
Till Ålands lagting

REMISS

Ny vägtrafiklagstiftning

Huvudsakligt innehåll

Landskapsregeringen föreslår att den åländska vägtrafiklagstiftningen revideras i sin helhet. Landskapsregeringen föreslår att en ny vägtrafiklag och en ny trafikbrottslag stiftas och att flera andra lagar som berör dessa lagar samtidigt ändras.

Bestämmelser om körkortsförseelser och fordonsförseelser tas in i trafikbrottslagen medan trafikförseelser flyttas från trafikbrottslagen till vägtrafiklagen. Den som gör sig skyldig till en förseelse ska inte längre straffas med ordningsbot. I stället införs bestämmelser om avgift för trafikförseelse som påförs vid överträdelse av lagen.

INNEHÅLL

Huvudsakligt innehåll	1
Allmän motivering	4
1. Bakgrund	4
2. Vägtrafiklagens betydelse för Åland	4
3. Kort historik över vägtrafiklagstiftningen på Åland	5
4. Förhållandet mellan Ålands och omvärldens vägtrafiklagstiftning	6
5. Landskapsregeringens överväganden	6
5.1 Kontinuitet och samband med omvärlden	6
5.2 Modernisering – tydlighet, struktur, språk och rättssäkerhet	7
5.3 Trafiksäkerhet	8
5.4 Nya typer av fordon på cykelbanor och i övrig trafik	9
5.5 Nytt system för påföljder för trafikförseelser	11
5.6 Viltolyckor	13
5.7 Framtidens automatiserade trafik	13
6. Landskapsregeringens förslag	14
6.1 Lagstiftningsbehörigheten	14
7. De viktigaste nyheterna i vägtrafiklagen	18
7.1 Allmänt	18
7.2 Allmänna bestämmelser	18
7.3 Principer för vägtrafiken	19
7.4 Trafikregler	19
7.5 Reglering av trafiken	21
7.6 Fordons användning	22
7.7 Avgift för trafikförseelse (85 – 103 §§)	25
7.8 Särskilda bestämmelser	27
7.9 Bestämmelser som inte längre regleras i vägtrafiklagen	30
8. Förslag på ny trafikbrottslag	30
8.1 Allmänt	30
8.2 Trafikfylleri med motorlöst fordon	30
8.3 Ny struktur för fordonsförseelser	31
8.4 Förseelser mot körkortslagen	32
8.5 Bestämelse som fallit bort	32
8.6 Generella bestämmelser	32
9. Förslag på blankettlag om överlastavgift	32
10. Övriga följändringar	33
10.1 Allmänt om ny blankettlagstiftning och följändringar	33
10.2 Ny blankettlag om lagen om flyttning av fordon	33
10.3 Ändringar i körkortslagen	33
10.4 Ändringar i landskapslagen om besiktning och registrering	33
11. Förslagets verkningar	34
11.1 Konsekvenser för allmänheten	34
11.2 Konsekvenser för myndigheterna	34
11.3 Konsekvenser för jämställdheten, miljön och barn	36
12. Ärendets beredning	36
Detaljmotivering	36
1. Vägtrafiklag för Åland	36
1 kap. Allmänna bestämmelser	36
2 kap. Principer för vägtrafik	38
3 kap. Trafikregler	39
Allmänna regler	39
Gångtrafik	40
Framförande av fordon	42
4 kap. Reglering av trafiken	55
Personer som reglerar trafiken	55
Trafikanordningar	57
5 kap. Bestämmelser om fordons användning	58
Persontransporter	65
6 kap. Trafikförseelse och avgift för trafikförseelse	67
7 kap. Särskilda bestämmelser	74
2. Trafikbrottslag för Åland	80
Trafikbrott	81
Körkortsförseelser	85
Fordonsförseelser	86
Särskilda bestämmelser	89
3. Landskapslag om tillämpning av lagen om överlastavgift	90
4. Landskapslag om tillämpning av lagen om flyttning av fordon	91
5. Landskapslag om ändring av körkortslagen för Åland	92
6. Landskapslag om ändring av landskapslagen om besiktning och registrering av fordon	92
7. Landskapslag om ändring av landskapslagen om tillämpning av	

fordonslagen.....	93
Lagtext.....	94
V Ä G T R A F I K L A G för Åland.....	94
Allmänna regler	96
Gångtrafik.....	97
Framförande av fordon.....	98
Personer som reglerar trafiken.....	107
Trafikanordningar.....	108
Persontransporter.....	114
T R A F I K B R O T T S L A G för Åland	127
Trafikbrott.....	127
Körkortsförseelser	128
Fordonsförseelser.....	129
Särskilda bestämmelser	131
L A N D S K A P S L A G om tillämpning av lagen om överlastavgift.....	133
L A N D S K A P S L A G om tillämpning av lagen om flyttning av fordon..	135
L A N D S K A P S L A G om ändring av körkortslagen för Åland.....	137
L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om besiktning och registrering av fordon	140
L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om tillämpning av fordonslagen.....	142

Allmän motivering

1. Bakgrund

Åland har enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen (1991:71) för Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik. Enligt 18 § 25 punkten i självstyrelselagen har landskapet behörighet att belägga med straff och bestämma om storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets behörighet. Även inom området allmän ordning och säkerhet har Åland lagstiftningsbehörigheten enligt 18 § 6 punkten i självstyrelselagen.

Trafik på väg regleras huvudsakligen genom vägtrafiklagen (1983:27) för landskapet Åland. Lagen är från 1983 och bygger på rikets dåvarande vägtrafiklag från 1981. Vägtrafiken i landskapet regleras även bland annat genom följande lagstiftning; landskapsförordningen (2005:35) om vägmärken, landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen, trafikbrottslagen (2004:28) för landskapet Åland och landskapsförordningen (1993:104) om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning. Åland har egen lagstiftning och blankettlagstiftning inom vägtrafikområdet. Blankettlagstiftning finns huvudsakligen inom det fordonstekniska området, däribland bestämmelser om specialtransporter och specialtransportfordon. Bestämmelser inom dessa områden kräver ofta omfattande utredningar som ställer krav på expertkunskap inom området som inte alltid finns i landskapet. EU har också omfattande lagstiftning inom det fordonstekniska området som medlemsstaterna måste förhålla sig till. Det nuvarande systemet med blankettlagstiftning inom delar av vägtrafikområdet har fungerat bra.

Den 1 juni 2020 trädde en ny vägtrafiklag i kraft i riket (FFS 729/2018). Syftet med den nya vägtrafiklagen är bland annat att samordna alla regler om beteenden i trafiken i en lag. Vägtrafiken i riket reglerades tidigare genom ett stort antal bestämmelser i olika lagar, förordningar och beslut. Genom reformen har regelverket komprimerats och antalet enskilda bestämmelser har minskat. Syftet har varit att minska byråkratin och öka trafikanternas eget ansvarstagande i trafiken. Syftet med reformen har även varit att förbereda och ta hänsyn till de behov som uppstår till följd av den alltmer digitaliserade och automatiserade vägtrafiken.

För att anpassa lagstiftningen till grundlagens krav i 80 § på att grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska finnas i lag, har många bestämmelser flyttats från förordning till lag. Flera av dessa förordningar har gjorts tillämpliga på Åland genom blankettförordningen 1993:104. När riket har flyttat bestämmelser från förordningar till den nya vägtrafiklagen stannar lagstiftningen av på Åland eftersom riks författningarna som gäller på Åland har upphävts och alltså inte längre utvecklas i riket. Detta leder till en med tiden allt större önskad skillnad mellan lagstiftningen på Åland i förhållande till riket och EU.

Den största förändringen är dock påföljdssystemet. I riket har man gått över från ett straffrättsligt påföljdssystem till ett förvaltningsrättsligt avgiftssystem. Ringa trafikförseelser flyttas från det straffrättsliga systemet för att i stället ingå i ett förvaltningsförfarande.

2. Vägtrafiklagens betydelse för Åland

Vägtrafiklagstiftningen berör de flesta ålänningar dagligen. De som rör sig på vägar, gator, gång- och cykelbanor och trottoarer med mera är skyldiga att följa de regler som finns i vägtrafiklagen. Samtidigt får de som rör sig i trafiken också ett visst skydd genom att övriga trafikanter är bundna att följa samma regler och iakttä omsorg om andra trafikanter. Vägtrafiklagens syfte är att påverka människors beteenden i trafiken, vilket är en förutsättning för trafiksäkerhet.

Det är i vägtrafiklagen som till exempel följande typer av bestämmelser finns.

- Trafikregler.
- Den grundläggande regeln som fastslår att trafikanter måste följa polisens anvisningar i trafiken, vägmärken och andra markeringar.
- Regler om bilbarnstolar och när de ska användas.

Vägtrafiklagens regler bidrar till att människor kan förflytta sig på ett tryggt sätt. Barn kan promenera eller cykla till skolan, vuxna kan ta sig till sina arbetsplatser, man kan besöka nära och kära. Ofta är trafiken en förutsättning för att komma ut i naturen. Vägtrafiklagens regler har också betydelse för att ambulanstransporter och brandkårsutryckningar ska kunna genomföras på ett bra sätt.

Vägtrafiklagen är också av betydelse för näringslivet, eftersom den lägger grunden för att till exempel transporter av gods och tjänsteresor kan utföras så säkert som möjligt.

Utan en modern vägtrafiklag skulle samhället ha svårt att fungera.

3. Kort historik över vägtrafiklagstiftningen på Åland

Vägtrafiklagen (1983:27) är den centrala lagstiftningen om vägtrafik på Åland. Den har snart gällt i 40 år. I landskapsstyrelsens lagframställning från år 1982 framgick att den i huvudsak överensstämde med den då gällande landskapslagen (8/58) om vägtrafik i landskapet Åland (se Fr 21/1981-1982). Den hade i sin tur gällt i över 20 år.

Trots överensstämmelsen ansåg landskapsstyrelsen i sin framställning år 1982 att lagen om vägtrafik behövde moderniseras i vissa avseenden, framför allt med hänsyn till att allt fler motorfordon hade tagits i bruk. Det framhölls att målet med trafiksäkerhetsarbetet i första hand är att minska antalet trafikolyckor, skadefrekvensen vid trafikolyckor och andra problem som trafiken ger upphov till. Samtidigt framhölls att trafiken måste löpa smidigt och att trafikanterna ska ha möjlighet att röra sig tryggt. Det poängterades att gående och andra oskyddade trafikanter måste ägnas särskild uppmärksamhet eftersom också de bör tillförsäkras möjlighet att röra sig tryggt i trafiken. Det framfördes att det är av stor vikt att trafikreglerna är tydliga och lätta att förstå eftersom de flesta människor berörs av dem.

Ytterligare en aspekt som lyftes fram i framställningen var vikten av att i vägtrafiklagstiftningen beakta internationella avtal, nordiska rekommendationer om vägtrafik och omvärldens vägtrafiklagstiftning på ett sådant sätt att reglerna på Åland i huvudsak överensstämmer med omvärldens.

Det noterades i framställningen att den föreslagna vägtrafiklagen hade beretts utgående från ett kommittébetänkande (trafiklagskommitténs betänkande nr 1/1981) som i sin tur byggde på den i riket antagna vägtrafiklagen (FFS 267/81).

Före 1983 års vägtrafiklag reglerades vägtrafikfrågor i landskapslagen (8/58) om vägtrafik i landskapet Åland. Lagförslaget omfattade 13 relativt vida paragrafer. Införandet av den lagen motiverades med att riket hade ersatt sin vägtrafiklagstiftning från år 1948 till följd av den växande motorfordonstrafiken. Ålands då gällande motorfordonslag byggde på rikets tidigare lagstiftning och på samma grunder som i riket var det, enligt landskapsstyrelsen, nödvändigt att modernisera lagstiftningen även på Åland (Fr nr 20/1956). Det ansågs att rikets lagstiftning var en lämplig förebild i synnerhet eftersom landskapets invånare ”då och då komma att röra sig i trafiken på fastlandet”. Det framhölls också att det fanns skäl att beakta de internationellt enhetliga bestämmelserna så att turister som rör sig i landskapets trafik inte behöver ta hänsyn till speciella, avvikande bestämmelser.

Dagens landskapsregering noterar att kärnan i vägtrafiklagstiftningen – trafikreglerna och de grundläggande principerna – i stort haft samma innehåll sedan åtminstone 1958, även om den blev mer detaljerad år 1983. Med hänsyn till trafiksäkerheten är det viktigt med kontinuitet i de centrala trafikreglernas innebörd. Förändringar av dem måste övervägas noga för att undvika farliga situationer i trafiken. Landskapsregeringen noterar också att Åland åtminstone sedan 1940-talet har haft som metod att använda rikets vägtrafiklagstiftning som förebild och anpassa den för åländska förhållanden när så är motiverat.

4. Förhållandet mellan Ålands och omvärldens vägtrafiklagstiftning

Som framkommer i den korta historiken över den åländska vägtrafiklagstiftningen, har de åländska lagarna som innehåller trafikregler och andra vägtrafikbestämmelser byggt på motsvarande lag i riket.

Även på internationell nivå har stater kommit överens om gemensamma trafikregler för att säkerställa att gränsöverskridande trafik ska fungera smidigt. En viktig konvention på området är Wienkonventionen om vägtrafik från den 8 november 1968. Idag har en stor del av världens länder tillträtt konventionen. Ålands lagting har lämnat bifall till att den även ska gälla på Åland.

Vägmärken är viktiga för reglering av trafiken. I vägtrafiklagen fastslås att trafikanter är skyldiga att följa vägmärken, vägmarkeringar och andra trafikordningar, exempelvis trafikljus. På Åland finns vägmärkenas utformning och innebörd fastställda i landskapsförordningen (2005:35) om vägmärken. Den bygger på Sveriges motsvarande regelverk, vilket gör att trafikmiljön på Åland är lik trafikmiljön i Sverige.

Till vägtrafikens område hör detaljerade bestämmelser om hur fordon får användas på vägar. Till sådana bestämmelser hör bland annat vilken högsta massa och andra mått som fordon och fordonskombinationer får ha för att få framföras i vägtrafiken. Sådana tekniska bestämmelser, som idag i stor utsträckning är EU-styrda, har på Åland gjorts tillämpliga genom blankettlagstiftning gentemot föreskrifter som utfärdats i riket. Sådana bestämmelser har framför allt återfunnits i landskapsförordningen (1993:104) om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning. Den förordningen innehåller även andra bestämmelser om fordon som snarare har koppling till fordonen som sådana än deras användning i vägtrafiken.

5. Landskapsregeringens överväganden

5.1 Kontinuitet och samband med omvärlden

Vägtrafiklagstiftningens målsättning är att lägga grunden för säkerhet i trafiken. Trafikanternas beteende är viktigt för trafiksäkerheten. Att ändra trafikregler kan få konsekvenser, eftersom det kan leda till förvirring i trafiken. Landskapsregeringen har därför utgått från att reglernas innebörd endast ska ändras om det finns goda skäl till det.

Eftersom Åland är ett samhälle med många besökare, både i form av turister och yrkesmässig trafik för olika typer av leveranser, finns det ett fortsatt behov av att hålla regelverket likt omvärldens. För den yrkesmässiga trafiken med tyngre fordon innebär detta synsätt att utgångspunkten har varit att det som tillåts i riket i så stor utsträckning som möjligt ska tillåtas på Åland. Exempelvis ska det inte finnas onödiga begränsningar på Åland som exempelvis kan leda till att omlastning måste ske innan en transport når Åland.

Enligt landskapsregeringen är det ändamålsenligt att, som Åland gjort tidigare, utgå från rikets vägtrafiklagstiftning. Det innebär att arbetet med

lagförslaget har tagit sin utgångspunkt i rikets nya vägtrafiklag men att anpassningar har skett för Åland.

Det innebär att tekniska bestämmelser även i fortsättningen kommer att göras tillämpliga på Åland genom blankettlagstiftning. I gällande regelverk återfinns de flesta tekniska bestämmelser i riksförordningar och riksföreskrifter som gjorts tillämpliga på Åland genom landskapsförordningen (1993:104) om fordonets konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning. Till följd av att riket har omstrukturerat sin vägtrafiklagstiftning och fört in en stor del av de tekniska bestämmelserna i sin vägtrafiklag, föreslår landskapsregeringen att de tekniska bestämmelserna görs tillämpliga på Åland genom en bestämmelse i den nya vägtrafiklagen.

5.2 Modernisering – tydlighet, struktur, språk och rättssäkerhet

Den nuvarande vägtrafiklagen är närmare 40 år gammal. Även om de grundläggande trafikreglerna har varit desamma under lång tid och inte ska ändras, har mindre lagändringar genom årens lopp gjort att lagen delvis uppfattas som fragmentarisk.

Vägtrafiklagen fungerar dessutom inte isolerad, utan är en del av ett större nät av rättsakter som bildar en sammansatt vägtrafiklagstiftning. Flertalet detaljerade bestämmelser finns sedan länge i underliggande förordningar. Inte sällan har detaljerade riksförfattningar satts i kraft genom förordning, vilket i praktiken innebär att den juridiska kedjan innehåller vägtrafiklagen, landskapsförordning och riksförfattning. I ett så komplext regelsystem uppstår över tid motsägelser som kan leda till att det är svårt att hitta ett robust svar på frågeställningen eller ens veta om man hittat alla relevanta regler. Det är komplext för dem som arbetar med vägtrafikfrågor hos exempelvis polisen och landskapsregeringen. Det är också svårt för den enskilde att ta reda på vad som är rätt eller att ta tillvara sina rättigheter.

Landskapsregeringen har i lagförslaget arbetat för att vägtrafiklagstiftningen ska bli mer tydlig. Tydligheten ökas bland annat genom att strukturen på lagstiftningen blir enklare. Ett hinder mot en enkel struktur är behovet av att använda blankettlagstiftning vad gäller tekniskt detaljerad lagstiftning och sådan lagstiftning som är EU-styrd. En förenkling av strukturen är dock att blankettlagstiftningen till stor del framgår av den nya vägtrafiklagen. I 64 § i vägtrafiklagen finns en bestämmelse som anger att en mängd tekniska bestämmelser i rikets vägtrafiklag ska tillämpas också på Åland. Det innebär i praktiken att den som behöver känna till tekniska bestämmelser kan hitta referens till dem direkt i lagen. Till viss del kommer alltså hänvisningar till riksföreskrifter i en landskapsförordning att ha spelat ut sin roll.

Språket är enklare och mer stringent. Även om rikets svenskspråkiga version av vägtrafiklagen har varit en utgångspunkt i arbetet med lagförslaget, har målsättningen varit att den åländska vägtrafiklagen ska ha en språkdräkt som om dess originalspråk är svenska.

Till tydlighet hör också att lagförslaget är välmotiverat. Lagförslaget är en hjälp vid tillämpningen av lagen och är en viktig källa för lagtolkning. Det är bland annat i lagförslaget som lagstiftarens syfte kan hittas. I lagstiftningsarbetet har landskapsregeringen haft som ambition att ta fram detaljmotiveringar som ger ledning för lagtolkningen i praktiska situationer. Bland annat innehåller detaljmotiveringen förklarande exempel och kopplingar till andra bestämmelser i lagen.

Landskapsregeringen har också en förhoppning att acceptansen för bestämmelserna i lagen kan öka i befolkningen, om syftet med bestämmelsen redovisas. I trafikundervisning både bland mindre barn och dem som ska ta körkort, kan regler lättare förklaras och sjunka in om lagstiftarens syften kan redovisas och diskuteras.

En välstrukturerad, tydlig och välmotiverad lagstiftning ökar också rätts-säkerheten för den enskilde eftersom det blir lättare att hitta pålitliga svar. Tydligheten gör att tolkningsutrymmet minskar, vilket gör att förutsebarheten ökar i de beslut som ska fattas med stöd av lagen.

5.3 Trafiksäkerhet

Landskapsregeringens nollvision är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor på Åland. Trafiksäkerhetsarbetet är därför centralt inom det trafikpolitiska området.

Trafiksäkerhetsarbetet avser förbättringar i den fysiska vägmiljön och arbete med att öka kunskapen och ändra attityder hos trafikanter. Vägtrafiklagstiftningen är en viktig del av trafiksäkerheten eftersom den anger önskvärda beteenden i trafiken och anger regler i praktiska situationer. Om alla trafikanter skulle följa alla trafikregler, skulle trafiksäkerheten öka och Åland skulle nå närmare nollvisionen.

En målsättning med arbetet med den nya vägtrafiklagen har varit att öka trafiksäkerheten dels genom att reglerna blir tydligare, dels genom att vissa regler ändras. Exempelvis har vissa undantag från skyldighet att använda bilbälte tagits bort.

Landskapsregeringen förslår strängare regler kring hur barn får transporteras. Undantaget om att barn som är yngre än tre år får transporteras i taxi utan skyddsanordning tas bort, eftersom landskapsregeringen bedömer att det undantaget inte längre stämmer överens med det allmänna rättsmedvetandet och säkerhetsutvecklingen kring barn i trafiken. Av samma skäl föreslås att möjligheten att i samtliga bilar tillfälligt transportera barn som är kortare än 135 cm men äldre än tre år utan säkerhetsanordning tas bort.

Därutöver föreslås en rekommendation i lagen som anger på vilken sida av en gemensam gång- och cykelbana som gångtrafikanter respektive cyklister inklusive förare av lätta elfordon, som till exempel mopeder och elsparkcyklar, ska använda. Sedan motoriserade cyklar, lätta elfordon och andra typer av fordon har börjat förekomma på gång- och cykelbanor har det uppstått behov av att öka trafiksäkerheten där. Som ett inledande steg införs en rekommendation av användningen av gemensamma gång- och cykelbanors olika delar, där rekommendationen är att gångtrafikanter ska gå på vänster sida och cyklister ska använda höger sida.

5.3.1 Cyklisters säkerhet

Att cykla är ett bra transportsätt av flera skäl. Samtidigt är cyklister en utsatt trafikantgrupp eftersom de i princip är oskyddade i mötet med andra fordon. Inte sällan är cyklister också unga, vilket innebär att de har begränsad förmåga att läsa av trafiksituationer och behålla fokus.

Att använda cykelhjälm är ett enkelt sätt att öka trafiksäkerheten för cyklister. Det finns inget krav på att cykelhjälm måste användas. I förslaget införs dock en rekommendation om att alla cyklister oavsett ålder ska använda cykelhjälm. Bestämmelsen är inte förenad med någon sanktion, vilket betyder att det inte går att få någon trafikförseelseavgift för att man inte använder hjälm.

Landskapsregeringen har blivit uppmärksam på att cyklisternas rättigheter gentemot bilisternas rättigheter upplevs som otydliga och att det i sig skapar farliga situationer. Det exempel som framförts flera gånger är att det i olika korsningar i tätortsmiljö är oklart om det är cykeln eller bilen som ska väja för den andra.

