hjälm tillämpas enligt 92 § vägtrafiklagen på all fordonstrafik på väg och annorstädes.

I 6 § 2 mom. förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) bestäms om befrielse från skyldigheten att använda skyddshjälm. Den i vägtrafiklagen föreskrivna skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte a) förare och passagerare i en trehjuling eller ett fordon i kategori L₅ med täckt förarhytt, b) förare av invalidmotorcykel eller invalidmoped, c) den som utför trafikövervakning eller något annat tjänsteuppdrag, om hjälmen är till förfång i utförandet av uppdraget, d) snöskoterförare och snöskoterpassagerare vid skogs- eller renskötsel, i kraftlinje- och eldistributions- eller telenätverksarbeten eller vid nätgranskning, e) passagerare i en täckt släpvagn till en snöskoter, eller f) förare och passagerare av museimotorcykel eller museimoped under ett särskilt arrangerat körevenemang.

I förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) bestäms om kvalitetskraven på skyddshjälm. I 129 § i förordningen bestäms att en sådan

skyddshjälm för motorcyklist som är godkänd i enlighet med E-reglementet nr 22/04 och en skyddshjälm som uppfyller kraven i standarden FMVSS 218 anses vara godkänd modell enligt 89 § vägtrafiklagen. I 151 § i samma förordning bestäms om skyddshjälm för mopedist med en hänvisning till förordningens 129 § och de krav som där anges. I 202 § i förordningen bestäms om skyddshjälm för snöskoterförare med hänvisning till kraven i nämnda E-reglemente och standard.

Bestämmelserna om last på fordon måste tas i beaktande, eftersom skyldigheten att använda hjälm också berör passagerare. Om lasten bestäms i förordningen om användning av fordon på väg. Förordningens 39 § innehåller bestämmelser om persontransport med två- och trehjuliga fordon eller med dessa jämförbara fyrhjuliga fordon.

Med motorcykel som inte är försedd med sidovagn (kategori L₃) får förutom föraren transporteras högst en person. En förutsättning för detta är dock att det för den som transporteras finns en lämplig sits och fotstöd. I sidvagnen till en motorcykel (kategori L₄) får högst två personer färdas. Med tvåhjulig moped (kategori L₁) får transporteras ett högst tio år gammalt barn. Med trehjulig moped, lätt fyrhjuling och fordon i kategori L₅ får transporteras högst det antal passagerare som antecknats i registret.

Den sammanlagda massan av personer och gods på en trehjulig moped (kategori L₂), som är avsedd för persontransport, och på ett trehjuligt fordon i kategori L₅, som är avsett för persontransport, får inte överskrida 300 kilogram och får inte på en lätt fyrhjuling eller ett fyrhjuligt fordon i kategori L₅ överskrida 200 kilogram.

I 41 § förordningen om användning av fordon på väg bestäms om persontransport med terrängfordon. För persontransport med snöskoter gäller i tillämpliga delar vad som i förordningens 39 § föreskrivs om persontransport med motorcykel. Enligt 44 § 3 mom. i samma förordning får med släpvagn till snöskoter transporteras personer på snöskoterled, dock inte på någon annan väg eller när en sådan annan väg korsas.

Användning av hjälm för cyklister

I Finland finns det ingen bestämmelse om användning av hjälm för cyklister.

På kraven på hjälm för cyklister tillämpas direktivet om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om personlig skyddsutrustning (89/686/EEG), nedan direktivet om personlig skyddsutrustning, som finns i bilaga II till avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Direktivet genomfördes i Finland från ingången av år 1994 genom statsrådets beslut om personlig skyddsutrustning (1406/1993). Den personliga skyddsutrustningen uppfyller de grundkrav som föreskrivs då den har utformats, tillverkats och utrustats i överensstämmelse med de harmoniserade standarderna. Motsvarande säkerhetsnivå kan också uppfyllas med andra lösningar än de som överensstämmer med standarderna. Härvid skall tillverkaren vid behov visa att säkerhetsnivån uppfylls.

Kravnivån på hjälmar för cyklister är definierad i standarden SFS-EN 1078. För småbarn finns en skyddshjälm som uppfyller kraven i standarden SFS-EN 1080. En sådan hjälm för barn godtas inte som hjälm för cyklister i vägtrafiken. På hjälmen för småbarn finns ett lås som öppnas om barnet blir hängande i hjälmens rem, medan låset på en godkänd hjälm för cyklister inte får öppna sig. Kraven på stötdämpning är de samma i båda standarderna. Institutet för arbetshygien har dessutom med stöd av direktivet om personlig skyddsutrustning utfärdat ett produktcertifikat för en hjälm som också lämpar sig för cykling, men som inte uppfyller nämnda krav på cykelhjälm därför att låset öppnar sig.

I 42 § förordningen om användning av fordon på väg bestäms om persontransport på cykel. Med cykel får inte transporteras flera personer än vad cykeln är konstruerad för. Med tvåhjulig cykel får den som har fyllt femton år transportera ett högst tio år gammalt barn och den som har fyllt aderton år två högst sexåriga barn. Transport av barn är dock tillåten endast om cykeln har en för barnet lämpad sits och ändamålsenliga fotskydd. Vid transport av två barn skall cykeln ha två separata bromsanordningar.

I 44 § 3 a mom. i förordningen bestäms om persontransport med släpvagn till cykel. När det gäller transport med släpvagn till cykel föreskrivs samma villkor som vid persontransport med cykel vad cyklistens och den transporterades ålder och antalet transporterade beträffar. Dessutom skall släpvagnen ha en för barnet lämpad sits samt ändamålsenlig konstruktion och ändamålsenliga skydd som hindrar barnet från kontakt med släpvagnens rörliga delar samt med vägen. Cykeln skall dessutom ha två separata bromsanordningar.

Reflex för gående

Enligt 42 § vägtrafiklagen skall gående som under mörker rör sig på oupplyst väg annanstans än på gångbana eller cykelbana i allmänhet använda vederbörlig reflex.

Reflexens kvalitet bedöms på samma sätt som cykelhjälms enligt direktivet om personlig skyddsutrustning. En vederbörlig reflex för gående uppfyller antingen kraven i standarden (europeiska standarden SFS-EN 13356) eller så skall lämpligheten kunna påvisas på annat sätt. I Finland kan institutet för arbetshygien och Finlands Standardiseringsförbund SFS rf utföra typgranskningar av personlig skyddsutrustning.

Enligt 24 § i statsrådets beslut om personlig skyddsutrustning ansvarar de myndigheter som avses i produktsäkerhetslagen (914/1986) för övervakningen av sådan personlig skyddsutrustning som används som konsumtionsvaror.

Enligt produktsäkerhetslagen hör övervakningen samt planeringen och ledningen av övervakningen till Konsumentverkets uppgifter. I övervakningen deltar också tullverket samt myndigheterna i kommunerna och länen.

Lagen om handel med samt installering och reparation av trafikförnödenheter (570/1978), nedan lagen om trafikförnödenheter, tillämpas endast på import, tillverkning, försäljning och annan överlåtelse samt installering och reparation av sådan personlig skyddsutrustning för vägtrafikanter, för vilken det i vägtrafiklagen eller med stöd av den har utfärdats bestämmelser om de

tekniska egenskaperna eller om skyddsutrustningens förseende med anteckning om godkännande. Lagen om trafikförnödenheter tillämpas på grund av nämnda begränsning inte på hjälmar för cyklist eller på reflexer för gående.

1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Användningen av skyddshjälm för motorcyklist och mopedister är i många länder obligatorisk. I allmänhet omfattar skyldigheten att använda hjälm också passagerare i dessa fordon. I utländsk lagstiftning är det däremot sällsynt med bestämmelser om användningen av reflexer för gående.