Grundregeln är att cyklar ska ledas över övergångsställen. Om det finns en cykelöverfart vid sidan av övergångsstället som är utmärkt med så kallade sockerbitar, får cyklisten cykla över förutsatt att det inte finns något fordon på gatan som kan komma i cykelns väg. En cykelöverfart betyder alltså inte

per automatik att cykeln har förkörsrätt. Bara i situationer där bilen svänger in över en cykelöverfart, har cyklisten förkörsrätt. Regeln om att bilister alltid ska låta gående få korsa vägen gäller bara gående och inte cyklister som sitter på cykeln.

5.4 Nya typer av fordon på cykelbanor och i övrig trafik

Under senare år har flera nya typer av mindre fordon börjat förekomma i trafiken. En känd variant är den så kallade mopelen med breda däck. Det förekommer också så kallade lådcyklar med plats för barn eller annan last. Det finns också eldrivna sparkcyklar och andra fordon. Produktutvecklingen går snabbare än lagstiftningsapparaten.

Rikets fordonslag gäller på Åland genom blankettlagstiftning. De olika typerna av fordon som får förekomma på vägarna på Åland definieras där.

5.4.1 Cykel och cykel med elassistans

En cykel är ett 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. En cykel ska ha minst två hjul. Den kan ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att elmotorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h. En cykel med sådan elmotor kallas cykel med elassistans.

En cykel med elassistans är en cykel bara om den håller sig inom de gränser för effekt och andra villkor som gäller. Sådant syns inte på cykelns utsida utan kan behöva testas för att säkerställa att det rör sig om en cykel.

Cyklar, det vill säga också cyklar med elassistans, ska följa de regler som gäller för cyklister.

5.4.2 Motoriserad cykel

Motoriserad cykel är en fordonstyp som enligt EU:s regelverk hör till fordonskategori L1e-A. De har hjälpmotor som främst är avsedda att hjälpa vid trampning. Motorn får ha en effekt på upp till 1 000 watt, alltså starkare än cykel med elassistans. Motorn ska stängas av när fordonet når en hastighet på 25 km/h.

En motoriserad cykel är en motoriserad cykel bara om den håller sig inom de gränser för effekt och andra villkor som gäller. Sådant syns inte på utsidan utan kan behöva testas för att säkerställa att det rör sig om en motoriserad cykel.

Förare av motoriserade cyklar ska följa de regler som gäller för cyklister och ska av andra trafikanter betraktas som cyklister. De ska alltså bland annat använda cykelbana när sådan finns tillgänglig.

5.4.3 Moped med låg effekt

Moped med låg effekt är ett typ av fordon som förekommit länge i åländsk lagstiftning. Det speciella med dem är att de är mopeder som inte får gå snabbare än 25 km/h. Enligt körkortslagen krävs inget körkort för att framföra moped med låg effekt – däremot måste föraren vara 15 år gammal.

Med EU:s regler om fordonskategorier är moped med låg effekt att räkna till fordonskategori L1e-B (tvåhjuling moped). Mopeder med låg effekt har en motor. De har ofta trampor som används för att starta motorn. Föraren kan också ge extra kraft till motorn i exempelvis uppförsbackar genom att veva med tramporna. På så sätt fungerar tramporna på motsatt sätt jämfört med en motoriserad cykel. På en motoriserad cykel kan motorn hjälpa föraren i en uppförsbacke. På en moped med låg effekt är det istället föraren som kan hjälpa motorn med sin muskelkraft, när det börjar gå trögt i en uppförsbacke.

Enligt landskapsregeringens bedömning är moped med låg effekt inte vanligt förekommande på Åland – kanske till och med mycket ovanliga. Eftersom det inte kan uteslutas att det finns äldre exemplar kvar omnämns de ändå i förslaget till ny vägtrafiklag

Förare av moped med låg effekt får köra på cykelbanor, om det inte vid vägmärket finns en tilläggsskylt med texten ”ej moped”. I övrigt ska de följa de regler som gäller för mopeder.

Mopeder med låg effekt ska registreras i fordonsregistret och alltså ha registreringsskylt. Det är även samma hjälmkrav som för mopedförare.

5.4.4 Lätt elfordon

Med lätt elfordon avses ett sådant annat fordon med elmotor än en cykel med elassistans, en motoriserad cykel eller en moped med låg effekt, vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1 000 watt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 km/h.

Ett lätt elfordon fungerar alltså helt utan hjälp från förarens muskelkraft.

Lätta elfordon kan se ut på många olika sätt. Som nämndes inledningsvis i avsnittet är den på Åland mest kända varianten den så kallade mopelen med breda däck. Men även sparkcyklar (kickbikes), hoverboards och andra liknande fordon med motor är lätta elfordon.

Ett lätt elfordon är ett lätt elfordon bara om den håller sig inom de gränser för effekt och andra villkor som gäller för lätta elfordon. Sådant syns inte på fordonets utsida utan kan behöva testas för att säkerställa kategoriseringen. Om ett fordon som ser ut som och påstås vara ett lätt elfordon visar sig gå snabbare än 25 km/h, kan fordonet istället per definition vara exempelvis en moped. För mopeder som går snabbare än 25 km/h krävs körkort, de ska registreras i fordonsregistret och föraren ska använda hjälm. Dessutom ska de följa trafikregler för motorfordon och får inte förekomma på cykelbana. Det kan också förekomma elfordon som helt enkelt inte får förekomma i trafik på Åland, för att de inte ryms inom någon fordonsklassificering i fordonslagen.

Förare av lätta elfordon ska följa de regler som gäller för cyklister och ska av andra trafikanter betraktas som cyklister. De ska bland annat använda cykelbana när sådan finns tillgänglig.

5.4.5 Utmaningar med de nya, mindre fordonen som är elektrifierade

Med tanke på att vissa elcyklar, motoriserade cyklar och lätta elfordon kan gå i 25 km/h och kan vara förhållandevis tunga, kan de orsaka betydande skada vid en kollision. Landskapsregeringen har av polisen uppmärksamats på det ökande problemet med att berusade människor kör sådana fordon, framför allt lätta elfordon. Därför föreslås att det införs ett nytt straffstadgande i trafikbrottslagen som särskilt tar sikte på situationer då berusade förare av lätta elfordon och andra fordon som inte betraktas som motordrivna fordon äventyrar andras säkerhet. Se mer i förslaget till ny trafikbrottslag i avsnitt 8.

Den som kör ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel ska följa de trafikregler och trafikanordningar som gäller cyklister. Det innebär till exempel att lätta elfordon och motoriserade cyklar i första hand ska köras på cykelbanan. Som nämnts införs genom lagförslaget en rekommendation om användningen av kombinerade gång- och cykelbanors olika delar som innebär att gångtrafikanter ska gå på vänster sida och cyklister ska använda höger sida. På så vis ska gångtrafikanterna möta cyklar och lätta elfordon istället för att bli upphunna av dem, vilket bedöms öka trafiksäkerheten på gång- och cykelbanorna.

Också reglerna om persontransporter på cykel ska följas av dem som kör lätt elfordon, vilket innebär att det på ett lätt elfordon inte får transporteras

flera personer än vad fordonet är konstruerat för. För att det ska vara tillåtet att skjutsa med ett lätt elfordon krävs alltså att fordonet har en plats avsedd för passagerare och att det är passagerarplatsen som används.

Om ett lätt elfordon har en passagerarplats och passageraren är ett barn som är yngre än 15 år, bör föraren se till att barnet använder skyddshjälm. I förslaget till ny vägtrafiklag förs dessutom in en rekommendation om att cyklister – alla förare och passagerare oavsett ålder – ska ha cykelhjälm. Den rekommendationen gäller alltså också förare av lätta elfordon och motoriserade cyklar. Därutöver förs in krav på lämplig sits om man ska skjutsa barn som är kortare än 135 cm.

Landskapsregeringen har noterat att Sverige ställer högre krav på förare av lätta elfordon (som där definieras som moped klass II) än vad som görs på Åland och i riket. Bland annat måste den som kör ett lätt elfordon i Sverige ha fyllt 15 år och ha ett förarbevis för moped, alternativt traktorkort eller körkort för bil.

Landskapsregeringen noterar också att den som kör en moped med låg effekt på Åland måste ha fyllt 15 år, ha rätt sorts hjälm och att sådana fordon ska vara registrerade. Från farosynvinkel är lätta elfordon på många sätt jämförbara med en moped med låg effekt och det kan ifrågasättas varför inte samma krav ska gälla för lätta elfordon, åtminstone de som är lika stora som en moped med låg effekt.

Landskapsregeringen har mot bakgrund av ovanstående övervägt att föreslå 15-års åldersgräns för lätta elfordon också på Åland. Det föreslås inte nu men är en möjlig och logisk åtgärd att vidta senare om trafiksäkerhetsproblem med unga förare av lätta elfordon ökar ytterligare. Även ett införande av krav på hjälm kan övervägas. Landskapsregeringen bevakar utvecklingen.

En åldersgräns skulle också kunna kombineras med krav på förarbevis, som skulle innebära ett teoretiskt kunskapsprov om trafikregler. Det skulle ställa krav på visst trafik-kunnande hos de ungdomar som kör lätt elfordon. Innan ett sådant krav kan införas måste ett system för vem som ska examinera och utfärda förarbevis tas fram. Landskapsregeringen bedömer att krav på förarbevis också är en fråga som kan utredas närmare om det visar sig att unga människor på lätta elfordon utgör ett ökande problem för trafiksäkerheten.

5.5 Nytt system för påföljder för trafikförseelser

I lagförslaget föreslår landskapsregeringen en genomgripande förändring av påföljdssystemet för trafikförseelser. Förändringen innebär att påföljden inte längre är ordningsbot, utan att det i stället påförs en administrativ avgift – en trafikförseelseavgift. Det innebär att trafikförseelser avkriminaliseras, det vill säga att gärningen inte längre är att betrakta som ett brott utan som en mindre allvarlig förseelse som föranleder en administrativ åtgärd. Förändringen kan liknas vid påföljden för felparkering som tidigare var ordningsbot, men strukturerades om till en avgift.

Genom rikets nya vägtrafiklag ändrade riket påföljden för lindriga överträdelser från ordningsbot till administrativ avgift. En ordningsbot är en straffrättslig påföljd som hanteras inom ramen för den straffrättsliga processen. En administrativ avgift är i stället en förvaltningsrättslig påföljd av straffkaraktär, som hanteras enligt de förvaltningsrättsliga principerna och förvaltningsrättsliga processreglerna. I praktiken är den administrativa hanteringen av en avgift mindre arbetskrävande för polisen än hanteringen av en ordningsbot. Det främsta syftet med förändringen i riket var att frigöra resurser från lindriga trafiköverträdelser till grovre brottslighet.

Fördelarna för Åland med att genomföra en sådan ändring är flera. För det första innebär det att Åland även i framtiden kan administrera påförandet av påföljden för trafikförseelser i rikets IT-system. Att Åland för närvarande

gör det är en fördelaktig lösning både avseende rättssäkerhet, driftssäkerhet och kostnader. Rikets lagändring har inneburit ett stort förändringsarbete för polisen där, inte minst avseende IT-stödet. IT-systemen har byggts om för att kunna administrera trafikförseelseavgiften. Det innebär i sin tur att de delar av IT-systemen som har använts för att påföra ordningsbot för trafikförseelser inte längre behövs för rikets del. Systemen kommer därför inte att fortsätta utvecklas och polisen i riket vill på sikt ta dessa delar ur bruk. IT-system för administration av påföljder är komplexa och dyra både att utveckla och hålla i drift. För Ålands del vore det önskvärt att även i fortsättningen kunna påföra påföljd med stöd av rikets IT-system, med vissa anpassningar för Åland. Att ansvara för ett eget system vore inte ekonomiskt försvarbart.

För det andra innebär en övergång från ordningsbot till administrativ avgift att Åland får lagstiftningsbehörighet över påföljden i sin helhet. Det betyder att det är Åland i stället för riket som ska ha rätt till de belopp som den som fått en påföljd ska betala. Detta följer av självstyrelselagens behörighetsfördelning och är en följd av att ordningsboten är en straffrättslig påföljd som hör till rikets behörighet medan administrativa avgifter har ansetts utgöra en förvaltningsrättslig åtgärd som hör till det sakområde inom vilket avgiften påförs. Eftersom avgift för trafikförseelse påförs inom vägtrafik, som hör till Ålands lagstiftningsbehörighet, ska beloppen tillfalla Åland. Det är svårt att bedöma hur stort årligt belopp det rör sig om, men enligt polisens beräkningar kan det handla om 50 000 euro per år. Ekonomiska effekter beskrivs närmare i avsnitt 11.

Ytterligare en fördel är att en effektivisering av administrationen kring de lindrigaste överträdelserna bör innebära att polisens resurser i högre grad kan läggas på den grövre brottsligheten.

Det finns också nackdelar med förändringen. En nackdel, som också var föremål för diskussion i riket i samband med förändringen där, är att rättssäkerheten för den enskilde får anses försämrade av att handläggningen av påföljden flyttas från den straffrättsliga processen till den förvaltningsrättsliga. Den som inte godtar en straffrättslig ordningsbot kan få sin sak prövad i ett brottmål i allmän domstol. Prövningen är avgiftsfri. Den som däremot anser att en administrativ avgift har påförts felaktigt måste anföra besvär i förvaltningsrättslig ordning. På Åland innebär det att besvär ska föras hos Ålands förvaltningsdomstol. Som i andra förvaltningsrättsliga ärenden måste den som besvärar sig betala en avgift om den förlorar ärendet. Den som vill besvara sig löper alltså en ekonomisk risk, vilket sannolikt inverkar på antalet besvär. Ur ett strikt rättssäkerhetsperspektiv måste det ses som en försämring gentemot dagens ordning. Med hänsyn till att de gärningar som föreslås kunna leda till avgift avser lindriga överträdelser, att de är avsevärt mer noga definierade och begränsade i förslaget till ny vägtrafiklag än i den nuvarande trafikbrottslagen och att de till sin natur är relativt lättbevisade, anser landskapsregeringen att rättssäkerheten för den enskilde är tillräcklig.

Sammantaget anser landskapsregeringen att fördelarna överväger nackdelarna med att övergå från ordningsbot till administrativ avgift för lindriga trafikförseelser.

När det gäller beloppen på avgifterna föreslås de ligga på samma nivå när det gäller de vanligaste överträdelserna av trafikregler. När det gäller överträdelser av vissa regler om last och koppling och användning av exempelvis bilbarnstol, föreslås dock höjda belopp eftersom dagens belopp inte framstår som tillräckligt höga i förhållande till den skada som överträdelserna kan leda till.

5.6 Viltolyckor

Viltolyckor är vanligt förekommande på Åland. Det har framförts åsikter om att det borde vara straffbart att inte anmäla en sammanstötning med vilt, eftersom en sammanstötning leder till mycket lidande för skadade djur.

Landskapsregeringen anser att den som är inblandad i en viltolycka ska anmäla olyckan till Landskapsalarmcentralen så att eftersök kan ske. Landskapsregeringen anser också att underlåtenhet att anmäla är så pass allvarlig att en påföljd vore lämplig. I arbetet med den nya vägtrafiklagen har konsekvenser av ett påföljdsstadgande undersökts. Bedömningen är att det krävs ersättning för att eftersöksorganisationen ska fungera och att landskapsregeringen behöver arbeta vidare med ersättningsfrågan eftersom antalet eftersök får antas öka.

Landskapsregeringen förbereder dock frågan på så sätt att det föreslås en bestämmelse som tydligt anger att den förare som sammanstötter med bland annat älg, vitsvanshjort, rådjur, lo, utter, örn är skyldig att snarast möjligt märka ut olycksplatsen och underrätta Landskapsalarmcentralen. I förslaget är bestämmelsen inte förenad med någon påföljd. När ersättningsfrågan till jägarna som ska genomföra eftersöken är klarlagd, bör en påföljd bestämmas.

5.7 Framtidens automatiserade trafik

En aktuell fråga är automatiseringen av trafiken och på vilket sätt Åland förbereds för det. Automatiseringen beräknas enligt flera undersökningar vara av betydelse exempelvis för antalet omkomna och skadade i vägtrafiken (genom att den mänskliga faktorn får mindre betydelse), utsläppsmängderna och mängden sparad tid. Eftersom det är fråga om ett mångfacetterat ämne finns det ännu inte några heltäckande forskningsresultat angående detta.

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

De system som hänför sig till nivå 1 omfattar till exempel en parkeringsassistent som sköter styrrörelserna automatiskt och en körfältsassistent som automatiskt korregerar riktningen. De system som hänför sig till nivå 2 omfattar till exempel en helautomatisk parkeringsassistent och en trafikstockningsassistent som samtidigt reglerar hastigheten, rörelserna i körfältet och avståndet till fordonet framför. System som hör till första, andra och tredje nivån finns i många nya bilar. De system som hör till tredje nivån möjliggör automatiserad körning under vissa begränsade förhållanden, till exempel på motorvägar, då föraren kan koppla på systemet. Systemet uppmanar föraren att ta över kontrollen av fordonet då situationen kräver det. Nivå 4 omfattar fordon med system som inte kräver förarens ingripande, men som bara fungerar i särskilt angivna områden eller vid köbildning. Nivå 5 omfattar fordon som är helt självkörande och som inte behöver någon mänsklig styrning alls i trafiken. Sådana fordon kan vara förarlösa.

De system som möjliggör automatiserade fordon kräver ofta hög standard på vägar och gator. Det behövs till exempel tydliga markeringar av körfälten och noggrann digital infrastruktur. Det ställer höga krav på väghållaren att hålla vägar i sådant skick att fordonens system kan tolka sin omgivning och inte gör feltolkningar. Trafikanordningar måste vara i gott skick och vara enhetliga på det internationella planet i högre utsträckning än idag. Likaså ska den digitala beskrivningen av vägnätet vara så noggrann att fordonet kan följa väglinjen även då vägens yta är täckt av snö och is. Kostnaderna för infrastrukturen och väghållningen kommer att öka om vägar och gator på Åland ska kunna hålla en sådan standard. Även kostnader för noggrann

digital beskrivning av vägnätet kommer att uppstå. För att systemen ska fungera på avsett sätt krävs också tillgång till mobilt höghastighetsdatanät, som på det viset blir en integrerad del i infrastrukturen för vägtrafik.

Det pågår också utveckling av teknologi som innebär att bilen inte är beroende av exakt hur den fysiska vägmiljön är utformad vad gäller vägmarkeringar och vägmärken. Med en sådan utveckling ställs inte lika specifika krav på väghållarens insatser.

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

Överenskommelser om trafikreglerna och de tekniska krav som ställs på fordonen ingår i huvudsak inom ramen för konventionen om vägtrafik. Arbete med att utveckla konventionen avseende automation pågår. I juni 2021 lämnade landskapsregeringen ett utlåtande till Kommunikationsministeriet avseende dess begäran om synpunkter på förslag till ändringar i Wienkonventionen. Ändringarna möjliggör att ett fordon kan anses ha en förare trots att det inte är en fysisk person som framför fordonet. En förutsättning för det är att fordonet har ett automatiserat körsystem som uppfyller vissa ännu inte fastslagna tekniska krav. Eftersom körsystemet kräver en viss standard på infrastruktur och digital information om infrastrukturen, kommer det att vara upp till varje land att besluta om förarlösa fordon får förekomma i dess vägnät. Landskapsregeringen ställde sig positiv till ändringen i Wienkonventionen och framförde åsikten att Finland borde acceptera ändringen.

6. Landskapsregeringens förslag

Landskapsregeringen anser att vägtrafiklagen för landskapet Åland behöver omstruktureras och moderniseras. Den gällande vägtrafiklagen för landskapet Åland ska upphävas. I stället föreslår landskapsregeringen att lagtinget antar en helt ny vägtrafiklag. Den ska innehålla trafikregler, bestämmelser om påföljd vid trafikförseelser och bestämmelser om att vissa tekniska bestämmelser i rikets lag ska tillämpas också på Åland.

Till följd av att vägtrafiklagen är den centrala lagen i den åländska vägtrafiklagstiftningen medför den nya lagen att en rad lagar som hör samman med den också behöver ändras. På den grunden föreslår landskapsregeringen att lagtinget antar en ny trafikbrottslag och upphäver den gamla. Därutöver föreslås att lagtinget antar de förslag på ändringar i flera landskapslagar som också hör samman med vägtrafiklagen.

Därutöver föreslår landskapsregeringen att lagtinget antar ett blankettlag enligt vilken rikets lag om överlastavgifter görs tillämplig på Åland, eftersom överlastavgifter rätteligen hör till Ålands lagstiftningsbehörighet.

6.1 Lagstiftningsbehörigheten

6.1.1 Vägtrafik

Åland har enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen (1991:71) för Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik. En stor majoritet av de bestämmelser som ingår i förslaget till ny vägtrafiklag hör till lagstiftningsområdet vägtrafik.

På några ställen innehåller lagförslaget bestämmelser av rikslagstiftningsnatur som tagits med i den åländska lagen för vinnande av enhetlighet och överskådlighet. Detta rör bland annat följande.

- Bestämmelsen i 101 § om hur trafikförseelseavgiften ska verkställas och till vilken myndighet information om påförda avgifter ska lämnas. Verkställighet sker i riket med stöd av lagen om verkställighet av böter (FFS 672/2002), som är att betrakta som utsökning. Utsökning hör till rikets behörighet så som en fråga om rättskipning (27 § 23 punkten självstyrelselagen).
- Bestämmelsen i 107 § 3 mom. om rätten för andra staters behöriga myndigheter att utnyttja vissa undantag när de lämnar internationellt bistånd på Åland i enlighet med avtal, vilket kan anses höra till rikets behörighet så som en fråga om förhållandet till utländska makter (27 § 4 punkten självstyrelselagen).
- Bestämmelsen i 109 § om informationsbrev som polisen kan skicka till utländska medborgare, i den del det görs inom ramen för en förundersökning om brott, vilket kan anses höra till rikets behörighet så som en fråga om rättskipning (27 § 23 punkten självstyrelselagen).

6.1.2 Administrativ avgift som påföljd för trafikförseelser

Vad gäller påföljden för trafikförseelser innebär lagförslaget enligt landskapsregeringens bedömning en omfattande praktisk förändring. Förändringen är en följd av att riket har ändrat påföljden från den straffrättsliga ordningsboten till den förvaltningsrättsliga administrativa avgiften. Eftersom lagförslaget innebär att Åland också ändrar till administrativ avgift, ska påföljden som helhet ses som en del av Ålands lagstiftningsbehörighet.

Enligt propositionen till rikets nya vägtrafiklag omfattas inte systemet för administrativa påföljder av det straffrättsliga rättsskyddssystemet (RP 180/2018 rd, s. 141). Av propositionen framgår också att man tidigare inom vägtrafiklagstiftningens område har överfört påföljder från det straffrättsliga till det administrativa. Det gäller exempelvis parkeringsavgiften som infördes i stället för bot.