Användningen av cykelhjälm främjas allmänt med hjälp av information och produktutveckling. I Australien och på Nya Zeeland är hjälmtvång för cyklist stadgat genom lag. Efter införandet av hjälmtvånget har huvudskadorna bland cyklist i dessa länder tydligt minskat i antal. Det är svårt att uppskatta vilken inverkan på säkerheten enbart bruket av hjälm har, eftersom man samtidigt har vidtagit andra åtgärder som lett till en förbättrad säkerhet för cyklisterna. En del cyklist använder inte hjälm trots tvånget. En del av dem har spämt fast hjälmen felaktigt, och då ger den inte något skydd vid en olycka. Hjälmtvånget har uppenbarligen i viss mån minskat cykeltrafiken, åtminstone omedelbart efter att hjälmtvånget införts.

Flera delstater i USA och provinser i Kanada har också hjälmtvång. På många ställen gäller hjälmtvånget endast barn och unga. När det gäller de europeiska länderna måste barn under 15 år använda hjälm vid cykling åtminstone i Island (sedan 1997), i Slovenien (sedan 1998) och i Tjeckiska republiken (sedan 2001).

Europeiska gemenskapen har ingen lagstiftning om användningen av skyddshjälm eller reflex.

1.3. Nuläge

Cykelolyckor och hjälmens skyddande verkan

I de olyckor i vägtrafiken som kommit till polisens kännedom dog i Finland under slutet av 1990-talet årligen i genomsnitt 55 cyklister och ca 1 100 cyklister skadades. Av dödsfallen bland cyklister beror ca 80 % på hjärnskador till följd av slag mot huvudet. Den största delen av cykelolyckorna utgörs av omkullkörningar. Kollisioner, av vilka två tredjedelar sker med personbilar, får nästan alltid svåra följder.

En betydande del av cykelolyckorna kommer aldrig med i statistiken över trafikolyckor. Undersökningar visar att cyklister årligen drabbas av ca 30 000 skador som kräver läkarvård. Av dessa kräver en tiondel sjukhusvård.

Huvudskadorna bland cyklister orsakas antingen av slag mot väg eller bil. Vid olyckor skyddas cyklisten effektivt från huvud- och hjärnskador om han eller hon bär hjälm, vilket påvisas av forskning som utförts i flera olika länder. Enligt en i Finland genomförd undersökning uppskattas att ungefär hälften av alla dödsfall bland cyklister kunde undvikas om alla cyklister använde hjälm (Olkkonen 1993).

I Finland har användningen av cykelhjälm ökat från 6 % till 24 % under de senaste tio åren. Användningsgraden varierar i olika landskap. Hjälmar används mest i landskapet Nyland, där 40 % av cyklisterna använde hjälm år 2000. På övriga håll i landet har bruket varierat mellan 10 och 20 %. Resultaten från räkningen av hjälmar sommaren 2001 visar på att användningen minskat något.

Användningen av hjälm nådde sin nuvarande nivå redan år 1996. Under de senaste fem åren har ingen nämnvärd positiv utveckling skett. Fortfarande använder ungefär var femte cyklist hjälm. Det finns ingen klar orsak till att tillväxten har avstannat när det gäller bruket av cykelhjälm. Utvecklingen tyder på att det vid sidan om information och upplysning behövs en lagbestämmelse för att bruket av hjälm skall öka.

De cykelhjälmarna som finns på marknaden uppfyller nästan undantagslöst kraven i direktivet om personlig skyddsutrustning. Hjälmar av olika storlek och modell finns att tillgå, och de finns också i många olika prisklasser.

Användningen av hjälm för barnpassagerare i vissa motordrivna fordon

Skyldigheten att använda skyddshjälm, som föreskrivs i vägtrafiklagen, omfattar inte barnpassagerare.

Enligt trafik haverikommissionerna utredningar inträffade åren 1984—2000 sammanlagt 16 dödsolyckor där en av de inblandade var en passagerare under 15 år på ett tvåhjuligt motordrivet fordon. Åtta av passagerarna använde inte hjälm, sex av dem omkom och två invalidiserades. Fem passagerare skulle möjligen ha överlevt om de hade använt hjälm.

Nuförtiden finns det också skyddshjälmarna som lämpar sig för barn. Genom att använda hjälm kan man lindra följderna av olyckor.

Olyckor som drabbar gående samt användningen av reflex

Enligt polisens uppgifter om olyckor har i medeltal 65 gående årligen dött i vägtrafiken under de senaste fem åren och i medeltal 900 gående har årligen skadats. När det gäller gående är olyckorna koncentrerade till tätorterna: närmare 60 % av dödsfallen och ca 90 % av skadorna inträffar i tätorter. Uppemot hälften av alla personskador bland gående skedde under perioden oktober-januari. I synnerhet de olyckor som inträffar på övergångsställen är koncentrerade till dessa månader. När det gäller gående inträffar närmare hälften av dödsfallen och skadorna i mörker eller skymning.

Enligt trafik haverikommissionerna använde ingen av de 29 gående som förolyckades i mörker eller skymning år 1999 reflex. Av dem kunde 11 möjligen ha överlevt om de hade burit reflex.

Ca 40 % av de gående som under mörker rör sig på oupplysta områden använder reflex. Denna information baserar sig på Folkhälsoinstitutets årliga enkät vid namn "Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttötutkiminen". Användningsgraden när det gäller reflexer har utanför tätorterna i flera år hållits i det närmaste konstant. Enligt uppgifter från Trafikskyddet använde 30 % av de gående reflex i upplyst miljö under

åren 1999—2001.

På marknaden finns många typer av reflexer för gående. Separata reflexer utgörs vanligtvis antingen av reflexbrickor i hårt eller mjukt material eller av reflexband som placeras t.ex. runt armen. De olika typerna av separata reflexer och de reflekterande materialen i kläder, väskor och sporttillbehör kompletterar varandra. De separata reflexer som finns på marknaden har i allmänhet en god reflexförmåga. Kraven i direktivet om personlig skyddsutrustning gäller endast separata reflexer, inte reflekterande material som används vid textiltillverkning.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

2.1. Mål och medel

I trafiksäkerhetsplanen för åren 2001-2005 och i statsrådets principbeslut av den 18 januari 2001 om förbättring av säkerheten i vägtrafiken uppställs mål om att genom upplysning och övervakning öka användningen av säkerhetsanordningar, och det förutsätts att en bestämmelse av rekommendationskaraktär om användning av cykelhjälm bereds. Det förutsätts också att bestämmelsen om användning av reflexer utvidgas till att omfatta tätortsområden och upplysta vägar.

Målet med propositionen är att förbättra säkerheten för gående och cyklister. Genom att öka bruket av reflexer strävar man efter att minska antalet olyckor bland gående under mörker. I samband med att bruket av cykelhjälm blir vanligare minskar antalet huvudskador bland dem som färdas med cykel, och skadorna blir lindrigare. Det föreslagna hjälmtvånget skyddar barnpassagerare på moped, motorcykel och snöskoter från huvudskador.

De uppsatta målen för ökad säkerhet bland cyklister och gående uppnås inte enbart genom att man inför en användningsnorm gällande hjälmar och utvidgar bestämmelsen om reflexer. I trafikplaneringen bör man fortsättningsvis stärka den lätta trafikens ställning t.ex. genom goda trafikledslösningar samt låga hastighetsbegränsningar i tätorter. Säkerheten

i den lätta trafiken förbättras också genom effektiv övervakning av att trafikreglerna följs.

Med nämnda åtgärder kan man trots allt inte helt hindra t.ex. omkullkörningar eller kollisioner mellan cyklister och bilister i vilka en cyklist utan hjälm redan vid låga hastigheter kan få svåra huvudskador. Bestämmelsen i vägtrafiklagen väntas leda till en ökad användning av hjälm. Utfärdandet av en bestämmelse innebär att cykelhjälmen får samma status som andra säkerhetsanordningar och säkerhetstillbehör som används i trafiken.