Av grundlagsutskottets betänkande över propositionen framgår att även grundlagsutskottet har bedömt att införandet av trafikförseelseavgift innebär att påföljdssystemet i vägtrafiklagen är baserat på det administrativa påföljdssystemet i stället för det nuvarande straffrättsliga påföljdssystemet (GrUU 9/2018 rd). Grundlagsutskottet anger i betänkandet att trafikförseelseavgiften är att se som en administrativ påföljd av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. Grundlagsutskottet uttalade också att trafikförseelseavgiften inte var att se som vare sig skatt eller avgift enligt 81 § Finlands grundlag.

Enligt landskapsregeringens bedömning ska administrativa avgifter ur ett behörighetsperspektiv anses höra till det sakområde inom vilket avgiften påförs. Eftersom avgift för trafikförseelse påförs inom vägtrafik, som hör till Ålands lagstiftningsbehörighet, hör den administrativa avgiften i sin helhet till Ålands behörighet. De belopp som påförs trafikanter så som administrativa avgifter, ska alltså tillfalla landskapet i stället för staten.

Detta synsätt har använts tidigare vad gäller oljeutsläppsavgift och parkeringsbot. I Ålandsdelegationens utlåtande nr 6/09 daterat 28.1.2009 över utlåtande över landskapslag om ändring av landskapslagen om bekämpande av oljeskador, ansåg Ålandsdelegationen att den oljeutsläppsavgift som lagen omfattade helt och hållet var att hänföra till Ålands lagstiftningsbehörighet. Bland annat uttalades:

”...oljeskyddsavgiften utgör en administrativ påföljd med karaktären av sanktion. Oljeutsläppsavgiftens primära målsättning är att förhindra oljeutsläpp i Östersjön och inte att bringa inkomster till staten, eller för Ålands del till landskapet. Med anledning härav, och då lagstiftningsbehörigheten gällande förhindrande av oljeutsläpp även från fartyg har ansetts utgöra en landskapsangelägenhet, anser Ålandsdelegationen att oljeutsläppsavgiften närmast är att hänföra till rättsområdet natur- och miljövård och sålunda till landskapets lagstiftningsbehörighet. I enlighet härmed skall den oljeutsläppsavgift som debiterats i landskapet enligt Ålandsdelegationens uppfattning tillfalla landskapet.”

Högsta domstolen gjorde samma bedömning avseende lagstiftningsbehörigheten, se Högsta domstolens utlåtande OH2008/24 givet den 24.3.2009.

På samma sätt som med oljeutsläppsavgiften, är syftet med trafikförseelseavgiften inte att inbringa inkomster till landskapet, utan i stället att motverka överträdelser av vägtrafiklagen och därmed öka trafiksäkerheten på Åland. Det synsätt som användes på oljeskyddsavgiften ska gälla även för trafikförseelseavgiften.

Frågan har också varit uppe till Ålandsdelegationens bedömning i samband med en ändring i landskapslagen (1971:15) om parkeringsbot (se Ålandsdelegationens utlåtande nr 7/18 daterat 25.4.2018). Ändringen innebär att parkeringsboten, som är en administrativ avgift av sanktionskaraktär, skulle tillfalla landskapet i stället för staten.

Det här synsättet på behörighetsfördelningen vid administrativa avgifter nämns också i Ålandsdelegationens utlåtande nr 19/22 daterat 5.5.2022 över ett utkast till en regeringsproposition till riksdagen med förslag till en lag om miljöskadefond. Yttrandet rör främst hur miljöskadeavgiften, som är uppbyggd på ett annat sätt än trafikförseelseavgiften, ska bedömas. I utlåtandet lyfts dock fram att landskapet har ansetts ha rätt att inom sina behörighetsområden lagstifta om administrativa påföljder med karaktären av sanktioner, såsom oljeutsläppsavgifter.

I riket administreras verkställigheten av trafikförseelseavgiften av Rättsregistercentralen i enlighet med lagen om verkställighet av böter (FFS 672/2002). Verkställighet enligt den lagen är att betrakta som utsökning. Utsökning har ansetts höra till rikets behörighet enligt 27 § 23 punkten om rättsskipning. Landskapsregeringen bedömer att lagen om verkställighet av böter gäller också för åländska trafikförseelseavgifter och att Rättsregistercentralen ska verkställa även sådana, dock så att beloppen efter verkställighet ska tillfalla Åland.

6.1.3 Straffrättsliga påföljder och annat i trafikbrottslagen

I lagförslaget ingår förslag till ny trafikbrottslag. Den nya trafikbrottslagen innehåller brott som kan leda till böter eller fängelse. Exempel på sådana brott är äventyrande av trafiksäkerheten och rattfylleri. I förslaget föreslås också att ett nytt brott ska införas med rubriceringen *trafikfylleri med motorlöst fordon*. Grunden för att Åland kan lagstifta om detta finns i 18 § 25 punkten självstyrelselagen enligt vilken landskapet har behörighet att belägga med straff och bestämma om storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets behörighet. Med straff avses en straffrättslig påföljd som exempelvis böter och fängelse.

Förslaget till trafikbrottslag innehåller också en del generella bestämmelser avseende straffen. Till exempel finns en generell bestämmelse om åtals- och påföljdseftergift och en bestämmelse om att eftergift ska ske om tilläggs-skatt enligt 47 a § i fordonsskattelagen (FFS 1281/2003) kan påföras för samma gärning. Till den del dessa bestämmelser hör till rikets

lagstiftningsbehörighet såsom straffrätt, tas de med i den åländska lagen med stöd av 19 § 3 mom. självstyrelselagen, alltså för vinnande av enhetlighet och överskådlighet. Motsvarande stadganden finns i den nu gällande trafikbrottslagen för Åland.

6.1.4 Överlastavgift

I lagförslaget föreslås att Åland ska lagstifta om den överlastavgift som för närvarande påförs transporter av överlast i vägtrafiken enligt rikets lag om överlastavgift (FFS 51/82). Det innebär i praktiken att de belopp som påförs som överlastavgift ska tillfalla Åland i stället för riket, som det är idag. Beloppen är beroende på hur stor överlasten är och kan bli höga.

Enligt landskapsregeringens bedömning är överlastavgiften att betrakta som en administrativ avgift.

Det finns en historisk bakgrund till varför överlastavgiften i dagsläget påförs enligt rikets lag trots att Åland har lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik. Den 2 oktober 1989 stiftade dåvarande landstinget en blankettlag om att rikets lag om överlastavgift (FFS 51/82) skulle tillämpas på Åland. Den åländska bedömningen var att avgiften var att betrakta som en administrativ avgift och att den därför, likt parkeringsboten, hörde till Ålands lagstiftningsbehörighet. Grunden för den bedömningen var att avgiften skulle påföras och överklagas i förvaltningsrättslig ordning och att ett särskilt straffrättsligt straff för gärningen fanns i vägtrafiklagen.

Ålandsdelegationen fann i sitt utlåtande nr 60/1989, daterat 25.10.1989, ingenting att anmärka på landskapslagen och såg inga hinder för att beslutet skulle träda i kraft. Ålandsdelegationen motiverade det bland annat med att landstinget enligt den dåvarande självstyrelselagen hade rätt att lagstifta om bötesstraff och utsättande av vite och annat äventyr inom rättsområden hänfödda till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Högsta domstolens utlåtande inhämtades i ärendet. I utlåtandet OH 89/305 givet den 18.12.1989 uttalade Högsta domstolen att landstinget hade överskridit sin lagstiftningsbehörighet och att lagstiftningsbeslutet skulle förordnas att förfalla. Skälet till det var att Högsta domstolen gjorde bedömningen att överlastavgiften utgjorde en straffrättslig förverkandepåföljd och att sådana påföljder hörde till rikets lagstiftningsbehörighet.

Ärendet ledde till att riket år 1991 lagstiftade om att lagen om överlastavgift (FFS 51/82) skulle tillämpas också på Åland (se RP 12/1991 rd, s. 1). Av 1 § 1 mom. framgår att överlastavgiften ska tillfalla staten.

Det har skett en rättsutveckling sedan år 1989. Enligt landskapsregeringens bedömning är det numera klart att överlastavgiften är att hänföra till Ålands lagstiftningsbehörighet. Överlastavgiften har stora likheter med den oljeutsläppsavgift som påförs för brott mot förbudet mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning i de inre territorialvattnen, territorialhavet eller Finlands ekonomiska zon. Avgiften påförs fartygets ägare eller redare och beloppet bestäms enligt en tabell med hänsyn till utsläppets omfattning och fartygets storlek. Enligt grundlagsutskottet ska oljeutsläppsavgiften inte förstås som en straffrättslig bestraffning utan som en administrativ påföljd med karaktär av sanktion (GrUU 32/2005 rd, s. 2). Grundlagsutskottets klassificering hade betydelse för Högsta domstolens bedömning att oljeskyddsavgiften hör till Ålands lagstiftningsbehörighet (Högsta domstolens utlåtande OH2008/24 givet den 24.3.2009).

Landskapsregeringen bedömer att överlastavgiften ur behörighetsperspektiv ska bedömas på samma sätt som oljeskyddsavgiften. Överlastavgiften är inte med dagens synsätt att se som en straffrättslig förverkandepåföljd. En straffrättslig förverkandepåföljd har typiskt sett ett nära samband med ett brottmål som hanteras enligt den straffrättsliga processen. Den fordonsägare som påförs en överlastavgift behöver inte samtidigt vara misstänkt för något

brott. Den som kört fordonet kan påföras en avgift för trafikförseelse, som inte heller är en straffrättslig påföljd. Varken oljeutsläppsavgiften eller överlastavgiften påförs inom ramen för en brottmålsprocess. Överlastavgiften ska uttryckligen påföras inom ramen för den förvaltningsrättsliga ordningen och överklagas till förvaltningsdomstol. Därför är överlastavgiften med dagens synsätt att se som en administrativ påföljd av straffkaraktär. På samma sätt som att oljeskyddsavgiften är att hänföra till Ålands lagstiftningsbehörighet, ska alltså även överlastavgiften hänföras dit. Beloppen som påförs som överlastavgift ska därför också tillfalla Åland.

I tillägg till analysen om lagstiftningsbehörighet vill landskapsregeringen lyfta fram att även syftet med överlastavgiften talar för att det är rimligt att den tillfaller Åland. Så som framfördes i propositionen till riksdagen inför införandet av lagen om överlastavgift, behövs avgiften för att höja trafiksäkerheten och minska skadorna på vägnätet och då i synnerhet broar. I propositionen framfördes att transporter med överlast, i synnerhet på broar, medför extra kostnader för vägunderhållet. Till följd av att vägar och vägtrafik hör till Ålands lagstiftningsbehörighet, bekostas vägunderhållet på Åland av landskapsregeringen eller kommunen, beroende på vem som är väghållare i det enskilda fallet. Ålands många broar är särskilt känsliga för överbelastning och dessutom dyra att underhålla. Även trafiksäkerhetsfrågor hör till Ålands behörighet. Det är därför logiskt att den avgift som har som syfte att skydda vägnätet – och framför allt broar – och höja trafiksäkerheten ska tillfalla den som bekostar desamma.

Överlastavgift påförs den som vid den tidpunkt då överlasten transporterades var ägare till det för transporten använda fordonet. De belopp som kan påföras som överlast kan bli betydande, beroende på hur stor överlasten är. Avgiften är 30 euro för varje beräknat fullt hundratal kilogram av överskridningen. Avgiftens storlek stiger till 90 euro för del av överlast som överskrider 2 000 kilogram och till 120 euro för den del som överskrider 4 000 kilogram. Hur stora belopp som kan inflyta som överlastavgifter beror dels på antalet överträdelser, dels på hur omfattande övervakningen av överlast är.

7. De viktigaste nyheterna i vägtrafiklagen

7.1 Allmänt

Den nya vägtrafiklagen för Åland innebär en genomgripande reform framför allt vad gäller struktur, språk och påföljder. De grundläggande trafikreglerna är avsedda att behållas mer eller mindre oförändrade innehållsmässigt. I detta avsnitt presenteras de mest betydelsefulla ändringarna som den nya vägtrafiklagen innebär framför allt för den enskilde.

7.2 Allmänna bestämmelser

Vägtrafiklagen ska i likhet med den gällande lagen i första hand gälla på vägar. De regler och påföljder som gäller användningen av säkerhets- och skyddsanordningar, till exempel bilbälte och skyddshjälm, nödstopp på snöskoter samt persontransporter ska också tillämpas på användningen av motordrivna fordon när de används utanför vägen.

En trafikant kan numera också vara den som styr ett fordon utan att själv befinna sig i det. Att styra fordonet från något annat ställe än inne i fordonet är tekniskt möjligt i många bilmodeller.

En ny definition är cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen är en med vägmärke angiven helhet bestående av två eller flera korsningar.

Gångfart har inte heller definierats tidigare. Som gångfart betraktas en hastighet av högst sju km/tim. Beteckningen gångfart används exempelvis i samband med reglering av hastigheten på gågator och gårdsgator. På sådana gator ska alla trafikanter vistas på lika villkor, vilket innebär att den

långsammaste trafikantgruppens genomsnittliga hastighet ska iakttas av alla. Den hastigheten bedöms vara sju km/tim.

7.3 Principer för vägtrafiken

De allmänna hänsynsprinciperna är mer detaljerade i detta lagförslag än den mycket allmänt hållna omsorgsplikt som funnits i 5 § i den gamla vägtrafiklagen. De allmänna principerna inom vägtrafiklagstiftningen samlas i lagens andra kapitel. En del av principerna styr alla trafikanter och en del endast fordonsförare. Kännetecknande för trafikprinciperna är att regleringen av trafikanterna sker på en allmän nivå. Trafikreglerna utgör normer som är mera entydiga och absoluta.

7.4 Trafikregler

7.4.1 Gångtrafik (15 – 18 §§)

En nyhet är rekommendationen att gående som använder en gemensam gång- och cykelbana om möjligt ska gå längst till vänster i färdriktningen. Rekommendationen motiveras med att de nya lätta elfordonen och elcyklar har medfört att det finns ett behov av att reglera trafiken på gemensamma gång- och cykelbanor. Principen att gående ska gå på vänster sida, alltså mot trafiken, gäller redan för gående på landsväg. Principen motiveras med att det är mer trafiksäkert för den gående att mötas av fordonen än att bli upphunna av dem. Samma motivering gäller på en gemensam gång- och cykelbana i mötet mellan gående och cyklister.

En annan nyhet för gående är att de ska korsa körbanan via en underfart om en sådan finns i närheten. Gående kan naturligtvis, liksom tidigare, lika gärna använda ett övergångsställe om ett sådant finns i närheten.

7.4.2 Väjningsplikten (25 §)

Bestämmelserna om väjningsplikt har preciserats och förtydligats. Följande anges klarare än tidigare. Fordon har väjningsplikt mot gående och cyklister som korsar vägen, när man kör ut ur en cirkulationsplats. Fordon har även väjningsplikt mot dem som färdas på en gång- eller cykelbana vid korsande av gång- eller cykelbanan på annat ställe än på övergångsställe, cykelöverfart eller kombinerad cykelöverfart och övergångsställe. Som fordonsförare (även som cyklist) har man väjningsplikt mot gående på en gågata eller gårdsgata och som cyklist har man väjningsplikt mot av och påstigande busspassagerare när man passerar en busshållplats om cykelbanan ligger innanför busshållplatsen.

7.4.3 Trafik i tunnel (34 §)

I dagens lag finns det ett förbud mot att stanna i en tunnel. I detta förslag har det införts ett förbud mot att backa och vända i en tunnel.

7.4.4 Stannande på gång- och cykelbana (37 §)

Huvudregeln är att de enda fordon som får parkeras på en gång- och cykelbana är cyklar. Fram till år 2009 fick också andra fordon kortvarigt stannas på gång- och cykelbana för på- eller avstigning eller lastning eller lossning, om tvingande skäl påkallade stannandet och det inte fanns annan lämplig plats i närheten. Till följd av att fordon på gång- och cykelbanan upplevdes som en fara för gående och cyklister, togs dock undantaget bort. Det ansågs att det fanns alternativa platser i närheten där till exempel budbilar och varuleveranser kunde stanna eller parkera (se FR 6/2005-2006).

Det är landskapsregeringens uppfattning att det regelmässigt stannas och parkeras på gång- och cykelbanor i Mariehamns centrum trots att det finns ett förbud. Landskapsregeringen utgår från att detta beror på att aktörerna inte anser att det finns alternativa platser för varudistribution i centrum.

I Sverige, Norge och Danmark är det förbjudet att stanna och parkera på gång- och cykelbanor. I de länderna har man därför planerat och byggt utrymmen som lämpar sig för distribution. I Sverige finns till exempel så kallade lastplatser som är särskilt utmärkta med vägmärken och alltså vigda för distribution. I Helsingfors har man genomfört försök att utveckla distributionsparkeringen och infört arrangemang för särskilda lastningsplatser.

Landskapsregeringen föreslår att det på nytt ska bli tillåtet att kortvarigt stanna på gång- och cykelbanor när syftet är att säkra smidiga gods- och persontransporter. Det förutsätter dock att det inte finns någon annan lämplig plats i närheten och att stannandet motiveras av tvingande skäl. Fordonet får inte medföra oskälig olägenhet för användningen av gång- eller cykelbanan och föraren ska hålla sig i närheten av sitt fordon och vid behov flytta fordonet.

Vid sidan av den föreslagna undantagsbestämmelsen är det naturligtvis möjligt att utveckla parkeringen och stannandet för distributionen genom att planera och bygga lastplatser. Så länge sådana platser inte finns och den olovliga parkeringen får fortsätta utan konsekvenser är det för det allmänna rättsmedvetandet bättre att lagstiftningen i det här fallet anpassas till verkligheten.

7.4.5 Regler om parkering (36 – 40 §§)

Parkeringsreglerna har fått några nyheter gentemot gällande lag. Ett uttryckligt parkeringsförbud råder numera i en cirkulationsplats och i ett spärrområde. Invid en busshållplats som saknar markering som anger var hållplatsen börjar och slutar, gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter stolpen med vägmärket busshållplats. Tidigare var avståndet tolv meter före och tolv meter efter vägmärket. Anledningen till förändringen är att en buss behöver en längre sträcka för att ta sig in i en bussficka än för att svänga ut, och de som väntar på bussen gör det oftast vid stolpen med vägmärket buss. På så vis hamnar bussens entrédörr där de påstigande står och väntar.

En skillnad gentemot gällande lag är hur ett fordon ska vara parkerat i en markerad parkeringsruta. Enligt gällande vägtrafiklagen ska ett fordon parkeras så att ingen del av fordonet står utanför parkeringsrutan vilket gör det svårt för längre fordon att parkera lagligt. På ställen där det är snedparkering hamnar till exempel ofta fordonets högra hörn en bit utanför den markerade rutan. I detta förslag anges att en parkering är godkänd om samtliga av fordonets hjul befinner sig inom parkeringsrutan. Det är alltså möjligt att någon del av fordonet befinner sig utanför parkeringsrutan. Det är däremot otillåtet att parkera på ett sätt som hindrar eller stör trafiken. Fordonet får således inte sticka ut på ett sådant sätt eller en sådan plats där det kan orsaka störningar eller hinder i trafiken.

Parkering för rörelsehindrade har förtydligats. Har man ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade får man parkera på områden där parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen. Någon parkeringsskiva behövs inte. Däremot är det viktigt att parkeringstillståndet är placerat innanför fordonets vindruta där det är väl synligt och läsbart utifrån. Det är även tillåtet att parkera på andra ställen än på markerade parkeringsplatser på en gårdsgata om detta inte medför avsevärd olägenhet för användningen av gatan. Sådan parkering är annars bara tillåten för cyklar och mopeder.

Ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade ger däremot inte innehavaren rätt att parkera på ett sådant område eller en sådan plats som med vägmärke har angetts för parkering endast för vissa fordon.

7.4.6 Ryttare (50 §)

En ryttare ska så långt det är möjligt följa de trafikregler som gäller trafik med motordrivna fordon. Detta betyder att man inte regelmässigt får rida på en gång- eller cykelväg om det inte har angivits med vägmärke. När man rider under mörker ska både häst och ryttare vara försedda med reflex.

7.4.7 Tomgångskörning (52 §)

Förbudet mot tomgångskörning har gjorts strängare i samband med broöppning. Tvingas man stanna på grund av en broöppning ska motorn genast stängas av. I övrigt gäller tomgångskörning max en minut. Undantag finns för fordon som behöver ha motorn igång för att driva en anordning på fordonet. Till exempel måste sopbilar ha motorn igång för att hanteringen av avfall ska fungera.

7.4.8 Bogsering (53 – 54 §§)

Det är numera uttryckligen förbjudet att bogsera med en cykel, moped eller motorcykel, om bogseringen stör körningen eller medför fara för andra trafikanter. Den högsta tillåtna hastigheten vid bogsering av ett motordrivet fordon som rullar på sina egna hjul har av säkerhetsskäl sänkts från 60 till 30 kilometer i timmen. I riket är den högsta tillåtna hastigheten vid bogsering 60 kilometer i timmen men i Sverige är den 30 kilometer i timmen.

7.5 Reglering av trafiken

7.5.1 Person som reglerar trafiken (56 §)

Kretsen av yrkeskategorier som har behörighet att reglera trafiken vidgas. För närvarande är det poliser och väghållare och dem de förordnar som får reglera trafiken. Landskapsregeringen föreslår att även räddningsmyndigheten ges behörighet att reglera trafiken, vilket kan behövas vid trafikolyckor. I lagen anges också tydligt att på frigående färja har befälhavaren rätt att reglera trafiken. Befälhavaren kan delegera den rätten till någon annan i besättningen. På en linstyrd färja har färjans förare den rätten. Om trafiksituationen kräver det, får även gränsbevakningsmän och tullmän reglera trafiken inom sina verksamhetsområden.

Trafiken kan också regleras av vilken person som helst som polisen, räddningsmyndigheten, landskapsregeringen eller kommunen har förordnat.

I fråga om vägtransportledare för specialtransporter föreskrivs det i lagförslaget om behörighet, beviljande av rättigheten, giltighetstid för rättigheten samt om återkallelse av rättigheten. Dessa regler föreslås träda i kraft först fem år efter att den nya lagen trätt i kraft så att branschen hinner anpassa sig och specialtransportledare hinner utbildas enligt de nya kraven.

7.5.2 Trafikanordningar (61 – 62 §§)

Trafikanordningar är trafiksignaler, vägmärken och vägmarkeringar. Liksom tidigare finns bestämmelser om trafikanordningarna i landskapsförordningen (2005:35) om vägmärken.