Bestämmelsen om användning av cykelhjälm har karaktär av en rekommendation. I den offentliga debatten har man hos oss förhållit sig avvisande till ett cykelhjälmstvång där cyklisten vid brott mot bestämmelsen kan dömas till straff. Man förhåller sig dock godkännande till en bestämmelse om användning av hjälm som har karaktär av en rekommendation. Det finns inte förutsättningar för ett hjälmtvång, som effektivteras av hot om straff, förrän bruket av hjälm blir allmännare. Det verkar dessutom som om ett absolut hjälmtvång kan minska cykelåkningen, vilket å sin sida inte är i överensstämmelse med målet att öka cykelåkandet.

Bestämmelsen om användning av reflexer införlivades i vägtrafiklagen i samband med totalrevideringen av vägtrafiklagen år 1982. Ordalydelsen i lagens paragraf om reflexer är trots allt inte tillräckligt täckande, för reflexen är till nytta för gående också på upplysta vägar. Utgående från den information som finns om olyckor står det klart att vägbelysning inte eliminerar behovet att använda reflex. På en upplyst väg kan t.ex. regn, dimma, reklamljus och skuggor i omgivningen göra det svårt att upptäcka en gående.

I bestämmelsen är det inte heller nödvändigt att det nämns på vilken del av vägen gående skall använda reflex. Vanligtvis måste också en som går på trottoaren korsa körbanan under sin färd. Reflexen är också till nytta för gående som rör sig på gemensamma lätttrafikleder för gående och cyklister.

Även bestämmelsen om användning av reflexer har tolkats som rekommenderande

till sin karaktär, och det har inte utmätts straff till den som låtit bli att använda reflex. En sanktionerad skyldighet att använda reflex kan dessutom begränsa rörelsefriheten om det förutsätts att gående alltid måste använda reflex då han eller hon går ut under mörker. Ett sådant tvång har inte heller någon större betydelse utan effektiv övervakning. Om polisen däremot alltid kan göra en provning utgående från situationen är inte ett tvång effektivare än en bestämmelse av rekommendationskaraktär.

I samband med att den nuvarande paragrafen om reflexer stiftades konstaterade riksdagens trafikutskott i sitt betänkande att man utöver den föreskrivna rekommendationen borde främja användandet av reflexer genom gratisutdelning och informationsverksamhet. Det är skäl att fortsättningsvis bruka dessa medel för att öka användningen av reflexer.

Bestämmelserna om användning av skyddsutrustning i vägtrafiklagen utgör ett stöd för informationsverksamheten och betonar att de aktuella frågorna är viktiga. För att främja bruket av reflexer och cykelhjälm behövs det upprepande omfattande information. Det är polisens uppgift att övervaka användningen av skyddsutrustning i trafiken. Polisen kan också med grund i den rekommenderande bestämmelsen styra vägtrafikanterna till ett trafiksäkert beteende.

Numera finns det godkända skyddshjälmarna också för barn som är passagerare på motordrivna fordon. Det är inte längre motiverat att bortse från passagerare under 15 år när det gäller skyldigheten att använda hjälm.

2.2. De viktigaste förslagen

Enligt lagförslaget har bestämmelsen om användning av cykelhjälm karaktär av en rekommendation. I vägtrafiklagen finns redan en motsvarande bestämmelse om användning av reflexer. Bestämmelsen om användning av hjälm föreslås gälla alla cyklister och passagerare på cykel, och den skall enligt 92 § vägtrafiklagen tillämpas på trafik på väg och annorstädes.

Genom propositionen utvidgas den lagbestämmelse som gäller användning av

reflexer till att omfatta gående som rör sig under mörker, oberoende av vägbelysning. Enligt propositionen skall det i bestämmelsen inte heller nämnas vilken del av vägen skyldigheten att använda reflex gäller.

Grundat på rättspraxis och -litteratur kan man uppskatta att det inte har förekommit problem med att tillämpa och tolka bestämmelsen om användning av reflex trots att den har karaktär av rekommendation. Det har inte ansetts att underlåtande att använda reflex är straffbart. Det är inte heller meningen att underlåtande att följa bestämmelsen om användning av cykelhjälm skall anses straffbart.

Bestämmelser som har karaktär av rekommendationer har inte heller någon skadeståndsrättslig inverkan på parterna vid olycksfall. Vid ersättningspraxis som hänförs till trafikförsäkringslagen har inte bestämmelsen med karaktär av rekommendation om användning av reflex givits någon betydelse. En skadad forgångare har till exempel inte ansetts medverkat till olyckan trots att han har gått på en mörk väg utan reflex.

Den skyldighet att använda hjälm i vissa motorfordon som avses i 89 § vägtrafiklagen skall enligt lagförslaget utvidgas att omfatta också passagerare under 15 år. Ansvar för att en passagerare under 15 år använder skyddshjälm skall vila på fordonets förare på samma sätt som det föreskrivs gällande användningen av bilbälte.

3. Propositionens verkningar

Man bedömer att ändringarna i vägtrafiklagen kommer att ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten på så sätt att både användningen av skyddshjälm och reflexer väntas öka. Såväl antalet dödsfall i trafiken som antalet invalidiserade kan antas minska, vilket innebär inbesparingar för staten och kommunerna.

För en del av cyklisterna och de gående medför ändringarna utgifter för anskaffning av reflexer och hjälm. Reflexer för gående kostar några euro, och de delas också ofta ut som reklampresenter. Priset på cykelhjälmarna är några tiotals euro. De hjälmarna som barn skall använda i motordrivna fordon kostar

70—170 euro.

Ändringen förutsätter att de organisationer som arbetar för att främja trafiksäkerheten regelbundet informerar om hur säkerhetsanordningarna skall användas. Ändringen har dock inga verkningar i fråga om organisation och personal.

4. Beredningen av propositionen

Förslaget har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Promemorian från beredningen sändes på remiss till justitieministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, undervisningsministeriet, Utbildningsstyrelsen, Fordonsförvaltningscentralen,

Vägförvaltningen, Konsumentverket, Institutet för arbetshygien, Finlands Standardiseringsförbund SFS rf, Finlands Kommunförbund rf, Handels Centralförbund rf, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet, Finlands Cykel Union rf, samarbetsorganet Suomi pyöräilee i Arbetarnas Idrottsförbund i Finland AIF rf, Suomen latu ry, Suomen Motoristit ry och Moottoripyöräkerho 69 ry. Även Suomen Liikenneliitto SuLi rf gav ett utlåtande.

Samtliga remissinstanser ansåg att de ändringar som föreslogs i promemorian verkar främjande för trafiksäkerheten. I flera utlåtanden betonades vikten av information som stöd för de rekommenderande bestämmelserna.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

42 §. *Användning av reflexer.* Det föreslås en ökad användning av reflex för gående. Reflex skall användas under mörker oberoende av om vägen är upplyst eller inte. Enligt paragrafen skall gående på alla delar av vägen använda reflex. Bestämmelsen föreslås även gälla gående som rör sig på gångbana och cykelbana.

Att bestämmelsen har karaktär av en rekommendation uppges redan nu av att uttrycket "i allmänhet" används.

Reflexernas kvalitet föreslås fortsättningsvis definieras med ordet "vederbörlig". Som vederbörlig reflex för gående betraktas en separat reflex som uppfyller de krav som ställs i direktivet om personlig skyddsutrustning, eller synligt, reflekterande material som finns i den gåendes kläder.

89 §. *Användning av skyddshjälm.* Den i 1 mom. avsedda skyldigheten att använda skyddshjälm föreslås utvidgas att även omfatta passagerare under 15 år som under körning befinner sig på motorcykel, i trehjuliga motorfordon, i andra fyrhjuliga motorfordon än bilar samt på moped och på snöskoter.

I paragrafens 2 mom. skall föreskrivas om förarens skyldighet att se till att passagerare under 15 år använder hjälm.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar till sitt

innehåll det nuvarande 2 mom. Genom statsrådets förordning kan fortsättningsvis bestämmas om befrielse på grund av fordonets speciella konstruktion eller köruppslagets särskilda natur.