Beslutsfattandet i fråga om uppsättande av trafikanordningarna justeras något. Det är väghållaren som fattar beslut om användning av trafikanordningar. Landskapsregeringen är väghållare för landsvägar och bygdevägar. Kommunen är väghållare för kommunalvägar. På enskilda vägar är det vägdelägarna som ansvarar för väghållningen. Enligt landskapsregeringens

förslag ska beslutanderätt om trafikanordningar på enskilda vägar flyttas från väghållaren, oftast vägdelägarna eller väglaget, till kommunen. Kommuners skyldighet att höra polismyndigheten innan vägmärken sätts upp tas bort. Ett undantag från huvudregeln att väghållaren fattar beslut om uppsättande och placerar ut vägmärken gäller vägmärken som anger väjningsplikt. Landskapsregeringen fattar beslut om uppsättande och placerar ut vägmärken som anger väjningsplikt på alla vägar som ansluter till en allmän väg som inte är en kommunalväg och kommunen gör detsamma vid anslutningar mellan kommunalvägar och enskilda vägar.

Beslut om trafikanordningar ska lämnas till landskapsregeringen. Landskapsregeringen lämnar sedan informationen vidare till Trafikledsverket i riket så att den förs in i deras informationssystem. Aktuell information om trafikanordningarna möjliggör val av optimala rutter och förmedling av varningar till fordonens informationssystem.

7.6 Fordons användning

7.6.1 Blankettbestämmelser om fordon användning (64 §)

Rikets nya vägtrafiklag innehåller ett stort antal bestämmelser av teknisk natur: Dessa bestämmelser återfanns tidigare i den nu upphävda förordningen om användning av fordon på väg (FFS 1257/1992). Den förordningen har gjorts gällande på Åland genom en blankettbestämmelse. Landskapsregeringen föreslår att dessa bestämmelser tas in i lagen som blankettbestämmelse. I lagen görs en hänvisning till de paragrafer i rikets vägtrafiklag som ska tillämpas på Åland. Nedan anges de mest betydande förändringar som tillkom i och med att bestämmelserna togs in i rikets nya vägtrafiklag. I övrigt hänvisas till regeringens proposition RP 180/2017 rd.

7.6.1.1 Fordonsspecifika hastighetsbegränsningar (64 § 1 mom. 2 p)

En nyhet är att det enligt förslaget ska bli tillåtet att köra 90 kilometer i timmen med lätt släpvagn efter en personbil. Detta görs genom att den högsta tillåtna hastigheten för att dra ett lätt släp (kategori O1) med personbil höjs från 80 till 100 kilometer i timmen. Eftersom den högsta tillåtna hastigheten på väg på Åland i dagsläget är 90 kilometer i timmen är det dock i praktiken 90 kilometer i timmen som är den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten för lätt släp som dras av personbil.

Samma hastighet gäller för en motorcykel med tillkopplad släpvagn. Att gränsen är satt till 100 kilometer i timmen beror på att Åland tillämpar samma fordonsbestämda hastigheter som riket. Väger släpet mer än 750 kilo är den högsta tillåtna hastigheten för fordonskombinationen liksom tidigare 80 kilometer i timmen.

När man transporterar personer i en släpvagn bakom en traktor eller snöskoter, är hastighetsbegränsningen högst 40 kilometer i timmen.

Bestämmelsen om hastigheten vid transport av efterfordon (30 kilometer i timmen) har lagts in i denna punkt.

7.6.1.2 Godstransporter (64 § 1 mom. 4 p)

Det blir tillåtet att transportera huskarosserier på flaket på bilar med öppet flak även om huskarosseriet är bredare än bilen.

Det blir tillåtet att utrusta ett fordon med hjälpmedel som behövs vid lastning och lossning trots att hjälpmedlet, till exempel en truck eller en timmerkran, gör att fordonets största tillåtna längd överskrids. Kraven på synbarhet för lyktor och bakre registreringsskylt på fordon avsedda för godstransport får vid behov uppfyllas genom en extra ställning för dubbling av lyktor och registreringsskylten. Hjälpmedlet får inte öka olycksrisken vid en eventuell sammanstötning.

Bestämmelserna om växelflak/växellastkorgar förtydligas och farliga överhäng baktill förbjuds.

Bestämmelserna om markering av växellastutrymmen som överskrider de maximala måtten för fordonet förtydligas.

Även bestämmelserna om hur lasten säkras förtydligas.

Dimensionerna och kopplingsreglerna för traktorer och traktorsläpvnagnar revideras och förtydligas. Nya snabba traktorer ska jämsställas med lastbilar.

Det blir tillåtet att höja den främsta axeln på en påhängsvagn för att förbättra dragbilens friktion vid halt väglag.

7.6.2 Bilbälten och skyddshjälm (65 – 68 §§)

Bilbältet är den viktigaste säkerhetsdetaljen i bilen – både i framsätet och i baksätet. Bältet är viktigt också vid låga hastigheter då det kan utgöra skillnaden mellan liv och död. För att ytterligare öka trafiksäkerheten föreslås att landskapsförordningen (1995:36) om undantag från skyldigheten att använda bilbälte upphävs och de få undantag som ändå ska bli kvar placeras i vägtrafiklagen.

Kravet att använda bilbälte ska även gälla vid backning och vid färd inom serviceområden och på liknande platser. Skyldigheten att alltid använda bilbälte ska även gälla taxiförare. Även traktorförare blir skyldiga att använda bilbälte, om det har installerats i traktorn och användningen av bältet inte stör det arbete som utförs med traktorn. Bälteskravet gäller dock inte vissa yrkesgrupper där bältet skulle hindra personerna i deras arbete. Det gäller den som kör med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser, besiktare på Fordonsmyndigheten när de kör fordon inom Fordonsmyndighetens område och den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser, om användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet för föraren.

Det finns inte längre något undantag från krav på skyddshjälm på parkeringsplatser, stations-, verkstads- eller liknande område. Hjälm behövs även på terrängfordon och fyrhjulingar som har styre och sadel och som inte är försedda med karosseri eller skyddsbåge, även om fyrhjulingen är registrerad som en traktor. Däremot behöver föraren av en öppen traktor med sits och ratt inte använda hjälm.

En rekommendation till alla att använda cykelhjälm införs. Att inte använda cykelhjälm ska dock inte leda till någon påföljd. Det finns vissa elcyklar som har en sådan kraftig motor att de klassas som moped. För dessa införs ett undantag från kravet att använda en skyddshjälm för moped. Istället räcker det med en cykelhjälm.

7.6.3 Transport av barn med mera (69 – 70 §§)

Bestämmelserna om användning av skyddsanordningar för personer under 15 år förtydligas. Huvudregeln är att barnets vårdnadshavare eller föraren ansvarar för användningen av anordningarna.

Enligt gällande vägtrafiklag får barn som är äldre än tre år men kortare än 135 cm tillfälligt färdas i ett fordon utan bilbarnstol eller bälteskudde, i lagen benämnt fasthållningsanordning. Landskapsregeringen föreslår att detta undantag tas bort. Landskapsregeringen uppfattar det allmänna rättsmedvetandet så att barn ska transporteras på ett säkert sätt.

Det undantag som finns i dagens lag som tillåter att barn under tre år får åka i en taxi utan barnstol eller andra säkerhetsanordningar har tagits bort. Det är inte förenligt med den nya lagens syfte att tillåta en sådan trafikfarlig lösning. Alla barn ska erbjudas en säker färd och det innebär att man nu måste ha en skyddsanordning också i en taxi.

En nyhet i lagförslaget gäller hur barn får transporteras på cykel och andra fordon som är försedda med styre och sadelformad sits, till exempel

motorcyklar. I dagsläget finns endast en bestämmelse om transport av barn på cykel som anger att cykeln måste ha en för barnet lämpad sits och ändamålsenliga fotskydd. I förslaget har förts in en bestämmelse om att vid transport av barn som är kortare än 135 cm på alla fordon med styre och sadelformad sits, måste man användas en sits som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn.

Vid transporter av personer som sitter i rullstol eller ligger på en bår föreslås att föraren ska hållas ansvarig för att rullstolar och bårar sätts fast på ett säkert sätt i fordonet. Föraren ansvarar även för passagerarnas säkerhet vid användningen av hjälpmedel som lift och ramp.

7.6.4 Teknisk anordning under körning (73 §)

Bestämmelsen att föraren inte får hålla mobiltelefonen i handen under körning finns kvar i lagen men har utökats till att gälla all typ av kommunikationsutrustning. Vidare anges nu också att andra tekniska anordningar, som till exempel navigator eller radio bara får användas om användandet inte stör framförandet av fordonet.

7.6.5 LGF-skylt (74 §)

I denna bestämmelse anges på ett tydligare sätt vilka fordon som ska föras med en LGF-skylt och vilka som inte får ha det. Avsikten med en skylt för långsamtgående fordon är att informera andra trafikanter om att fordonet färdas långsammare än den övriga trafiken, och därför finns det skäl att bara tillåta användning av skylten på den berörda typen av fordon.

7.6.6 Bestämmelser om vinterdäck (77 – 78 §§)

Bestämmelserna om vinterdäck ändras för att bättre motsvara väderförhållandena. Det absoluta kravet att använda vinterdäck från första december till sista februari tas bort. Förslaget är i stället att vinterdäck ska användas på fordon när vinterväglag råder under november, december, januari, februari och mars.

Med vinterväglag avses vägförhållanden då man inom ett områdes vägnät behöver använda vinterdäck på grund av att det är eller kan bli halt. Trafikövervakaren ska i de enskilda fallen bestämma om förhållandena är sådana att vinterdäck ska användas.

Ändringen kan förbättra trafiksäkerheten och miljön i situationer där väglaget under vintern inte kräver användning av vinterdäck. Ett sommardäck som är i gott skick har ett bättre grepp än ett vinterdäck på sådan våt asfalt som är typisk under hösten och förvintern.

Tidsperioden då det alltid är tillåtet att använda dubbade vinterdäck behålls. Den perioden är från den 15 oktober till den 15 april. Även fortsättningsvis får dubbade däck användas vid andra tidpunkter då vinterväglag råder eller kan befaras.

7.6.7 Persontransporter (79 – 84 §§)

Bestämmelser om persontransporter har hämtats från förordningen om användning av fordon på väg (FFS 1257/1992) men har precisrats något. Vad gäller persontransport med en nyare motorcykel anges att det högsta tillåtna antalet personer ska vara angivet i registret och att inga undantag ska tillåtas från detta. I fråga om äldre motorcyklar finns det inte alltid någon uppgift om personantalet i registret. Då förutsätts det med tanke på passagerarens säkerhet att det finns en lämplig sits och fotstöd för passageraren. När det gäller motorcyklar med sidovagn preciseras det att det även bakom föraren är möjligt att transportera en person på de villkor som anges ovan. En motorcykel med sidovagn kan alltså förutom föraren ha högst tre passagerare,

förutsatt att de krav som ställs på passagerarplatserna är uppfyllda och att transporten kan ske utan att tillåtna massor överskrids.

I traktorer och motorredskap får inte fler passagerare tas med än vad fordonet är registrerat för. Tidigare var det högst två personer om det fanns fasta säkra sitsar i fordonet.

Vill man skjutsa folk till sevärdheter och offentliga tillställningar i en bil eller traktorsläpvmagn behöver man inte längre söka tillstånd hos polisen. Där emot ska den planerade rutten på förhand anmälas till polisen och släpvmagnens konstruktion och utrustning ska lämpa sig för persontransport.

7.7 Avgift för trafikförseelse (85 – 103 §§)

Systemet för påföljderna för ringa trafikförseelser revideras i sin helhet.

Systemet med ordningsbot slopas och ersätts med ett system med en ny påföljdsavgift inom vägtrafiken, *avgift för trafikförseelse*.

Antalet gärningar som kan utgöra trafikförseelse specificeras och minskas betydligt. Enligt gällande lagstiftning kan i princip alla gärningar som bryter mot vägtrafiklagen utgöra ett brott. Enligt förslaget är det endast de definierade gärningarna som kan leda till påföljd. Att påföljden är en avgift istället för en ordningsbot innebär en avkriminalisering, eftersom påföljden inte är ett straffrättsligt instrument. Avgiften har samma status som en parkeringsbot.

Den föreslagna avgiften kan påföras trafikanter som påföljd för de trafikförseelser som anges i lagen, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Bestämmelserna om de grövre gärningarna i trafiken finns fortfarande i trafikbrottslagen. Den nya avgiften är liksom ordningsboten ett fast belopp som påförs trafikanten. Avgiftens storlek varierar beroende på gärningens klandervärdhet.

Avgiften påförs av polisen. Enligt förslaget ska avgiften tillfalla Åland till skillnad mot ordningsboten som tillfaller riket.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras om

- trafikanten misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol,
- trafikanten har en lagakraftvunnen dom för gärningen,
- förseelsen handläggs på det sätt som föreskrivs i landskapslagen om parkeringsbot eller
- gärningsmannen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

Avgift påförs inte heller om förseelsen har varit ägnad att orsaka annan fara eller olägenhet än sådan som kan anses vara ringa. För ringa förseelser kan också ges en skriftlig eller muntlig anmärkning. Dessutom är det möjligt att helt avstå från att påföra avgiften.

Avgiftens storlek varierar mellan 20 och 200 euro beroende på trafikantgrupp. De högsta avgifterna påförs vid fortkörningsförseelser.

7.7.1 Andra skillnader i belopp och synen på vissa förseelser

Enligt förslaget till 86 § kan en avgift för trafikförseelse på 100 euro påföras en trafikant som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att följa en trafikövervakares tecken. Denna förseelse ledde tidigare till böter. Samma sak gäller att inte lämna utrymme för procession eller att inte stanna vid trafikljus.

Vissa gärningar leder inte längre till en påföljd. Det gäller:

- o Åligganden för den som varit delaktig i en trafikolycka (rätten att inte ange sig själv)
- o Stannande och parkering (ses i allvarliga situationer som äventyrande av trafiksäkerheten)
- o Cyklade i bredd (det kan dock i allvarliga situationer utgöra äventyrande av trafiksäkerheten)

- o Att låta sig dras efter ett fordon
- o Att den som framför cykel eller moped ska hålla båda fötterna på pedalerna eller fotstöden och åtminstone en hand på styret. Istället kan cyklisten ha ansvar enligt straffbestämmelserna om äventyrande av trafiksäkerheten.

7.7.2 Hastighetsöverträdelser (89 – 90 §§)

Avgiftsnivåerna för hastighetsöverträdelser graderas på ett annat sätt än i gällande trafikbrottslag. Graderingen görs fortfarande med fem kilometers mellanrum men en ny lägsta nivå upp till 10 km/h för fort införs med en avgift på 100 euro på en väg där hastigheten är begränsad till 50 kilometer i timmen eller lägre och 70 euro på en väg där den tillåtna hastigheten är högre än 50 kilometer i timmen. Detta innebär att avgiften för trafikförseelse blir lägre vid små fortkörningsförseelser än vad ordningsbotens belopp för närvarande är.

Den högsta avgiften för trafikförseelse vid hastighetsöverträdelse på en väg där den tillåtna hastigheten är högre än 50 kilometer i timmen föreslås bli 170 euro i stället för 200 euro för att markera skillnaden i allvarlighetsgrad mellan fortkörning i tätort och fortkörning på landsväg.

En tydlig reglering av hastighetsöverträdelser av fordonsspecifika hastigheter införs i en ny paragraf. Det är med dagens lagstiftning lite otydligt hur en överträdelse av en fordonsspecifik hastighetsbegränsning ska behandlas och bötesbeloppen har varierat beroende på vilken hastighet som har gällt på vägen. Nu regleras det med samma gradering och samma avgift som vid hastighetsöverträdelse på väg där hastigheten är begränsad till 50 kilometer i timmen eller lägre.

7.7.3 Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon (91 §)

I paragrafen anges att den som bryter mot de trafikregler som anges i paragrafen kan påföras en avgift på 100 euro. Paragrafen motsvarar 14 § i gällande trafikbrottslag men vissa förseelser som i gällande lag leder till dagsböter kommer när denna lag träder i kraft att ge en avgift för trafikförseelse på 100 euro. Det gäller förseelser mot bestämmelser om väjningsplikt, både i korsning och vid olika manövrer i trafiken, skyldigheten att hålla avstånd och visa hänsyn mot den lätta trafiken, omkörningsförbud, åtgärder vid stannande av fordon, trafik på gånggator och gårdsgator, onödigt och störande körning och brott mot bestämmelser om bogsering.

7.7.4 Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning i motordrivna fordon (92 §)

Av trafiksäkerhetsskäl och för att stärka barnens rättigheter och säkerhet har avgifterna för dessa förseelser höjts. Den som inte använder bilbälte eller skyddshjälm kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro. Detta är en höjning på 30 euro mot tidigare. Försummar man sin skyldighet som förare eller vårdnadshavare att inte transportera barn på ett säkert sätt ska man påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro. Den summan är dubbelt så stor som ordningsboten är enligt gällande lag och är motiverad för att stärka barnens rätt till en tryggare trafikmiljö. Barn är skyddslösa och helt i händerna på föraren. Att inte försäkra sig om att de åker säkert är mer klandervärt än att inte sätta bilbälte på sig själv.

Att avgift kan påföras i relation till reglering om personer med funktionsnedsättning samt personer på bår eller i rullstol är en nyhet.

Den som färdas i en större buss ska upplysas om skyldigheten att använda bilbälte i bussen men busschauffören ansvarar inte för att passagerarna verkligen gör det och undantas därför från straffansvar gällande dessa bestämmelser.

7.7.5 Förseelser som gäller lastning av fordon och fordons massa och mått (93 §)

Enligt dagens trafikbrottslag leder denna typ av överträdelse till en ordningsbot på 70 euro. Enligt förslaget ska förseelserna leda till en avgift på 140 euro. Höjningen motiveras av att förseelser mot bestämmelser om lastning och koppling av tunga fordon kan orsaka stor skada och är så klandervärd att den motiverar ett belopp i paritet med andra förseelser mot vägtrafiklagen som leder till en avgift på 140 euro. I förhållande till den tidigare regleringen minskar ansvarskretsen från förare, ägare eller innehavare till endast föraren.

7.7.6 Otillåten personbefordran med motordrivet fordon (94 §)

I paragrafen finns bestämmelser om avgift för trafikförseelse för den som inte följer lagens bestämmelser om högsta antal passagerare i fordon.

Enligt dagens trafikbrottslag leder denna typ av överträdelse till en ordningsbot på 70 euro. Enligt förslaget ska förseelserna leda till en avgift på 140 euro. Höjningen motiveras av att förseelser mot bestämmelser om personbefordran kan orsaka stor fara för människor och är så klandervärd att den motiverar ett belopp i paritet med andra förseelser mot vägtrafiklagen som leder till en avgift på 140 euro.

7.7.6 Förseelser som gäller koppling av fordon (95 §)

Enligt gällande trafikbrottslag leder denna typ av överträdelse mot koppling av fordon till en ordningsbot på 70 euro. Enligt förslaget ska förseelserna leda till en avgift på 140 euro. Höjningen motiveras av att en felaktig hopkoppling av fordon är farligt och kan orsaka stor skada. Förseelsen är så klandervärd att den motiverar ett belopp i paritet med andra förseelser mot vägtrafiklagen som också leder till en avgift på 140 euro.

7.8 Särskilda bestämmelser

7.8.1 Hindrande av körning på grund av berusning (106 §)

I lagen införs en ny bestämmelse som ger polisen rätt att hindra en förare av ett motordrivet fordon att föra fordonet om alkoholutandningsprovet visar att föraren har alkohol i kroppen, men det på grund av provresultatet inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri. Körningen ska kunna hindras till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp. En förutsättning för att körningen ska få förbjudas eller hindras är att berusningen påverkar förarens körförmåga. I praktiken kommer åtgärden att rikta sig mot förare med en berusning på 0,2–0,5 promille.

7.8.2 Undantag från skyldigheten att följa trafikregler (107 §)

Avvikelser från trafikregler, skyldigheter som trafikanordningar anger, påbud, begränsningar, förbud eller bestämmelser om användningen av fordon får göras av en trafikant med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det i följande fall:

- som förare av eller passagerare i ett utryckningsfordon,
- i polisens, Tullens eller gränsbevakningens uppdrag,
- som förare av ett fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller gränsbevakningsväsendet.

Bestämmelserna om användningen av alarmanordningar ska inte längre vara lika strikta. I de fordon som används för ovannämnda uppdrag ska larm-

eller ljussignaler användas om det är nödvändigt för att varna andra trafikanter.

Det nya i bestämmelserna är att undantagsbestämmelserna också gäller behöriga myndigheter i en annan stat och förare av utryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de utför uppdrag på Åland som det avtalats om mellan Åland/Finland och den aktuella staten eller som det föreskrivs särskilt om.

7.8.3 Tillfällig avstängning av väg (110 §)

En nyhet i lagförslaget är att det inte längre är kommunen som fattar beslut om att stänga av en väg för hastighetstävling på vägar där landskapsregeringen är väghållare men som är belägna inom detaljplanerat område. Enligt förslaget är det alltid väghållaren som fattar ett sådant beslut. Orsaken till ändringen är att det är väghållaren som besitter kunskap om exempelvis vägens standard och trafikintensitet och som därför är den som kan bedöma om den del av vägen för vilken det anhållits om avstängning lämpar sig för arrangemanget i fråga om sin konstruktion och sina trafikmässiga egenskaper.

7.8.4 Reglering av specialtransporter (114 §)

I vägtrafiklagstiftningen finns regler om högsta tillåtna höjd, bredd, längd, totalmassa och axeltryck med mera för att en transport ska få förekomma på allmän väg. I vissa situationer kan dock transporter som överskrider de tillåtna mått- eller massagränserna för normal trafik genomföras. En sådan transport kallas specialtransport.

Bestämmelser om specialtransporter finns för närvarande dels i landskapsförordningen (1993:104) om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning, dels i blankettlagstiftning mot riksföreskrifter, huvudsakligen utfärdade av Traficom. Som helhet är dock lagstiftningen idag ofullständig på så vis att det saknas generella bestämmelser om förutsättningar för specialtransporter.

Den generella möjligheten till avsteg från alla bestämmelser som finns i landskapsförordningen om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning är enligt landskapsregeringen problematisk med hänsyn till trafiksäkerheten. Bestämmelserna finns för att specialtransporter ska ske säkert och ge minsta möjlig påverkan på övrig trafik. Många specialtransporter påverkar framkomligheten för övrig trafik. Bestämmelserna avser bland annat hur transporterna ska markeras, hur fort transporten får köra och hur många foljebilar och eller vägdirigerare som ska åtföljas transporten.