90 §. *Användning av skyddshjälm för cyklister.* Paragrafens bestämmelse om användning av hjälm föreslås gälla alla cyklister och deras passagerare, oavsett ålder. Hjälmar skall användas både på väg och annorstädes. Att bestämmelsen har karaktär av en rekommendation uppges av att uttrycket "i allmänhet" används.

De krav som ställs på cykelhjälm kan i vägtrafiklagen beskrivas med uttrycket "vederbörlig" skyddshjälm. En vederbörlig hjälm är en sådan hjälm som avses i direktivet om personlig skyddsutrustning och som är avsedd att användas vid cykling på trafikområde. Sådana hjälm är CE-märkta.

2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst, med beaktande av den tid som behövs för att sprida information i frågan.

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

*Lagförslag***Lag****om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 42 och 89 §, av dessa lagrum 89 §
 sådan den lyder i lag 390/1998, och
fogas till lagen en ny 90 §, i stället för den 90 § som upphävts genom lag 989/1992, som
 följer:

42 §

Användning av reflexer

Gående som under mörker rör sig på väg
 skall i allmänhet använda vederbörlig reflex.

89 §

Användning av skyddshjälm

Föraren och passagerarna skall under körning
 använda skyddshjälm av godkänd modell,
 om hinder inte finns till följd av sjukdom,
 skada eller andra särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
- 2) i trehjuliga motorfordon,
- 3) i andra fyrhjuliga motorfordon än bilar,
- 4) på mopeder och

5) på snöskotrar.

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

Genom förordning av statsrådet kan
 bestämmas om befrielse på grund av
 fordonets speciella konstruktion eller
 köruppdragets särskilda natur.

90 §

Användning av skyddshjälm för cyklister

Cyklister och cykelpassagerare skall i
 allmänhet under körning använda vederbörlig
 skyddshjälm.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 23 augusti 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Kimmo Sasi*

*Bilaga
Parallelltexter*

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 42 och 89 §, av dessa lagrum 89 §
sådan den lyder i lag 390/1998, och
fogas till lagen en ny 90 §, i stället för den 90 § som upphävts genom lag 989/1992, som
följer:

Gällande lydelsen

42 §

Användning av reflexer

Gående som under mörker rör sig på
oupplyst väg annanstans än på gångbana
eller cykelbana skall i allmänhet använda
vederbörlig reflex.

89 §

Användning av skyddshjälm

Föraren och passagerare som fyllt 15 år
skall under körning använda skyddshjälm
av godkänd modell, om hinder inte finns till
följd av sjukdom, skada eller andra
särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
- 2) i trehjuliga motorfordon,
- 3) i andra fyrhjuliga motorfordon än bilar,
- 4) på mopeder och
- 5) på snöskotrar.

Genom förordning kan bestämmas om
befrielse på grund av fordonets speciella
konstruktion eller köruppdragets särskilda
natur.

Förslagen lydelse

42 §

Användning av reflexer

Gående som under mörker rör sig på väg
skall i allmänhet använda vederbörlig
reflex.

89 §

Användning av skyddshjälm

Föraren och passagerarna skall under
körning använda skyddshjälm av godkänd
modell, om hinder inte finns till följd av
sjukdom, skada eller andra särskilda skäl,

- 1) på motorcyklar,
- 2) i trehjuliga motorfordon,
- 3) i andra fyrhjuliga motorfordon än bilar,
- 4) på mopeder och
- 5) på snöskotrar.

*Föraren skall se till att barn under 15 år
använder skyddshjälm.*

Genom förordning av statsrådet kan
bestämmas om befrielse på grund av
fordonets speciella konstruktion eller
köruppdragets särskilda natur.

(har upphävat lagen 989/1992)

90 §

Användning av skyddshjälm för cyklister

Cyklister och cykelpassagerare skall i allmänhet under körning använda vederbörlig skyddshjälm.

Denna lag träder i kraft den 20 .