Specialtransporter behöver regleras och möjligheter till avvikelser från allmänna regler bör begränsas dels av säkerhetsskäl, dels för att minska den arbetsbörda hos landskapsregeringen som uppstår till följd av komplexa ansökningsärenden. I lagförslaget ingår därför förslag om att de bestämmelser i rikets vägtrafiklag som reglerar specialtransporter (157a-159 §§) ska göras tillämpliga på Åland. Det innebär att förutsättningar för specialtransporter finns reglerade och att det finns en tydlig grund för att det krävs tillstånd i vissa fall. I reglerna finns också en begränsning av vilka avvikelser som får medges genom tillstånd.

De närmare bestämmelserna om förutsättningar för tillstånd meddelas i riket av Traficom. Traficom meddelar också föreskrifter om sådana specialtransporter som på grund av att avvikelserna från gällande gränsen är så liten att något särskilt tillstånd inte krävs. De föreskrifter som Traficom meddelar om specialtransporter ska även fortsättningsvis vara eller sättas i kraft på Åland.

Landskapsregeringen avser att upphäva 9a § i landskapsförordningen (1993:104) om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och

belastning. Den bestämmelsen anger att landskapsregeringen får medge undantag från gällande bestämmelser om massa och mått på allmän väg. Dessa ändringar kommer att medföra att landskapsregeringen endast kan medge de avvikelser som kan medges i riket och att andra undantag inte kan göras.

I dag körs specialtransporter på Åland till exempel med traktor och släp. Specialtransporter med traktor och släp kommer enligt förslaget enbart vara möjligt för de typer av specialtransporter som specifikt räknas upp i blankettlagstiftningen. De är för närvarande:

- En släpvagn till en traktor som byggts för transport av en båt och som har åtminstone ett mått som överskrider ett mått som allmänt tillåts på väg.
- En släpvagn till en traktor som byggts för transport av ett fordon med hjul eller band och som har åtminstone ett mått som överskrider ett mått som allmänt tillåts på väg.

Det är troligt att denna reglering kommer att medföra ökade kostnader för transportörerna som behöver investera i ny utrustning. I förlängningen är det även att förvänta att regleringen medför dyrare transporter för kunderna och samhället. Det finns även en risk för att antalet transportörer minskar då möjligheten till undantag enligt 9a § (Specialtransporter) tas bort. För att klara av omställningen och de ökade kostnaderna föreslås därför en övergångsperiod om fem år.

I lagförslaget föreslås även att det införs krav på tillstånd för att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. För att ett tillstånd ska kunna utfärdas ska den sökande bland annat ha genomfört en utbildning för vägtransportledare på Åland eller inom EU eller att sökanden kan visa att han eller hon har erfarenhet av arbete som vägtransportledare. Idag finns få utbildade vägtransportledare på Åland.

Avseende kraven på vägtransportledare föreslås en övergångsperiod på fem år så att det finns en rimlig chans för transportörerna att skaffa sig relevant utbildning eller erfarenhet. Kraven på utbildning förutsätter bland annat att svenskspråkig utbildning ordnas på Åland.

De positiva följderna förväntas vara en ökad trafiksäkerhet genom att transporterna utförs av för uppgiften utbildad och erfaren personal, att transporterna utförs med för ändamålet besiktigade fordon (kopplingsbesiktningar) och i övrigt med fordon som är anpassade för transporten. Vidare förväntas de positiva effekterna vara att Åland får en ökad kunskapsnivå avseende specialtransporter och att bestämmelserna blir likvärdiga de i närregionerna.

7.8.5 Ändringssökande (116 §)

Ändring i beslut om avgifter för trafikförseelser ska inte i den första fasen sökas genom besvär, utan rättelse ska första begäras hos polismyndigheten. Förfarandet beskrivs tydligt i bestämmelsen om ändringssökande. Ändring i ett beslut om rättelseyrkande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen enligt vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Enligt huvudregeln ska avgiften betalas inom 30 dagar.

Bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (FFS 672/2002).

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse i riket. Landskapsregeringens bedömning är att Rättsregistercentralen ska verkställa också åländska trafikförseelseavgifter med stöd av den lagen. Trafikövervakare och domstol ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut. Rättsregistercentralen ska även underrättas om beslut genom vilka avgiften för trafikförseelsen har sänkts eller genom vilka avgiften har avförts.

7.9 Bestämmelser som inte längre regleras i vägtrafiklagen

I den gällande vägtrafiklagen finns bestämmelser om införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet. Dessa bestämmelser kommer att flyttas till landskapslagen om tillämpning på Åland av vissa bestämmelser i lagen om transportservice.

8. Förslag på ny trafikbrottslag

8.1 Allmänt

Som en följd av införandet av administrativ avgift som påföljd för trafikförseelser, behöver trafikbrottslagen (2004:28) för landskapet Åland genomgå genomgripande förändringar. Förändringarna är så stora att landskapsregeringen bedömer att det är mer ändamålsenligt att stifta en helt ny trafikbrottslag än att göra ändringar i den nuvarande.

Ändringarna gäller framför allt de mindre allvarliga förseelserna. Dels upphävs de bestämmelser som avser trafikförseelser, eftersom påföljden för trafikförseelser enligt förslaget till ny vägtrafiklag ska framgå direkt av den lagen, dels preciseras fordonsförseelserna.

De grundläggande straffrättsliga stadgandena om äventyrande av trafiksäkerheten och rattfylleribrotten med flera kommer dock att föras över i princip oförändrade till den nya trafikbrottslagen. Det föreslås dock att ett nytt trafikbrott införs i syfte att stävja trafikfarliga situationer då berusade framför lätta elfordon, exempelvis mopeler, och andra fordon som inte är motor-drivna fordon.

I samband med den omfattande omarbetningen av lagen har också annan straffrättslig lagstiftning på trafikens område samlats till trafikbrottslagen, för att göra de samlade påföljdsbestämmelserna området mer överskådliga. Efter den här omarbetningen ska de påföljder som kan komma i fråga inom ramen för vägtrafik återfinnas antingen direkt i vägtrafiklagen eller i trafikbrottslagen. Det innebär bland annat att påföljdsbestämmelser som idag finns i körkortslagen har flyttats till trafikbrottslagen.

8.2 Trafikfylleri med motorlöst fordon

Sedan ett antal år tillbaka förekommer olika typer av fordon som enligt fordonslagstiftningen är lätta elfordon.¹ Lätta elfordon ska bland annat inte kunna gå snabbare än 25 km/h och kan se ut på många olika sätt. En känd variant är den så kallade mopelen. Förare av lätta elfordon ska följa de trafikregler som gäller för cyklister.

Den åländska polisen har framfört till landskapsregeringen att det har uppstått trafikfarliga situationer när berusade förare framför lätta elfordon. Eftersom lätta elfordon ska följa de trafikregler som gäller för cyklar gäller bestämmelserna om rattfylleri inte för den som framför ett lätt elfordon.

Lätta elfordon och vissa cyklar med elassistans och motoriserade cyklar är tyngre och oftast snabbare än cyklar. Ett sådant fordon som framförs utan tillräcklig kontroll kan orsaka olyckor med allvarligare konsekvenser än vad en cykel typiskt sett kan.

I riket finns en särskild straffbestämmelse i strafflagen (FFS 39/1889) om trafikfylleri med motorlöst fordon (23 kap. 9 §). Enligt bestämmelsen är det straffbart att framföra ett motorlöst fordon, en motoriserad cykel eller ett lätt

¹ Med lätt elfordon avses enligt 29 § fordonslagen (FFS 82/2021) ett fordon med elmotor vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som inte än en i 28 § 1 mom. avsedd cykel med elassistans eller ett i ramförordningen om fordon i kategori L avsett fordon i kategori L.

elfordon under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyra någon annans säkerhet.

Landskapsregeringen föreslår att ett motsvarande straffstadgande tas in i den åländska trafikbrottslagen. Stadgandet innebär inte att det gäller någon specifik promillegräns för motorlösa fordon, utan påföljd kräver att någon annans säkerhet äventyras i samband med att fordonet framförs under påverkan av alkohol eller annat rusmedel.

I riket avser kommunikationsministeriet att utreda om det bör införas en promillegräns även vid framförande av motorlösa fordon. Landskapsregeringen har inga motsvarande planer för Åland.

8.3 Ny struktur för fordonsförseelser

I samband med revideringen av trafikbrottslagstiftningen har det framkommit att flera straffstadganden har blivit otydliga i samband med att ändringar i annan lagstiftning har skett. Det gäller bland annat flera förseelser mot bestämmelser i lagen om besiktning och registrering av fordon och fordonslagen, som är tillämplig på Åland genom blankettlagstiftning. De krav på tydlighet som ställs på straffrättsliga stadganden, kräver att förseelserna specificeras och tydliggörs på samma sätt som förseelser mot vägtrafiklagen har tydliggjorts.

Strukturellt har det i beredningsarbetet diskuterats om förseelser mot landskapslagen om besiktning och registrering lämpligen borde återfinnas i den lagen, på samma sätt som trafikförseelserna återfinns i vägtrafiklagen. Eftersom det på fordonsområdet dock också finns skyldigheter i fordonslagen, som är en blankettlag, skulle en sådan metod leda till att även förseelser mot fordonslagen borde framgå i den lag som gör rikets fordonslag tillämplig på Åland. Kvar i trafikbrottslagen skulle då endast de grövre gärningarna i trafiken vara, det vill säga äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleribrotten med mera. Det finns goda argument för en sådan ordning, exempelvis att det är logiskt att påföljder för avvikelse från en bestämmelse återfinns på samma ställe som den bestämmelse som anger skyldigheten. Eftersom fordonslagens bestämmelser inte framgår direkt av den åländska lagen, skulle det dock ändå inte bli så att skyldigheten i fråga framgår av samma lagstiftning som påföljdsbestämmelsen. Landskapsregeringen bedömer att det heller inte vore lämpligt att bestämma påföljder för brott och förseelser mot fordonslagen i den lag som gör fordonslagen tillämplig på Åland, eftersom det normalt inte är där påföljdsbestämmelser finns och därför kan anses otydlig och otillgänglig för gemene man. Landskapsregeringen bedömning är att eftersom stadganden om påföljder kräver särskilt tydlighet och ska vara så lättillgängliga för gemene man som möjligt, är det mer ändamålsenligt att samla fordonsförseelser i trafikbrottslagen än att placera dem i den lag som gör fordonslagen tillämplig på Åland. Eftersom brott och förseelser mot fordonslagen bör återfinnas i trafikbrottslagen, är det enligt landskapsregeringens mening logiskt att också brott och förseelser mot landskapslagen om besiktning och registrering återfinns i trafikbrottslagen. Samma sak gäller förseelser mot körkortslagen, som också är förseelser på trafikens område. Avsikten med bearbetningen är att trafikbrottslagen ska ge en samlad bild över dels de grövre brotten i trafiken, dels förseelser vad gäller fordon, besiktning och registrering och körkortsfrågor.

För att skapa tydlighet i de stadganden i trafikbrottslagen som anger en påföljd för ett brott mot en skyldighet som framgår i fordonslagen, har de byggts upp på ett särskilt sätt. Dels anger de vilken paragraf i aktuell lagstiftning som skyldigheten i fråga framgår, dels innehåller de en informativ beskrivning av vad skyldigheten innebär. På så vis kan man redan genom att ta del av trafikbrottslagen få en bild av vilka specifika gärningar som kan leda

till en påföljd. Syftet med detta är att göra det enklare att ta till sig lagstiftningen.

Vad gäller fordonsförseelser innehåller förslaget till ny trafikbrottslag dels förseelser på bötesnivå, dels förseelser för vilka påförs en administrativ avgift. Den ordningen hör samman med vilken påföljd som riket har för olika typer av förseelser. På samma sätt som riket övergick från ordningsbot till administrativ avgift för förseelser mot vägtrafiklagen, har riket i sin nya fordonslag övergått till att de lindriga förseelserna ska leda till en administrativ avgift istället för en ordningsbot. Av samma skäl som landskapsregeringen anser att Åland ska övergå till administrativ avgift avseende trafikförseelser, bör Åland också övergå till den påföljden för vissa fordonsförseelser som tidigare ledde till ordningsbot. Detta medför också att en del av påföljderna i trafikbrottslagen (avgifterna) helt och hållet hör till Ålands lagstiftningsbehörighet. Se mer om övergången från ordningsbot till administrativ avgift i avsnitten 5.5 och 7.2. I rikets fordonslag kallas den avgift som påförs vid fordonsförseelser för ”avgift för trafikförseelse som påförs vid fordonsförseelse” (se 195 § fordonslagen). För att förenkla administrationen av dessa, som avses genomföras med rikets IT-stöd, föreslås att samma benämning används på Åland.

Liksom tidigare anses förseelser avseende fordon vara mer klandervärda om de begås av den som är ansvarig för dess skick, besiktning och registrering än om de begås enbart av en förare som inte är exempelvis ägare. Förseelser som begås av den ansvariga leder därför till böter. Förseelser som begås av föraren – i de fall föraren inte också är den ansvariga – leder dock typiskt sett till en avgift, som är en lindrigare påföljd än böter och som beloppsmässigt motsvarar den tidigare ordningsboten.

8.4 Förseelser mot körkortslagen

Som nämnts tidigare har bearbetningen av trafikbrottslagen inneburit att körkortslagens bestämmelser har flyttats till trafikbrottslagen. Att bestämmelserna har flyttats innebär ingen ändring i dem.

8.5 Bestämmelse som fallit bort

Bestämmelsen om felparkering i 15 § dagens trafikbrottslag har inte förts med till den nya trafikbrottslagen. Normalt leder felparkering till en parkeringsbot. Om en felaktig parkering dessutom innebär en fara för andra trafikanter, bör frågan hanteras enligt bestämmelsen om äventyrande av trafiksäkerheten. Någon särreglering om felparkeringar behövs därför inte i trafikbrottslagen sedan trafikförseelserna flyttats till vägtrafiklagen och precisrats.

8.6 Generella bestämmelser

De avslutande bestämmelserna i förslaget till ny trafikbrottslag innehåller generella stadganden som berör flera av de andra bestämmelserna i lagen. De är främst av administrativ art och rör bland annat hur trafikförseelseavgift som påförs vid fordonsförseelse ska påföras, hur uppgifter ska anmälas till körkortsregistret och att påföljd för förseelser inte ska påföras om tilläggs-skatt enligt 47 a § i fordonsskattelagen (FFS 1281/2003) kan påföras för samma gärning.

9. Förslag på blankettlag om överlastavgift

Som framgår i avsnitt 6.1.4 om lagstiftningsbehörighet anser landskapsregeringen att den administrativa avgift för överlast som rikets lag om överlastavgift (FFS 51/82) reglerar rätteligen hör till Ålands lagstiftningsbehörighet. Landskapsregeringen föreslår att området regleras genom att rikets lag sätts

i kraft på Åland. Landskapsregeringen ser för närvarande ingen anledning att föreslå några andra bestämmelser om överlastavgiften, exempelvis vad gäller storlek och situationer då den ska påföras, än de som finns i rikets lag. Att överlastavgiften ska tillfalla Åland istället för riket framgår i det förslag till landskapslag som ska sätta i kraft rikets lag om överlastavgift.

Riket bör rimligen som en följd av detta ändra den referens till åländsk lagstiftning som finns i 1 § rikets lag om överlastavgift.

10. Övriga följdändringar

10.1 Allmänt om ny blankettlagstiftning och följdändringar

Ändringarna i vägtrafiklagen och trafikbrottslagen är så omfattande att de påverkar flera andra lagar på trafikens område. Dels leder förslagen till ett behov av ny blankettlagstiftning om flyttning av fordon. Därutöver leder ändringarna till att vissa följdändringar behöver göras i körkortslagen och landskapslagen om besiktning och registrering.

10.2 Ny blankettlag om lagen om flyttning av fordon

Den 1 januari 2019 trädde nya bestämmelser i kraft gällande flyttning av fordon. Bestämmelserna infördes som ett nytt 5a kapitel i vägtrafiklagen i samband med många andra bestämmelser i åländsk lagstiftning om cirkulär ekonomi, bland annat regler om avfallshantering och producentansvar (se mer i LF nr 7/2017–2018). Bestämmelserna utgör blankettlagstiftning som satte i kraft rikets lag om flyttning av fordon (FFS 828/2002), med vissa avvikelser som angavs i kapitlet.

Bestämmelserna är fortfarande ändamålsenliga. Däremot bedömer landskapsregeringen att de inte passar in i strukturen för den nya vägtrafiklagen eftersom lagen också berör flyttningar utanför väg. Landskapsregeringen föreslår därför att bestämmelserna flyttas till en egen lag som gör rikets lag om flyttning av fordon tillämplig på Åland. Riket har dessutom stiftat en ny lag med samma namn men med ett nytt FFS-nummer (FFS 1508/2019). Ändringarna i den nya lagen hade ingen betydelse i sak.

10.3 Ändringar i körkortslagen

Körkortslagen för Åland är en del av trafiklagstiftningen. Den har kopplingar till nu gällande vägtrafiklag och trafikbrottslag. Kopplingen till trafikbrottslagen hänger framför allt samman med att trafikbrott och upprepade förseelser kan leda till körkortsingripanden. Den nya vägtrafiklagen och trafikbrottslagen medför därför behov av vissa ändringar i körkortslagen som inte innebär någon förändring i sak gentemot det som gäller på Åland idag.

Till största delen avser förslagen till ändringar att justera referenser till vägtrafiklagen och trafikbrottslagen. En bestämmelse har flyttats från vägtrafiklagen till körkortslagen eftersom den passar bättre in där. Det gäller bestämmelsen om att ett körkortspliktigt fordon inte får överlämnas för att köras på väg av någon som inte är berättigad till det. I en ny paragraf anges att bestämmelser om straff för brott eller avgift för förseelse mot körkortslagen finns i trafikbrottslagen.

10.4 Ändringar i landskapslagen om besiktning och registrering

Landskapslagen om besiktning och registrering är en del av trafiklagstiftningen. Den har kopplingar till nu gällande vägtrafiklag redan genom att tillämpningsområdet gäller fordon som avses i vägtrafiklagen. Den kopplingen behöver uppdateras med en referens till den nya vägtrafiklagen.

I nu gällande vägtrafiklag finns bestämmelser som ger polisen befogenhet att förhindra fordons användning genom att avlägsna och omhänderta

registreringsskyltar och registreringsbevis om fordonet till exempel är i dåligt skick eller inte har vederbörligen besiktats eller registrerats. Landskapsregeringen föreslår att bestämmelserna flyttas till 19 § landskapslagen om besiktning och registrering, som också reglerar befogenheter i samband med upptäckt av att fordon uppvisar brister. Ingen ändring i sak är avsedd.

11. Förslagets verkningar

11.1 Konsekvenser för allmänheten

Vägförslaget reglerar människors beteende i trafiken. Ett av syftena med vägförslaget är att göra vägförslaget tydligare och mer lättförståelig för alla trafikanter, vilket på sikt kan öka trafiksäkerheten.

En fungerande trafik är en förutsättning för ett levande samhälle och berör så gott som alla. Genom en förbättrad trafiksäkerhet får man också mindre kostnader för social- och hälsovården. Trafikolyckor orsakar förutom ett stort personligt lidande också stora ekonomiska skador. Det är dock svårt att på förhand avgöra hur den nya vägförslagen inverkar på trafiksäkerheten och vilka ekonomiska konsekvenser den medför.

År 2019 inträffade enligt polisens statistik 477 trafikolyckor på Åland. I dessa olyckor skadades 39 personer, varav fyra personer allvarligt. Tre personer förolyckades i trafiken år 2019. Sett till ålder kan nämnas att bland de trafikolyckor som skedde år 2019 var 26 procent av de inblandade i åldern 18–29 år. Andelen personer under 18 år var år 2019 endast knappt tre procent. Ungefär nio procent av de inblandade personerna var 70 år eller äldre.

11.2 Konsekvenser för myndigheterna

11.2.1 *Polisen*

Den avgift för trafikförseelse som föreslås införas genom den nya vägförslagen medför att trafikförseelse avkriminaliseras. Det medför i sin tur att någon förundersökning med anledning av brott inte behöver utföras vilket möjliggör en omfördelning av resurserna. Detta resonemang bygger dock på grundpresumtionen att verksamheten i normalfallet fungerar med ett större antal fältresurser än vad som kan betraktas som minimiantal ur ett arbetarskyddsperspektiv. Från polismyndighetens sida konstateras att den åländska polisstyrkan redan är så nedbantad att slopandet av förundersökning inte med dagens resursfördelning kan förväntas frigöra några resurser. Däremot går det troligen att omfördela fältpatrullernas disponibla tid till att utföra ett bredare urval av uppgifter.

Innan den nya vägförslagen träde i kraft i Finland låg antalet trafikförseelser på nationell nivå relativt stabilt runt 350 000 överträdelser per år. Under åren 2020 och 2021, alltså direkt efter att den nya vägförslagen infördes i riket, minskade antalet trafikförseelser som ledde till påföljd med en tredjedel. En del av förklaringen till nedgången är sannolikt introduktionen av ett nytt datasystem för hantering av trafikförseelseavgifterna. Även trots det kan minskningen bero på att vissa tidigare kriminaliserade beteenden i trafiken lämnades helt utan påföljd i rikets nya vägförslag.

På Åland registrerades 971 fall av trafikförseelse under 2021. I 347 av dessa fall utgjordes gärningen av en hastighetsöverträdelse. Påföljden för hastighetsöverträdelse är en ordningsbot på 70 till 200 euro. Summan varierar i förhållande till hur grov överträdelsen är samt vilken hastighetsbegränsning som råder på vägen. Om man förenklat antar att varje hastighetsöverträdelse leder till en avgift på 140 euro, kan det antas att övergången från ordningsbot till trafikförseelseavgift kommer att inbringa cirka 50 000 euro per år till landskapet. Summan gäller alltså bara hastighetsöverträdelse. Därtill kommer belopp som ska betalas till följd av andra typer av förseelser i trafiken.

I RP 180/2017 (s. 160) lyfts skillnaden mellan det straffrättsliga och det administrativa systemet upp.

[...] Enligt inrikesministeriets bedömning kan ibruktagandet av systemet med avgift för trafikförseelse årligen innebära över 10 000 begäranden om omprövning. Handläggningen av begärandena om omprövning förutsätter personalresurser. Ändring i ett myndighetsbeslut om begäran om omprövning kan sökas genom besvär hos domstolen. Förvaltningsärenden överklagas hos förvaltningsdomstolen. [...]

Antalet ärenden vid Ålands polismyndighet är avsevärt mycket lägre. Detta måste vägas mot det faktum att organisationen är väsentligt mycket mindre än de minsta polisinrättningarna i riket. De stödtjänster som är inrättade som standard inom rikets polisinrättningar (juridiska avdelningar m.m.) har ingen motsvarighet inom Ålands polismyndighet. Ett stort antal omprövningar och överklaganden till förvaltningsdomstol riskerar således medföra en större (negativ) nettoresurseffekt för Ålands polismyndighet, än för rikets polisinrättningar. Med det sagt överklagas även ärenden som behandlas straffrättsligt och även dessa medför arbete för myndigheten. Om man lägger till grund att antalet omprövningar och senare besvär i det stora hela motsvarar dagens mängd överklaganden bör slutresultatet bli något av ett nollsummespel.

I samband med att den nya vägtrafiklagen och avgiften för trafikförseelse trädde i kraft i riket utvecklades nya automatiserade datasystem för en kostnad i storleksordningen 3 - 4 miljoner euro fördelade över flera år. För Ålands polismyndighetens del konstateras att systemet finns och är i användning. I den mån processen för utfärdande av en eventuell åländsk trafikförseelseavgift inte i betydande grad avviker från den befintliga processen i riket har kostnaden för att anpassa systemet för åländskt bruk angivits till cirka 300 000 euro. I och med att man då denna prisindikation togs fram inte hade vetskap om att de åländska trafikförseelseavgifterna skulle tillfalla Åland, bör den summan ses som en indikation. Det kan tilläggas att myndigheten inte kommer att kunna undvika denna investering helt oberoende av om Åland inför en trafikförseelseavgift eller ej. I och med att rikets anmälnings-system för brottsanmälningar förnyas kommer ett motsvarande arbete, i någon form, ändå behöva utföras för att integrera den åländska lagstiftningen i systemet.

Polismyndigheten konstaterar vidare att en totalrevision av vägtrafiklagen inklusive all berörd kringlagstiftning förutsätter att berörd personal får adekvat utbildning inom området. Myndigheten konstaterar vidare att utkastet till ny åländsk vägtrafiklag till viss utsträckning liknar, men inte är helt lik rikets vägtrafiklag. Detta innebär att det relativt omfattande skolningspaket som togs fram för polisförvaltningen i riket i förbindelse med införandet av rikets nya vägtrafiklag inte är direkt tillämbart på Åland. Detsamma gäller den utbildning i ämnet som polisstuderanden erhåller under sin grundutbildning i Polisyrkeshögskolan. Konsekvensen för myndighetens del blir att det måste produceras en lokal konverteringsutbildning där skillnaderna mellan rikets lagstiftning och den åländska lagstiftningen tydligt framgår. En uppskattning av vad kostnaden för förverkligande kunde vara är svår att ge.

Trafik utgör ett specialområde vilket ställer krav på spetskompetens. Kunskap är färskvara och områden som exempelvis övervakning av yrkestrafik, tung trafik och farligt gods utgör alla arbetsuppgifter som förutsätter kontinuerlig skolning och möjlighet att fortlöpande arbeta med uppgiften. I och med att trafik är ett område under åländsk lagstiftningsbehörighet måste specialkompetensen utvecklas inom myndigheten.

11.2.2 Fordonsmyndigheten

Lagförslaget bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för Fordonsmyndigheten.

11.2.3 Väghållarna

I lagförslaget föreslås att det är landskapsregeringen som ska besluta om och sätta upp vägmärken som anger väjningsplikt på alla vägar som ansluter till en allmän väg som sköts av landskapet medan kommunen har samma uppgifter när en enskild väg ansluter till en kommunalväg. Bestämmelsen finns inte i gällande lag men det är motiverat att huvudvägens väghållare svarar för uppsättandet av vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan allmänna vägar och mindre vägar. Förslaget innebär marginellt större kostnader för väghållare av allmänna vägar. Förslaget medför även behov av något utökad kontrollverksamhet eftersom väghållaren vid vägsyn även behöver kontrollera väjningspliktsskyltar på anslutande vägar.

När kommunen tar beslut om uppsättande av trafikanordningar ska detta meddelas till landskapsregeringen. Landskapsregeringen meddelar uppgifterna vidare till Trafikverkets informationssystem. Tillgänglig information om trafikanordningarna möjliggör val av optimala rutter och förmedling av varningar till fordonens informationssystem. Detta medför inga större administrativa kostnader.

11.3 Konsekvenser för jämställdheten, miljön och barn

Enligt landskapsregeringens bedömning kommer införandet av en ny åländsk vägtrafiklagstiftning inte att medföra några förutsebara jämställdhetskonsekvenser. Majoriteten av dem som lagförs för trafikbrott på Åland, i likhet med resten av västvärlden, är män. Av de trafikförseelser som kommit till polisens kännedom på Åland år 2021 var 70 procent av alla lagförda personer män. Utformningen av den åländska vägtrafiklagen kan inte förväntas få någon nämnvärd påverkan på jämställdheten.

Miljön påverkas inte av lagförslaget.

För barn bedöms förslaget få flera positiva effekter. Bland annat ställs högre krav när barn ska transporteras i trafiken. Enligt gällande vägtrafiklag får barn som är äldre än tre år men kortare än 135 cm tillfälligt färdas i ett fordon utan bilbarnstol eller bälteskudde. Landskapsregeringen föreslår att detta undantag tas bort. Landskapsregeringen uppfattar det allmänna rättsmedvetandet så att barn ska transporteras på ett säkert sätt. Av det skälet föreslås också att undantaget som tillåter att barn under tre år får åka i en taxi utan bilbarnstol eller annan säkerhetsanordning tas bort. Påföljden för den som transporterar barn i strid med bestämmelserna höjs.

12. Ärendets beredning

Detta lagförslag har utarbetats av en arbetsgrupp. Arbetsgruppen bestod av tjänstemän från polismyndigheten, landskapsregeringens infrastrukturavdelning, fordonsmyndigheten och lagberedningen. Ett utkast till lagförslag sändes på remiss den. Remisstiden gick ut den... Utlåtanden lämnades in av flera remissinstanser...

Detaljmotivering

1. Vägtrafiklag för Åland

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § *Tillämpningsområde.* I paragrafen anges att lagen är tillämplig för att reglera trafik på väg. Vad som menas med väg definieras i 2 §. Det finns

dock bestämmelser i lagen som tillämpas när man framför ett fordon utanför väg och bestämmelser som är tillämpliga vid trafik både på och utanför väg. I 8 § finns en bestämmelse om varsamt körande utanför vägen och i 44 § finns bestämmelser om förande, stannande och parkerande av motorfordon utanför väg. Bestämmelserna om personlig skyddsutrustning och om persontransporter ska tillämpas både när ett fordon förs på väg och när det förs utanför väg.

2 § *Definitioner*. I paragrafen definieras de termer som används i lagen. För att underlätta läsbarheten har termerna placerats i bokstavsordning.

De flesta definitioner står för sig själva och behöver ingen närmare presentation men några termer kan behöva en förklaring.

Cykelbana är en väg eller del av väg avsedd för cykeltrafik. Enligt 20 § ska cykel i första hand föras på en cykelbana och enligt 49 § ska lätta elfordon och motoriserade cyklar följa de trafikregler och trafikanordningar som gäller cyklister, vilket innebär att även sådana fordon i första hand ska framföras på en cykelbana. Enligt vägmärkesförordningen får även en moped med låg effekt föras på en cykelbana. Om mopedtrafik inte ska tillåtas på cykelbanan är det angivet med en tilläggstavla med texten ”ej moped”.

Gående är den som går, joggar eller springer men också den som åker skidor, rullskidor, rullskridskor eller liknande. Liknande kan till exempel vara en rullbräda. Både den som skjuter en barnvagn eller en rullstol framför sig och den som sitter i är gående. Med förflyttningshjälpmedel som stöder förflyttning till fots avses till exempel balanserande en- eller flerhjuliga persontransportanordningar, som till exempel balansskotrar (hoverboard). Med förflyttningshjälpmedel avses också elsparkcyklar, elektriska rullstolar och andra liknande eldrivna färdmedel. Fortskaffningsmedlen får ha en maximal effekt på 1 kW och en maxhastighet på 15 km/h. Definitionen av ett förflyttningshjälpmedel framgår av 1 § fordonslagen.

Gångfart har inte tidigare definierats i lagstiftningen. Som gångfart betraktas en hastighet av högst 7 km/tim. Beteckningen gångfart används exempelvis i samband med reglering av hastigheten på gågator och gårdsgator. På sådana gator ska alla trafikanter vistas på lika villkor, vilket innebär att den långsammaste trafikantgruppens genomsnittliga hastighet ska iaktas av alla. Den hastigheten bedöms vara 7 km/tim.

Trafikant har en något vidare betydelse än beteckningen vägtrafikant i rikets vägtrafiklag eftersom även den som för ett fordon utanför väg är en trafikant men ingen vägtrafikant. Som trafikanter definieras alla som befinner sig på en väg eller som för ett fordon på en väg samt den som för ett fordon utanför en väg. Även en person som står inne på en tomt och med hjälp av en mobiltelefon parkerar sitt fordon som befinner sig ute på vägen är en trafikant. I denna bestämmelse beaktas således fordonens automatisering.

Definitionen av *väg* är central i lagen och är enligt konventionen om vägtrafik² ”hela ytan av en väg eller gata som är öppen för allmän trafik”. I den här lagen är definitionen ”allmän och enskild väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik och som inte stängts av för allmän trafik”. Annan led kan till exempel vara en gång- eller cykelbana eller en ridväg. Innebörden av beteckningen väg är densamma som i nuvarande lag.

Det väsentliga för bedömningen av om ett område allmänt används för trafik är om området är öppet för allmän trafik. Vem som äger markområdet har ingen betydelse, men däremot kan det vara av betydelse på vilket sätt områdets ägare eller innehavare har avsett att området ska användas. Ett område som allmänt används för trafik är antingen ett allmänt område (till

² Konventionen om vägtrafik, Wien den 8 november 1968.

exempel ett parkeringsområde som ägs av en kommun) eller ett privat område (till exempel ett parkeringsområde till en stormarknad).

Ett område som har stängts av för allmän trafik med någon typ av hinder omfattas inte av reglerna i lagen. Det kan vara ett avstängt fabriksområde, om fabriksområdet inte ursprungligen har avsetts för och inte heller används för allmän trafik.³ Det kan också vara en väg som tillfälligt stängts av med en bom eller någon annan trafikanordning, till exempel för reparationsarbeten eller rallytävlingar men också en enskild väg som stängts av med en bom.

2 kap. Principer för vägtrafik

3 § *Allmänna skyldigheter.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om trafikanternas allmänna skyldigheter. I paragrafens 1 mom. anges det för det första att trafikanterna ska följa trafikreglerna. Vad som avses med trafikregler i denna paragraf ska ges en vid tolkning: exempelvis är trafikövervakarnas tecken och trafikanordningarna förknippade med många trafikregler. Utöver trafikreglerna ska trafikanterna iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för att undvika olyckor. Bestämmelser om de skyldigheter som anges i paragrafen finns i artikel 7.1 i konventionen om vägtrafik.

En trafikant som följer trafikreglerna iakttar i princip också sådan försiktighet som trafiken kräver. Trafikreglerna definierar dock inte till fullo gränserna för hur trafikanterna ska agera i trafiken. Principerna kompletterar således reglerna. Principerna behövs eftersom det inte är möjligt att på förhand reglera alla tänkbara trafiksituationer med hjälp av detaljerade trafikregler.

4 § *Skyldighet för trafikanter att vara förutseende.* Denna princip har inte tidigare uttryckts i lagstiftningen, men den är allmänt erkänd i rikets rättspraxis. Paragrafen innehåller en bestämmelse om trafikanternas skyldighet att förutse andra trafikanters agerande för att undvika fara och skada. Trafikanterna ska anpassa sitt eget agerande så att en trygg trafik främjas.

Skyldigheten att vara förutseende kräver att trafikanterna anpassar sitt agerande till de rådande omständigheterna. Exempelvis har en trafikant, i det fall att en annan trafikant missar att följa trafikreglerna bättre möjligheter att undvika en trafikolycka genom att föra sitt fordon med en situationsanpassad hastighet som är korrekt med tanke på omständigheterna.

Om en trafikant har särskild kännedom om omständigheterna, till exempel lokalkännedom, eller särskild kännedom om fordonets egenskaper, kan trafikantens skyldigheter bedömas med beaktande av detta. Den särskilda kännedomen kan innebära att trafikanten är skyldig att förutse trafikhändelserna i större utsträckning än normalt.

I närheten av en skola är det till exempel möjligt att förutse att det rör sig barn i området. Trafikanterna är skyldiga att använda all den kännedom de har för att förhindra trafikolyckor.

Skyldigheten att vara förutseende utesluter inte betydelsen av en annan central princip för vägtrafiken, nämligen tillitsprincipen. Tillitsprincipen innebär att en trafikant som följer trafikreglerna har rätt att lita på att också andra trafikanter följer trafikreglerna. Detta är dock inte fallet om det på grund av en annan trafikants agerande eller egenskaper tydligt kan observeras att denne inte kommer att följa trafikreglerna eller att denne har nedsatt förmåga att göra det. I dessa situationer förutsätter tillitsprincipen att principen att vara förutseende följs.

Tillitsprincipen har inte inkluderats i lagen, medan principen att vara förutseende finns med. Att följa lagstiftningen utgör grunden för allt agerande i

³ HD 1989:22

trafiken, och det behövs inte några särskilda bestämmelser om detta. En trafikant kan dock inte blint lita på att en annan trafikant följer trafikreglerna i alla situationer.

5 § *Tryggt framförande av fordon*. I paragrafen anges en skyldighet att anpassa fordonets hastighet och avstånd till andra trafikanter, så att trafiksäkerheten inte äventyras. Vid bedömningen av hastigheten och avståndet ska man beakta vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordonets belastning och lastens art samt trafikförhållandena. Man ska kunna behålla kontrollen över fordonet i alla situationer inom det område som reglerna kräver. Att behålla kontrollen innebär att föraren ska kunna stanna fordonet kontrollerat oavsett vilken situation det är fråga om och att det ska vara möjligt att väja i alla trafiksituationer. Föraren får inte heller köra fortare än att fordonet kan stannas på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka och i alla förutsägbara situationer.

6 § *Fordons användning*. Enligt 1 mom. i denna paragraf ska föraren behandla sitt fordon så att det inte orsakar oskäligt buller, oskäligen luftföroreningar eller oskäligen olägenhet. Som oskäligen olägenheter betraktas till exempel buller och luftföroreningar som inte orsakas av fordonets normala användning och som lätt kan undvikas. Olägenheterna kan drabba fordonets passagerare, andra trafikanter eller omgivningen.

I 2 mom. finns bestämmelser om lastning av ett fordon. Ett fordon ska lastas så att lasten inte kan medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra därmed jämförbara men eller onödigt buller. Som onödigt buller betraktas annat buller än sådant som uppkommer vid normal lastning av fordonet, samt buller som orsakas av lastningen men som kunde undvikas. Bestämmelsen motsvarar artikel 30.2 a, b och c i konventionen om vägtrafik.

7 § *Biståndsskyldighet*. Enligt denna paragraf ska en trafikant stanna på en trafikolycksplats och efter sin förmåga hjälpa de skadade samt även i övrigt medverka i de åtgärder som kan behövas med anledning av olyckan.

Det första man ska göra på en olycksplats är att överblicka den så att man sedan kan prioritera vad som behöver göras först, något som varierar beroende på situationen. Sedan ska man i den ordning som man bedömer det lämpligt varna andra trafikanter, larma och utföra första hjälpen.

Det är motiverat att bestämmelsen tas in bland principerna för vägtrafiken, eftersom det i strafflagen (FFS 39/1889) för närvarande föreskrivs straff för försummelse av biståndsskyldigheten. Utsättande regleras i 21 kap. 14 § i strafflagen och försummelse av räddningsåtgärd regleras i 21 kap. 15 §.

8 § *Allmänna skyldigheter för trafik utanför väg*. Även den som framför ett fordon utanför vägen är skyldig att iaktta den omsorg och varsamhet som påkallas av omständigheterna. Det betyder att föraren till exempel ska anpassa sin färdväg, hastighet och färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan och köra på ett sådant sätt att natur och miljö inte tar onödig skada.

3 kap. Trafikregler

Allmänna regler

9 § *Anvisningar för trafiken*. I paragrafen anges att man ska följa trafikreglerna och att man ska prioritera anvisningar framför generella trafikregler. Om trafiken regleras med trafiksignaler ska dessa följas trots att väjningsplikt anges med ett vägmärke. Momentet motsvarar artikel 5 i konventionen om vägtrafik.

10 § *Anvisningar av trafikövervakare.* En trafikant är skyldig att alltid följa de anvisningar som ges av en trafikövervakare eller någon annan som övervakar trafiken oberoende av vad som anges med fasta vägmärken eller trafiksignaler. Momentet motsvarar artikel 6 i konventionen om vägtrafik. En trafikövervakare är oftast en polis men även en gränsbevakningsman kan vara trafikövervakare inom sitt verksamhetsområde. Detta anges i 104 §. Andra som reglerar trafiken kan till exempel vara en vakt vid ett vägbygge eller någon som förordnats att reglera trafiken på grund av ett arrangemang eller en olycka. Närmare bestämmelser om hur andra som reglerar trafiken utses finns i 56 §.

11 § *Allmänna hastighetsbegränsningar.* I en tätort får ett fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen, om inte någon lägre hastighetsbegränsning är angiven med vägmärke. Tätort anges med vägmärke.

Utanför tätort gäller den så kallade bashastigheten 70 kilometer i timmen om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med vägmärke.

12 § *Fri väg för utryckningsfordon och procession.* En trafikant ska lämna fri väg för utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- eller ljussignaler. I motsvarande bestämmelse i rikets vägtrafiklag används uttrycket lämna fri passage. Uttrycket lämna fri väg som används i denna lag har samma betydelse som lämna fri passage. Förare som ska lämna fri väg ska köra åt sidan och stanna om det är nödvändigt. Momentet motsvarar artikel 34.1 i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens 2 mom. får en trafikant inte heller bryta eller hindra ett begravningsfölje, en grupp av barn som står under ledares uppsikt eller någon annan procession. Detta gäller inte förare av utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler.

13 § *Hinder på väg.* Enligt paragrafens 1 mom. får man inte lämna något på en väg som kan vara till fara eller olägenhet för trafiken. Om man råkar tappa något på vägen är man skyldig att genast avlägsna det. Om det inte går måste man varna andra trafikanter genom att till exempel sätta ut en varningstriangel. Upptäcker man ett hinder på vägen bör man agera på samma sätt och om hindret inte går att avlägsna, snarast meddela Landskapsalarmcentralen.

14 § *Viltolycka.* Vid en sammanstötning mellan ett motordrivet fordon och ett större djur är fordonets förare skyldig att stanna och märka ut olycksplatsen och så fort som möjligt underrätta Landskapsalarmcentralen. Detta gäller även om djuret inte är synbarligen skadat. Platsen där djuret ligger eller där det lämnat platsen kan markeras med någon typ av markeringsremsa eller med något annat som är väl synligt, till exempel en påse eller en halsduk. Om platsen där djuret lämnade platsen markeras blir det lättare för eftersöksjägare att spåra upp djuret och avsluta dess lidande eller konstatera att djuret inte finns kvar i närheten.

Gångtrafik

15 § *Gående på väg.* Enligt 1 mom. ska gående använda gångbanan eller vägrenen. Dessutom anges det att gående inte i onödan får hindra eller störa den övriga trafiken. Ett störande beteende kan till exempel vara att gå långt ute på körbanan eller att bära på ett skrymmande föremål som hindrar den övriga trafiken. Momentet motsvarar artikel 20.2 i konventionen om vägtrafik.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren eller om gångbanan eller vägrenen inte är framkomlig, ska gående enligt paragrafens 2 mom. använda

cykelbanans eller körbanans kant. Momentet motsvarar artikel 20.3 och 20.4 i konventionen om vägtrafik.

Enligt paragrafens 3 mom. ska gående som använder vägrenen eller körbanan om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. Det är säkrare att gångtrafikanten ser trafiken innan mötet och har möjlighet att gå åt sidan, särskilt i mörker. Den som till exempel åker rullskidor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart ska färdas längst till höger om det är lämpligare. Gångfart definieras i 2 §. Momentet motsvarar artikel 20.5 i konventionen om vägtrafik.

I 4 mom. finns ett nytt stadgande som rekommenderar den som går på en gemensam gång- och cykelbana att gå på vänster sida i färdriktningen. Bakgrunden till att rekommendationen införs är den ökande trafiken med lätta elfordon och motoriserade cyklar som är snabba, tysta och ofta tyngre än vad fordon tidigare varit på gång- och cykelbanor. Det är säkrare att gångtrafikanten ser cykeln innan mötet och har möjlighet att agera än att den blir upphunnen och omkörd bakifrån. Detta motiverar att tydligare regler användningen av vägens olika delar, främst för gångtrafikanternas skull.

Det finns inte heller något straffstadgande kopplat till sista momentet men att bära reflexer när det är mörkt ute är ett enkelt och billigt sätt att öka trafiksäkerheten.

16 § *Gående på gårdsgata och gågata.* Det följer av gatans natur att gående får använda alla delar av en gågata eller gårdsgata. Däremot får de inte i onödan hindra den fordonstrafik, till exempel cykeltrafiken som trots allt kan förekomma på gatan. Trafiken kan hindras genom att en gående utan anledning under en längre tid går framför ett fordon. Fordonstrafiken har enligt 43 § väjningsplikt mot gående.

17 § *Grupp av gående och procession.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att en grupp av gående under uppsikt av en ledare eller en ordnad procession får använda körbanans högra sida. En grupp barn som går högst två i bredd ska om det är möjligt använda gångbanan, vägrenen eller cykelbanan. Momentet motsvarar artikel 20.2 b och 20.5 i konventionen om vägtrafik.

Färdas gruppen av gående under mörker eller skymning ska den som går längst fram hålla en lykta ut mot vägens mitt som visar vitt eller gult ljus framåt och den som går längst bak ska hålla en lykta ut mot vägens mitt som visar rött ljus bakåt. Momentet motsvarar artikel 32.7 i konventionen om vägtrafik.

18 § *Korsande av körbana.* Enligt 1 mom. i denna paragraf ska gående som vill korsa körbanan använda ett övergångsställe eller en under- eller överfart, om en sådan finns i närheten. I andra fall ska körbanan korsas vinkelrätt invid en korsning. Det är säkrare att korsa vägen vid en korsning eftersom fordonsförare är beredda på korsande trafik och därför mer uppmärksamma. Körbanan ska korsas utan dröjsmål och utan att den övriga trafiken störs i onödan. Skyldigheten att använda en under- eller överfart har inte funnits i lagstiftningen tidigare. Vad som menas med i närheten och utan dröjsmål får bedömas från fall till fall, med beaktande av proportionalitetsprincipen.

Enligt paragrafens 2 mom. ska gående som har tänkt gå ut på ett övergångsställe vara uppmärksam på avståndet till och hastigheten på de fordon som närmar sig övergångsstället. Trots denna bestämmelse har föraren av ett fordon enligt 28 § skyldighet att lämna företräde åt gående som gått ut på eller just ska gå ut på ett övergångsställe.

Paragrafen motsvarar artikel 20.6 i konventionen om vägtrafik.

Framförande av fordon

19 § *Allmänna krav på förare.* Denna för trafiksäkerheten så viktiga regel innebär, att om man ska föra ett fordon, så ska man kunna göra det på ett betryggande sätt. Därför får man inte föra fordon om man är sjuk, trött eller påverkad av alkohol, droger eller medicin. Bestämmelsen gäller alla fordonsförare, vilket betyder att det även gäller för förare av motorlösa fordon som till exempel cyklister.

Några ansvarsbestämmelser till denna paragraf finns inte i lagen annat än för förare av motorlösa fordon som kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro. För andra fordonsförare kan bestämmelserna i trafikbrottslagen (2004:28) för landskapet Åland bli tillämpliga. Om man på grund av sjukdom eller uttröttnings eller av andra skäl inte kan föra sitt fordon på betryggande sätt, kan man anses ha äventyrat någon annans säkerhet och kan därför dömas för äventyrande av trafiksäkerheten eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 2 eller 3 § trafikbrottslagen.

Om en förare har varit påverkad av alkohol eller droger under färden tillämpas 4 eller 5 § i trafikbrottslagen.

Polisen och en gränsbevakningsman har även enligt 106 § rätt att hindra en påverkad förare att fortsätta färden efter en nykterhetskontroll även om alkoholhalten inte når upp till straffbar nivå men man bedömer att berusningen klart påverkar förarens körförmåga.

20 § *Användning av vägens olika delar.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om fordonets plats på vägens olika delar.

Paragrafens 1 mom. innehåller en allmän bestämmelse om att ett fordon ska föras på körbanan. Även en cykel är ett fordon men enligt 2 mom. ska en cykel i första hand föras på en cykelbana eller på den högra vägrenen. Om särskild försiktighet iakttas får dock körbanan användas.

Paragrafens 3 mom. innehåller en bestämmelse som berör mopeder, mopedbilar, andra långsamtgående fordon. Dessa fordon ska föras på vägrenen om det är möjligt. Under förutsättning att körbanan inte avgränsats med en heldragen kantlinje får även andra fordon tillfälligt använda vägrenen, till exempel för att underlätta en omkörning.

Enligt 4 mom. får ett fordon tillfälligt föras även på en annan än för fordonet avsedd del av vägen om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet. Denna bestämmelse är nödvändig för att möjliggöra fordonstrafik i vissa särskilda situationer. Ibland är det till exempel möjligt att en bil måste köras in på körbanan via ett övergångsställe.

I sista mom. finns bestämmelsen om att barn under 12 år får cykla på gångbanan om det är möjligt utan att det leder till olägenhet för gångtrafiken. Tanken med regeln är att skydda barnen från den farliga trafikmiljön innan de har uppnått tillräcklig mognad för att klara sig i trafiken.

21 § *Avstånd mellan fordon.* Enligt den här paragrafen ska avståndet till ett framförvarande fordon alltid vara så stort att det inte finns någon risk för påkörning bakifrån om det framförvarande fordonet bromsar in eller stannar. Vid bedömningen av avståndet ska man ta hänsyn till vad som föreskrivs om tryggt framförande av fordon i 5 §. Under normala förhållanden med torr vägbana och god sikt ska det ta minst tre sekunder för det bakomvarande fordonet att komma fram till den plats det framförvarande fordonet lämnade tre sekunder tidigare. Bestämmelsen motsvarar artikel 13.5 i konventionen om vägtrafik.

22 § *Fordons plats på körbanan.* Bestämmelserna i denna paragraf finns i artikel 10 i konventionen om vägtrafik. Huvudregeln är att ett fordon ska föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen. Är vägen tvåfilig

ska fordonet som huvudregel föras i det körfältet som är längst till höger men det är även tillåtet att använda andra körfält om det inte medför fara eller olägenhet för den övriga trafiken. Körfältet får inte bytas i onödan vilket betyder att det inte är tillåtet att köra slalom mellan körfälten. På en väg med minst två körfält i färdriktningen får fordon inte föras i ett körfält som är avsett för mötande trafik. Det är inte heller tillåtet att köra förbi en refug eller någon annan motsvarande anordning till vänster på en dubbelriktad körbana.

23 § *Svängande och trafik i en vägkorsning.* Ett svängande fordon får inte orsaka fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma riktning. För att undvika fara ska föraren i god tid ange att denne har för avsikt att svänga samt välja körfält inför svängningen, på det sätt som föreskrivs i paragrafen. Momentet motsvarar artikel 14.1 och 14.3 i konventionen om vägtrafik.

I 2 mom. i denna paragraf föreskrivs en särskild skyldighet att iaktta försiktighet då man närmar sig en korsning.

Den som närmar sig eller kör in i en korsning ska anpassa körsättet så att trafiken på den korsande vägen inte orsakas olägenhet, om fordonet måste stannas i korsningen. Även om trafiksignalen berättigar föraren till det, ska man inte köra in i en vägkorsning, om trafiken är så tät att man troligen skulle bli tvungen att stanna i korsningen och därigenom vålla olägenhet eller hinder för den korsande trafiken. Detsamma gäller om man färdas i en långsam kö och inte har möjlighet att komma igenom en korsning utan att blir stående så att man hindrar den korsande trafiken.

Vid högersväng ska fordonet föras så nära körbanans högra kant som möjligt. Vid vänstersväng ska fordonet föras så att det lämnar korsningen strax till höger om den korsande körbanans mitt, eller på en enkelriktad körbana, nära körbanans vänstra kant. Momentet motsvarar artikel 16.1 a och b i konventionen om vägtrafik.

5 mom. anger reglerna för hur ett fordon ska vara placerat på en väg där körbanan före en vägkorsning har två eller flera körfält i samma färdriktning och föraren ska färdas rakt fram. Finns det vägmarkeringar ska dessa följas men saknas sådana ska fordonet placeras i det körfält som är lämpligast med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden. Det finns alltså ingen klar regel i det fallet utan den övriga trafiken och korsningsområdets utformning får avgöra den bästa placeringen.

Paragrafens sista mom. innefattar en ny nationell trafikregel som beskriver ett beteende som blivit vanligt i trafiken. Om fordonet efter en sväng förs in på en körbana som har två eller flera körfält i färdriktningen, får svängen göras på det sätt som är lämpligast med beaktande av den övriga trafiken. Huvudregeln anges dock i 4 mom., och den som svänger på det sätt som anges i 6 mom. är väjningspliktig i förhållande till den som svänger enligt 4 mom. Uttrycket ”med beaktande av den övriga trafiken” visar att den som svänger är ansvarig för att svängningen sker tryggt i förhållande till den övriga trafiken.

24 § *Vänstersväng med cykel.* Det finns två sätt för en cyklist att svänga vänster i en korsning, huvudregeln i 23 §, ”den lilla svängen” och ett alternativt sätt ”den stora svängen” som anges i denna paragraf. Enligt denna paragraf behöver inte en cyklist ta sig ut i körbanan för att svänga till vänster utan kan fortsätta över den korsande vägen i högerkanten och först efter korsningen svänga till vänster efter att ha förvisat sig om att det är fritt. Paragrafen motsvarar artikel 16 i konventionen om vägtrafik. Eftersom 49 § anger att lätta elfordon och motoriserade cyklar ska följa de trafikregler som gäller för cyklar, får även förare av sådana fordon göra en vid vänstersväng. Naturligtvis kan samma tillvägagångssätt användas varje gång en cyklist ska lämna vägen åt vänster.

25 § *Väjningsplikt*. Bestämmelsen om väjningsplikt har utvecklats och blivit mer detaljerad i förhållande till hur motsvarande regel var utformad i vägtrafiklagen (ÅFS 1983:27) för landskapet Åland. Bestämmelsen om väjningsplikt är central bland trafikreglerna och bidrar till att förhindra farliga situationer och olyckor. Det är därför viktigt att väjningsplikten är tydligt definierad. Att de situationer då väjningsplikt råder är definierade på en mer detaljerad nivå än tidigare, kan dock medföra att de övergripande idéerna bakom väjningsplikten blir svårare att förstå. Därför beskrivs de tydligt i detaljmotiveringen tillsammans med belysande exempel.

I paragrafens 1 mom. anges den grundläggande väjningsregeln: Ett fordon, inklusive en cykel, ska lämna företräde åt ett fordon, inklusive en cykel, som närmar sig från höger. Detta är den så kallade högerregeln. Den ska trafikanter tillämpa i de fall då det saknas anvisningar för väjning i form av exempelvis vägmärken, eller om någon av de andra bestämmelserna om väjningsplikt i aktuell bestämmelse inte är tillämplig. Regeln tillämpas inte bara i korsningar utan också på andra vägområden, till exempel på parkeringsområden eller på ett torg. Väjningsplikt innebär att föraren som har väjningsplikt är uppmärksam på den trafik som färdas på den korsande vägen och kör ut på den korsande vägen endast om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara eller hinder.

I bestämmelsens 2 mom. anges specifika situationer då fordon som svänger har väjningsplikt. I de situationer som beskrivs i momentet gäller alltså inte högerregeln.

I 2 mom. 1 punkten anges att fordon som svänger har väjningsplikt mot gående och cyklister som korsar den körbana som fordonet som svänger avser att köra in på. Ett exempel på en sådan situation är då en gående eller cyklist går över den gata som fordonet avser att svänga in på – oavsett om fordonet gör en högersväng eller vänstersväng. Fordon som svänger ska alltså alltid väja för dem som går eller cyklar över den gata som fordonet ska svänga in på. Detta gäller även om den som går eller cyklar inte använder ett övergångsställe eller en cykelöverfart. Att förare ska lämna företräde åt gående som gått ut på eller just ska gå ut på ett övergångsställe följer av 28 §.

I 2 mom. 2 punkten anges att fordon som svänger har väjningsplikt mot de trafikanter som använder körbanan eller vägrenen i samma färdriktning, när fordonet lämnar körbanan. Exempel på en sådan situation är när ett fordon ska svänga höger in på en korsande väg och i samband med det passerar en cyklist som är på väg rakt fram i samma färdriktning och som avser korsa den anslutande körbanan. Om fordonet i samband med svängen kör förbi en trafikant som befinner sig på körbanan eller vägrenen i närheten av den anslutande vägen, ska fordonet alltså låta trafikanten passera först, och det annars finns risk för kollision eller annan farofylld eller obehaglig situation.

I 2 mom. 3 punkten anges att fordon som svänger har väjningsplikt mot mötande trafik, när fordonet svänger till vänster. Det innebär att den som ska svänga vänster ska låta mötande trafik köra förbi innan vänstersvängen genomförs.

I 2 mom. 4 punkten anges att fordon som svänger har väjningsplikt mot gående och cyklister som korsar vägen, när fordonet lämnar en cirkulationsplats. I punkten klargörs att den som svänger ut från en cirkulationsplats (rondell) har väjningsplikt mot den som går över eller på annat sätt korsar den väg som leder ut från cirkulationsplatsen. Den väjningsplikten följer egentligen redan av momentets första punkt, eftersom en cirkulationsplats är en vägkorsning. I praktiken har det dock rätt osäkerhet om detta, vilket motiverar ett förtydligande i lagtexten.

I bestämmelsens 3 mom. anges ett antal väjningsregler som alltid gäller. Om bestämmelserna i det här momentet skulle strida mot någon bestämmelse

i 2 mom. eller mot högerregel, ska alltså bestämmelsen i 3 mom. ändå alltid tillämpas. Den övergripande principen bakom de väjningsregler som anges i detta 3 mom. är att väjningsplikt ska gälla för den som kör eller cyklar in på en väg från något som inte är en vanlig väg eller i en situation då det finns risk att andra trafikanter inte är beredda på svängande trafik. Orsaken till detta är att den som ska köra eller cykla in i en sådan situation typiskt sett har bättre överblick och därför bättre möjlighet att analysera risker än den som redan befinner sig på den plats som fordonet ska köra eller cykla in på.

I 3 mom. 1 punkten anges att ett fordon alltid har väjningsplikt mot andra trafikanter vid infart på en väg från en stig, en enskild väg eller motsvarande mindre väg. Ett exempel på en situation då denna punkt är tillämplig är när ett fordon som står på en mindre, privat väg ska köra eller cykla ut på en allmän väg. I en sådan situation har fordonet alltid väjningsplikt mot trafikanter som befinner sig på den allmänna vägen.

I 3 mom. 2 punkten anges att ett fordon alltid har väjningsplikt mot andra trafikanter vid infart på en väg från en fastighet, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område i anslutning till vägen eller från en plats utanför vägen. Punkten innebär att det fordon som befinner sig på en enskild fastighet, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område, alltid har väjningsplikt mot andra trafikanter när fordonet ska köra in på en väg som ansluter till den plats som fordonet befinner sig på. Punkten har ett mycket brett tillämpningsområde. Eftersom väjningsplikten gäller vid infart på en väg från en plats utanför vägen, kan infart från i princip vilken plats som helst, exempelvis ren terräng, komma i fråga. Att punkten är så brett utformad är ett uttryck för den grundläggande principen att den som avser att köra eller cykla in på en trafikerad väg har bättre möjlighet att analysera risker med sin manöver, än vad befintlig trafik på vägen har. Detta gäller framför allt när fordonet kör in på körbanan från en oväntad plats, så som från terrängen eller från en infart till en åker eller ett skogsområde.

I 3 mom. 3 punkten anges att ett fordon alltid har väjningsplikt mot andra trafikanter vid infart på en körbana efter att ha korsat en gång- eller cykelbana. Den typsituation som avses är när ett fordon behöver korsa en gång- eller cykelbana för att komma ut på en körbana. En sådan trafiksituation är oftast aktuell när fordonet befinner sig på en enskild fastighet, privat väg, stig eller liknande och behöver köra över en trottoar, annan typ av gångbana eller en cykelbana för att ta sig in på körbanan. I sådana situationer har fordonet alltid väjningsplikt mot andra trafikanter.

I 3 mom. 4 punkten anges att ett fordon alltid har väjningsplikt mot andra trafikanter vid infart på en väg från en gågata eller gårdsgata. Det innebär att det fordon eller den cykel som befinner sig på en gågata eller gårdsgata alltid ska väja för andra trafikanter när fordonet eller cykeln ska lämna gågatan eller gårdsgatan genom att köra eller cykla in på en annan typ av väg.

I 3 mom. 5 punkten anges att ett fordon vid korsande av en gång- eller cykelbana på annat ställe än på övergångsställe, cykelöverfart eller kombinerad cykelöverfart och övergångsställe, alltid har väjningsplikt mot gående och cyklister som använder gång- eller cykelbanan. Punkten innebär att om ett fordon, inklusive en cykel, av någon anledning behöver korsa en gång- eller cykelbana, så har det korsande fordonet väjningsplikt mot de gående och cyklister som använder gång- eller cykelbanan. Punkten gäller när fordonet korsar en gång- eller cykelbana på annat ställe än ett övergångsställe eller cykelöverfart eller kombinerad cykelöverfart och övergångsställe. Att fordon ska låta gående, inklusive dem som leder en cykel, passera först vid ett övergångsställe följer av [lägg in referens]. Som huvudregel har dock cyklister väjningsplikt mot övrig trafik vid användning av cykelöverfart eller kombinerad cykelöverfart och övergångsställe, eftersom det saknas reglering som anger att cyklister har företräde. Om det genom trafikmärke som gäller för fordon som framförs på den körbana som cykelöverfarten korsar är

angivet att fordon har väjningsplikt, gäller dock den anvisningen i första hand, vilket innebär att fordonet har väjningsplikt mot cyklisten. Med cyklist avses den som cyklar. En person som leder en cykel över ett övergångsställe är att betrakta som gående enligt definitionen i 2 §.

I 3 mom. 6 punkten anges att fordon alltid har väjningsplikt mot trafikanter på en gårdsgata eller gågata vid infart på gårds- eller gågatan eller vid korsande av den. Punkten innebär exempelvis att om ett fordon avser att köra eller cykla in på en gårdsgata, ska fordonet alltid väja för trafikanter som redan befinner sig där. Samma sak gäller det fordon som ska korsa en gårds- eller gågata, det vill säga det fordon som ska korsa en sådan gata har väjningsplikt mot de trafikanter som redan befinner sig där. Om gårdsgator och/eller gågator korsar varandra gäller dock högerregeln.

I 4 mom. anges att ett fordon som körs in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationsplatsen. Det innebär att den som avser köra eller cykla in i en rondell måste väja för dem som redan befinner sig i rondellen.

I 5 mom. anges att ett fordon som kommer in på en körbana från en cykelbana har väjningsplikt mot den övriga trafiken, om inte den andra trafikanten har väjningsplikt enligt 2 eller 3 mom. Cyklar och lätta elfordon, vilka alla är fordon i vägtrafiklagens mening, ska använda cykelbanor och kan ibland ha behov av att ta sig ut på en körbana från en cykelbana. Det finns också undantagssituationer då ett motordrivet fordon, exempelvis någon slags servicebil, befinner sig på en cykelbana och behöver avlägsna sig därifrån. I 5 mom. anges att i alla dessa situationer, ska det fordon som ska komma in på en körbana från en cykelbana väja för övrig trafik, såvida inte den andra trafikanten har väjningsplikt enligt bestämmelserna i 2 eller 3 mom.

I 6 mom. anges att ett fordon som på en cykelbana passerar en buss vid en hållplats ska lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare. Den typsituation som avses i bestämmelsen är när på- eller avstigande busspassagerare måste korsa en cykelbana för att ta sig på eller av bussen. I sådana fall ska cyklisterna (samt exempelvis förare av lätta elfordon och andra fordon som ska följa cyklisternas trafikregler) lämna fri passage för busspassagerarna. Detta gäller oavsett från vilken riktning cyklisten passerar busshållplatsen.

I en situation där föraren ska väja får färden fortsätta endast om det kan ske utan fara eller hinder. Till exempel ska föraren beakta andra fordons placering på vägen och deras hastighet. En sådan reglering finns i 21 § i den gällande vägtrafiklagen. Formuleringen finns inte med i förslaget men anses ingå i de allmänna skyldigheterna i 3 §.

Paragrafen motsvarar artikel 18 i konventionen om vägtrafik.

26 § *Tydligt visa sin avsikt att lämna företräde.* Det är viktigt att vara tydlig i trafiken så att trafikanterna kan förutse varandras handlande. Genom att i god tid sänka hastigheten när man närmar sig en vägkorsning visar man att man har uppfattat väjningsplikten och trafiken på den anslutande vägen löper smidigare.

27 § *Väjningsplikt mot buss som startar från en busshållplats.* Motsvarar artikel 15 i konventionen om vägtrafik. Enligt paragrafen har en buss i linjetrafik som har stannat vid en hållplats förkörsrätt ut från hållplatsen. Det här gäller på väg där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre. För att undvika fara har bussföraren dock också en skyldighet att vara försiktig och kontrollera att vägen är fri innan han eller hon svänger ut i trafiken.

28 § *Korsande av övergångsställe.* Paragrafen innehåller bestämmelser om hur man ska närma sig ett övergångsställe med ett fordon och om

väjningsplikt vid övergångsställen. I 1 mom. anges att det är fordonsföraren som ska vara förutseende då denne närmar sig ett övergångsställe och har väjningsplikt mot de som är på eller på väg ut på övergångsstället. Detta gäller både på obevakade och bevakade övergångsställen. I bevakade korsningar får oftast högersvängande fordon grönt ljus samtidigt som det blir grönt för gående på övergångsstället över vägen som fordonet kör in på. Även då har föraren väjningsplikt mot de gående.

Paragrafens 2 mom. innehåller en bestämmelse om att ett fordon som stannats framför ett övergångsställe inte får köras om utan att föraren i det omkörande fordonet försäkrat sig om att inga gående finns på eller just ska gå ut på övergångsstället. Om det finns en refug eller ett fritt körfält mellan det omkörande fordonet och det fordon som körs om är det tillåtet att köra vidare i och med att sikten då är fri över en tillräckligt stor del av övergångsstället. Bestämmelsen överensstämmer med nuläget och motsvarar artikel 21 i konventionen om vägtrafik.

Är sikten skymd av någon annan orsak måste den som närmar sig övergångsstället sakta in och vara beredd på att stanna sitt fordon om det visas sig att någon befinner sig på övergångsstället.

29 § Betyggande avstånd och skyldighet att iaktta försiktighet. Enligt paragrafens 1 mom. ska en fordonsförare lämna gående, cyklister och djur som medförs av trafikanter ett säkert avstånd på vägen. Avståndet till den som passeras ska vara så långt som en typisk trafikant behöver för att känna sig trygg i varje given situation. Hur en trafikant faktiskt har känt sig i en situation saknar betydelse, om det får anses vara en ovanligt stark reaktion med hänsyn till omständigheterna. Vad som betraktas som ett säkert avstånd beror på hurdan väg det är fråga om, vilken hastighet fordonet har och vilken typ av fordon som körs. På en landsväg där hastighetsbegränsningen är 90 kilometer i timmen krävs ett annat avstånd än i en tätort där det råder en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen. Bestämmelsen gäller även för cyklister som ska hålla ett betryggande avstånd till gående och djur som cyklisten passerar på vägen eller på den gemensamma gång- och cykelbanan.

Enligt 2 mom. ska en fordonsförare iaktta särskild försiktighet då denne närmar sig en skolskjuts eller buss som har stannat eller barn, äldre eller personer som uppenbarligen har svårigheter att reda sig tryggt i trafiken. Genom denna bestämmelse betonas skyldigheten att iaktta försiktighet vid körning i närheten av oskyddade trafikanter.

30 § Möte. Enligt paragrafens 1 mom. ska mötande fordon passera varandra till höger och lämna ett betryggande utrymme mellan fordonen. Detta är särskilt viktigt vid möten med cyklister och andra oskyddade trafikanter. Fordon som kommer från motsatta håll och som båda tänker svänga till vänster i en korsning får dock passera varandra till vänster i korsningen.

I 2 mom. finns regeln att det inte är tillåtet att köra över på motsatta sidan av vägen för att passera ett hinder på den egna körbanan om det samtidigt kommer mötande trafik. Ett hinder kan vara vad som helst som blockerar vägen, till exempel en konstruktion, ett stillastående eller långsamtgående fordon, ett vägarbete, ett vägarbetsfordon eller ett tappat föremål. Bestämmelsen finns även återgiven i 32 § 2 mom. 2 punkten vilken säger att det är förbjudet att göra en omkörning om det körfält som ska användas vid omkörning inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning. I 22 § 3 mom. och i 23 § 4 mom. i den gällande vägtrafiklagen finns en särskild bestämmelse om att fordon som används i vägarbete får passeras respektive köras om på det sätt som situationen kräver. Innebörden i de bestämmelserna ryms i denna generella bestämmelse om passerande av hinder på vägen så någon ändring av rättsläget är inte avsedd.

Paragrafen motsvarar artikel 12 i konventionen om vägtrafik.

31 § *Omkörning*. I paragrafen anges de grundläggande omkörningsreglerna. I 1 mom. föreskrivs det att ett framförvarande fordon ska köras om till vänster. Vid omkörning får även den mötande trafikens sida användas om det bara finns ett körfält i färdriktningen. Momentet motsvarar artikel 11.1 a i konventionen om vägtrafik.

Enligt 2 mom. får omkörning endast göras till höger ifall det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder sig för det. Omkörning får också ske till höger om det finns minst två körfält i färdriktningen och fordonen framförs på parallella körfält. Dessutom får en cyklist köra om ett annat fordon än en cykel till höger. Momentet motsvarar artikel 11.1 b i konventionen om vägtrafik.

32 § *Omkörningsförbud*. Bestämmelserna om omkörningsförbud motsvarar delvis det som föreskrivs i artikel 11 i konventionen om vägtrafik. Enligt 1 mom. får en omkörning inte göras på den mötande trafikens sida vid ett övergångsställe, en korsning eller omedelbart före dessa. Utanför tätorter gäller omkörningsförbudet i korsningar som är utmärkta med någon typ av vägmärke som informerar trafikanterna om den kommande korsningen. Det är oftast en orienteringstavla som är placerad 200–400 meter före korsningen men det kan också vara ett varningsmärke som varnar för en kommande korsning.

Enligt 2 mom. får en omkörning så att den mötande trafikens sida används inte heller ske

- när sikten är otillräcklig för en trygg omkörning,
- om det körfält som ska användas vid omkörning inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning, dvs det kommer mötande trafik,
- om föraren inte efter omkörningen kan återvända till sitt körfält utan risk för säkerheten eller utan väsentlig olägenhet för den övriga trafiken vilket oftast är fallet när omkörning sker av fordon i en kö som inte håller tillräckligt långt avstånd sinsemellan,
- om föraren av framförvarande fordon givit tecken som visar att han eller hon har för avsikt att köra om ett annat fordon eller av andra skäl föra sitt fordon åt vänster, eller
- om ett bakomvarande fordon har påbörjat en omkörning.

33 § *Den omkörandes och den omkördes ömsesidiga skyldigheter*. Enligt 1 mom. ska den omkörande hålla ett betryggande avstånd till det fordon som körs om och även i övrigt se till att omkörningen inte äventyrar säkerheten. Det är dock viktigt att kräva att också den som blir omkörd agerar ansvarsfullt, så att trafiken löper tryggt och smidigt.

Enligt 2 mom. ska den som observerar att han eller hon blir omkörd till vänster på den mötande trafikens sida hålla sig så långt till höger som möjligt med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt. Föraren får inte öka hastigheten eller på något annat sätt försvåra omkörningen. Detta moment gäller bara sådana situationer där det bara finns ett körfält i färdriktningen.

Paragrafens 3 mom. gäller förare som kör långsammare än andra på en väg där det är svårt att köra om. De ska vid behov minska hastigheten ytterligare och när det är möjligt utan risk för säkerheten köra åt sidan för att släppa förbi bakomliggande fordon. Momentet motsvarar artikel 11.10 i konventionen om vägtrafik.

I 23 § 4 mom. i den gällande vägtrafiklagen finns en särskild bestämmelse om omkörning av vägarbetsfordon och liknande. Någon motsvarande formulering finns inte i detta förslag men någon ändring i sak är inte avsedd. Innebörden av den bestämmelsen anses omfattas av förslaget till denna paragraf.

34 § *Backande och vändning av fordon.* Backande och vändning regleras i 27 § i den gällande vägtrafiklagen och i artikel 14 i konventionen om vägtrafik. Den bestämmelse som ingår i paragrafen är oförändrad i förhållande till nuläget. Enligt paragrafen får ett fordon backas eller vändas endast om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

Av säkerhetsskäl är det förbjudet att backa eller vända ett fordon inne i en tunnel.

35 § *Ändring av fordons placering i sidled.* Ett fordon får starta från en vägkant, byta körfält eller i övrigt ändra placeringen i sidled endast om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

Enligt 2 mom. ska en förare som uppmärksammar att en annan förare anser att köra in i det körfält han eller hon färdas i, anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas.

Bestämmelsen i 3 mom. rör så kallad sammanflätning när två körfält löper samman till ett. I en sådan situation ska förarna vara uppmärksamma på de andra trafikanterna och anpassa körningen så att trafiken löper smidigt.

36 § *Stannande och parkering på väg.* I paragrafens 1 mom. anges som huvudregel att fordonet ska stannas eller parkeras på vägens högra sida. På en enkelriktad väg är det liksom tidigare tillåtet att stanna och parkera även på vänstra sidan av vägen. Parkering ska ske i vägens riktning och så nära vägkanten som möjligt.

3 mom. innehåller en specialbestämmelse för att underlätta för personer som delar ut post med vanliga vänsterstyrda bilar. För att postutdelningen ska gå smidigt måste föraren köra över på vägens vänstra sida och för att göra andra bilister uppmärksamma på att det står ett fordon på fel sida vägen ska de fordon som används vid postutdelning ha en orangegul blinkande lampa på taket.

Reglerna om stannande och parkering motsvarar artikel 23 i konventionen om vägtrafik.

37 § *Förbud mot stannande och parkering.* Grundregeln i paragrafens 1 mom. är att ett fordon inte får stannas eller parkeras så att det äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken.

I 2 mom. finns en förteckning över ställen i trafikmiljön där stannande och parkering är förbjudet eftersom ett stillastående fordon på en sådan plats kan vara till fara för den övriga trafiken. Ett fordon får till exempel inte stannas eller parkeras på en gångbana eller över ett övergångsställe eftersom fordonet då hindrar gångtrafikanterna. Fordonet får inte heller stannas eller parkeras precis framför ett övergångsställe eller en cykelöverfart eftersom det då skymmer sikten för andra trafikanter och äventyrar säkerheten för de som är på väg över övergångsstället eller cykelöverfarten. Vad som är en cykelöverfart eller kombinerad cykelöverfart och övergångsställe framgår av vägmärkesförordningen. Av samma skäl är det också stopp- och parkeringsförbud i eller nära en korsning, på sådant sätt att ett vägmärke eller en trafiksignal skymms, i en underfart eller tunnel, på eller nära ett backkrön eller i eller framför en kurva där sikten är skymd. Det är även förbjudet att stanna eller parkera

- på en plats där körbanan före en vägkorsning är delad i körfält med en spärrlinje eller grupperingsmärken, eller så nära en sådan spärrlinje eller sådant märke att trafik in i körfältet försvåras,

- invid en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen skulle bli mindre än tre meter och det mellan fordonet och spärrlinjen inte löper en streckad linje,

- i ett spärrområde,
- i en cirkulationsplats eller
- på en busshållplats annat än för att släppa av eller hämta upp passagerare.

Enligt 3 mom. ska en cykel och andra fordon som definieras som en cykel få stannas och parkeras på en gång och cykelbana. Naturligtvis ska det göras så att den övriga trafiken inte störs. Även andra fordon får, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på en gång- eller cykelbana för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte finns något annat rimligt sätt att lösa situationen på. Det stannade fordonet får dock inte medföra oskälig olägenhet för användningen av gång- eller cykelbanan. Orsakar fordonet problem för användarna av gång- eller cykelbanan måste fordonet flyttas till en plats där det inte stör den övriga trafiken. Föraren ska därför hålla sig i närheten av sitt fordon. Denna bestämmelse fanns i lagstiftningen fram till 2009 men togs bort då den upplevdes som problematisk för den lätta trafiken. Landskapsregeringen har noterat att lagändringen inte verkar ha gett avsedd effekt, eftersom fordon som levererar varor regelmässigt stannas och parkeras på gång- och cykelbanor inne i Mariehamn. Enligt landskapsregeringens bedömning fungerar därför inte nuvarande reglering. Bedömningen är att det skulle krävas tydligare alternativa platser för lastning och lossning, exempelvis särskilda lastzoner som utmärks med vägmärke, för att ett förbud mot stannande och parkering för lastning och lossning ska bli rimligt. Tillfällig parkering på gång- och cykelbanor för på- eller avlastning ska därför tillåtas med de begränsningar som beskrivits ovan.

38 § *Parkeringsförbud*. Enligt 1 mom. får man inte parkera där man står i vägen för någon annan. Man får till exempel inte ställa sitt fordon framför infarten till en fastighet så att fordonstrafiken till eller från fastigheten väsentligt försvåras. Man får inte heller dubbelparkera bredvid ett annat fordon än en tvåhjulig cykel eller moped eller så nära ett annat fordon att det inte kan köras från platsen.

Det är inte tillåtet att parkera på en huvudled eller på en räddningsväg och inne på ett parkeringsområde ska fordonet stå på en markerad parkeringsplats med samtliga hjul innanför den markerade rutan. Är parkeringsplatsen avgiftsbelagd så ska avgiften betalas.

39 § *Parkeringstillstånd för rörelsehindrad*. Den som har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade, vare sig det är åländskt eller utfärdat utanför Åland, har rätt att parkera ett fordon

- på en avgiftsbelagd parkeringsplats utan att avgiften betalas,
- på en väg där parkeringsförbud har märkts ut med vägmärke F35 eller F36 i vägmärkesförordningen och
- på ett område där den maximala parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen.

Trots att det är tillåtet att parkera ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade på en väg med parkeringsförbud ska parkeringen ske så att den inte orsakar uppenbar olägenhet för övriga trafikanter. I sådana fall kan polisen uppmana föraren att flytta fordonet till annan plats. Föraren är skyldig att följa en sådan uppmaning.

Paragrafens 3 mom. innehåller en bestämmelse om att ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrad dock inte får parkeras på en plats som har reserverats för parkering för vissa fordonsslag. Det kan gälla platser som har reserverats till exempel för bussar, taxibilar eller laddningsplatser för elfordon.

Eftersom den som har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrad enligt 1 mom. får stå parkerad under obegränsad tid på parkeringsplatser där den maximala parkeringstiden annars är begränsad, behövs ingen parkeringsskiva som anger ankomsttiden.

I 5 mom. anges att parkeringstillståndet ska finnas i fordonet och vara väl synligt och läsbart utifrån.

40 § *Särskilda villkor för parkering.* Tiden som man får stå på en parkeringsplats kan av olika anledningar vara begränsad. Om parkeringstiden är begränsad ska en parkeringsskiva eller motsvarande användas. Reglerna för detta anges i paragrafen. En parkeringsskiva kan se ut på många olika sätt och vara analog eller digital men även ett papper där parkeringstiden har antecknats med penna går att använda. Huvudsaken är att endast en tidsangivelse har angetts i fordonet.

Om parkeringen är avgiftsbelagd ska avgiften betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa. Om en parkeringsbiljett används ska denna placeras framtill i eller på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån.

Parkeringsskivan och parkeringsbiljetten ska vara placerad innanför vindrutan på fordonet väl synlig och läsbar utifrån. På en motorcykel och andra typer av fordon utan vindruta får parkeringsskivan eller biljetten placeras på något synligt ställe framtill på fordonet.

41 § *Åtgärder vid stannande av fordon.* Bestämmelser om åtgärder som hänför sig till stannande av fordon finns i artiklarna 23 och 24 i konventionen om vägtrafik. När ett fordon har stannats eller parkerats, ska föraren enligt 1 mom. se till att fordonet inte okontrollerat kan sätta sig i rörelse. Det är inte alldeles ovanligt att ett parkerat fordon sätter sig i rörelse på grund av att föraren har glömt att lägga i handbromsen eller valt fel växel, eller på grund av ett tekniskt fel.

I 2 mom. införs en bestämmelse från artikel 23.4 i vägtrafikkonventionen som ålägger föraren att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att fordonet används av någon obehörig person. Lämnar man fordonet olåst med nyckeln i tändningslåset så har man inte vidtagit de åtgärder som man kan kräva och risken finns att till exempel ett barn sätter bilen i rullning.

I 3 mom. föreskrivs det dessutom att fordonets dörrar inte får öppnas och att på- eller avstigning eller på- eller avlastning inte får ske på ett sådant sätt att det medför fara eller olägenhet för den övriga trafiken eller för omgivningen.

42 § *Uppställning av fordon på väg.* Enligt denna paragraf får man inte använda vägen som upplagsplats eller försäljningsutrymme för fordon som inte används i trafik. Paragrafen motsvarar 36 § 2 mom. i den gällande vägtrafiklagen.

Bedömning av om ett fordon används i trafik kan göras på flera sätt. Det kan utifrån ett fordonets värde, skick och andra faktorer vara uppenbart att fordonet är övergivet eller ett skrotfordon. Är fordonet i bättre skick kan det i fordonsregistret finnas uppgifter om fordonet är oregistrerat, belagt med körförbud eller saknar giltig trafikförsäkring. Att ett fordon har stått parkerat under en längre period än som normalt kan anses brukligt för fordon som används i trafiken kan också ha betydelse för bedömningen.

43 § *Trafik på gågator och gårdsgator.* På gågator och gårdsgator färdas fordon på de gåendes villkor. Föraren har väjningsplikt mot gående och fordonet får inte föras med högre hastighet än gångfart vilket betyder ca 7 kilometer i timmen.

Parkering på en gårdsgata är endast tillåten på markerade parkeringsplatser. Cyklar, mopeder och fordon som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkeras också på andra ställen på gårdsgatan om detta inte medför avsevärd olägenhet för användningen av gatan.

Enligt 4 mom. får motordrivna fordon inte föras på gågatan annat än för att korsa den med undantag för varuleveranser till butiker, transport av gods eller boende till adresser på gågatan eller transport av gäster till eller från hotell eller liknande som ligger vid gågatan. Även sjuktransporter och transporter av personer med nedsatt rörelseförmåga till eller från en adress vid gågatan är naturligtvis tillåtet.

För att inte orsaka gående mer olägenhet än nödvändigt kan tiden för när varuleveranser är tillåten på en gångata begränsas med vägmärke.

44 § *Trafik utanför väg.* I tätort får ett motordrivet fordon inte framföras, stannas eller parkeras utanför väg på mark som inte är avsedd för trafik med sådana fordon utan tillstånd av markägaren eller innehavaren av marken. Det är till exempel inte tillåtet att parkera på gräsmattan vid sidan av vägen utan parkering ska ske med samtliga hjul på vägbanan. Det är inte heller tillåtet att parkera släpvagnar och liknande utanför vägen. Undantag gäller för servicekörning, sjuktransport eller av annan liknande orsak när det inte går att komma ifrån att fordonet måste köra utanför vägen.

45 § *Användning av ljud- och ljussignaler.* När det behövs för att förebygga eller avvärja fara är det tillåtet för föraren att till exempel blinka med helljusen eller tuta för att väcka andra trafikanter uppmärksamhet. Signaler får inte ges längre än nödvändigt. Paragrafen motsvarar artikel 28 i konventionen om vägtrafik.

46 § *Användning av körriktningsvisare.* Paragrafens första moment innehåller en uppräkningslista över de situationer då föraren ska använda fordonets blinkers för att visa sin avsikt innan han eller hon ändrar fordonets placering i sidled. Tecknet ska vara tydligt och begripligt, ges i god tid före den manöver som avses och det ska upphöra först när manövern är avslutad.

Även om föraren har givit tecken är han eller hon skyldig att förvissa sig om att manövern kan göras utan fara eller hinder för någon annan.

Paragrafen motsvarar artikel 14 i konventionen om vägtrafik.

47 § *Belysning vid färd på väg.* Under körning ska antingen strålkastare, det vill säga hel- eller halvljus, eller varselljus användas på bilen. Körning med enbart varselljus är endast tillåten under den ljusa delen av dygnet när sikten är god. Varselljus ska inte förväxlas med parkeringsljus eller positionsljus som har lägre ljusstyrka. Bakljusen behöver inte vara tända tillsammans med varselljusen. Strålkastare ska användas på fordonet när det framförs i mörker eller skymning eller om sikten är nedsatt på grund av vädret eller av någon annan orsak. Under sådana förhållanden ska även bakljusen vara tända.

I den svenskspråkiga versionen av rikets vägtrafikklag beskrivs strålkastare med ordet körljus. Körljus är inte ett ord i det svenska språket. Därför används ordet strålkastare i den åländska lagen. Någon skillnad i sak är inte avsedd.

Cyklar och andra fordon än de som avses i 1 mom. ska ha en lykta som visar vitt eller ljusgult ljus framåt och en lykta som visar rött ljus bakåt när fordonet färdas på väg under mörker eller när sikten är nedsatt. Bestämmelsen att cyklar och andra fordon som avses i momentet ska ha en fungerande röd baklykta har inte funnits i den åländska lagstiftningen trots att det är ett krav enligt vägtrafikkonventionen som gäller på Åland sedan lång tid. Krav på baklykta som visar rött ljus finns redan i både riket och Sverige. Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att en klar och tydlig bestämmelse införs i den åländska lagstiftningen.

Helljus används när förarens synfält med hänsyn till fordonets hastighet annars inte är tillräckligt för att fordonet ska kunna föras säkert. Däremot får inte helljuset användas på en vägsträcka där vägen är tillfredsställande belyst.

Eftersom helljuset är bländande ska det släckas vid möte och på ringa avstånd bakom annat fordon.

Dimljus får endast användas i dimma eller vid kraftig nederbörd och ska då tändas i stället för halvljus. Dimbakljus får endast användas i dimma, vid kraftig nederbörd eller under jämförbara siktförhållanden. Dimbakljuset är bländande och ska därför släckas så fort man i backspegeln kan se det bakomvarande fordonets halvljus eller eventuella dimljus.

Under färd på väg får ett fordon inte visa annat än vitt eller ljusgult ljus framåt och inte vitt ljus bakåt annat än vid backning och vid arbete som kräver vitt ljus. Undantag finns dock för polisens, tullens och gränsbevakningsväsendets fordon som får utrustas med framåtriktade röda och blå blinkande larmljus. Paragrafen motsvarar artiklarna 32 och 33 i konventionen om vägtrafik.

48 § Användning av parkeringsljus. Enligt paragrafen ska föraren tända parkeringsljuset när han eller hon stannat eller parkerat sitt fordon på en väg under mörker. När parkeringsljuset tänds så tänds fordonets baklyktor automatiskt. Detta gäller både när man parkerat ett motordrivet fordon, ett motordrivet fordon med tillkopplad släpvagn eller bara parkerat en släpvagn som kan kopplas till ett motordrivet fordon. Under vissa förhållanden är det tillåtet att endast tända parkeringsljuset på den sida av fordonet som vetter ut mot körbanan. Är inte fordonet utrustat med parkeringsljus ska någon annan belysning tändas för att varna andra trafikanter att det finns ett hinder på vägen. Ett fordon behöver inte ha några lyktor tända om vägen är så väl belyst att fordonet ändå syns väl eller om fordonet har parkerats utanför körbanan eller vägrenen. Inte heller behöver belysningen vara tänd på tvåhjuliga fordon som parkerats längs vägens kant.

49 § Trafik med lätta elfordon. Enligt paragrafen ska trafikregler och trafikordningar som gäller cyklister följas vid trafik med lätta elfordon och motoriserade cyklar. För ett sådant fordon gäller alltså samma trafikregler som för en cykel och andra trafikanter ska behandla en trafikant på ett sådant fordon som en cyklist.

Sådana långsamma elfordon som hålls i balans även när fordonet står stilla eller saknar förare får köras på gångbana om det framförs i gångfart och fordonets förare lämnar gående fri väg.

50 § Djur som medförs av trafikanter. När man tar med sig djur ut på vägen ska de hållas kopplade eller i bindsle eller under uppsikt så att de inte medför fara eller olägenhet för andra trafikanter.

En ryttare, den som leder ett stort djur och föraren av ett fordon förspänt med dragdjur ska så långt det är möjligt följa de trafikregler som gäller trafik med motordrivna fordon. I 20 § 3 mom. finns bestämmelser om långsamtgående fordon där det anges att de ska föras på vägrenen om det är möjligt utan olägenhet. Det här betyder att det inte är tillåtet för till exempel en ryttare att regelmässigt rida på en gång- eller cykelbana. Om särskilda omständigheter kräver det och det inte leder till fara eller avsevärd olägenhet för andra trafikanter är det dock tillåtet för ryttaren att avvika från trafikreglerna. Paragrafen motsvarar artiklarna 8, 9, 10, 23 och 25 i konventionen om vägtrafik.

51 § Förbud mot onödig och störande körning. Av hänsyn till andra är körning som är både onödig och störande inte tillåten. Framför allt ska sådan körning undvikas vid bostadsbebyggelse. Föraren ska anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att andra inte störs i onödan.

Avsikten med bestämmelsen är inte att till exempel stoppa organiserad cruising. Det bör således till denna del finnas en tämligen hög tröskel för att

tillämpa paragrafen. Paragrafen motsvarar artiklarna 13 och 17 i konventionen om vägtrafik.

52 § *Förbud mot onödig tomgångskörning.* Förbudet mot tomgångskörning är motiverat för att förhindra onödig förorening av luften. Enligt paragrafens 1 mom. får motorn i ett fordon som står stilla av någon annan orsak än tvingande trafik hinder inte vara i gång längre tid än en minut. Vanliga trafiksituationer som att stå stilla i väntan på grönt ljus vid en trafiksignal är ett exempel på ett tvingande trafik hinder. I en sådan situation gäller alltså inte förbudet mot tomgångskörning. Förbudet gäller inte heller fordon vars huvudsakliga användning, eller den utrustning som användningen förutsätter, kräver att motorn är i gång. Ett fordon med en sådan utrustning kan till exempel vara en sopbil eller en cementbil.

Enligt paragrafens 2 mom. är det dock inte tillåtet att ha motorn i gång i ett fordon som har stannat för en broöppning.

53 § *Bogsering av fordon.* Paragrafen innehåller trafikregler som berör bogsering av fordon. Med bogsering avses inte att dra en släpvagn eller släpanordning som är kopplad till ett fordon. Enligt paragrafens 1 mom. ska avståndet mellan fordonen vara minst tre och högst sex meter när ett fordon bogserar ett annat fordon med hjälp av en lina. Ett fordon med bromsarna ur funktion får endast bogseras med hjälp av en stång eller bom. Fordon med styrningen ur funktion får endast bogseras upplyft med dragbom.

I paragrafens 2 mom. förbjuds bogsering av flera fordon samtidigt med samma dragfordon. Det fordon som bogseras får inte utan tvingande skäl vara tyngre än dragfordonet. Ett sådant tvingande skäl kan till exempel vara att fordonet måste flyttas från mitten av körbanan till dess sida så att det inte hindrar den övriga trafiken.

Enligt 3 mom. är det förbjudet att bogsera med en cykel, moped eller motorcykel, om bogseringen stör körningen eller medför fara för den övriga trafiken. Det är alltså inte förbjudet att bogsera med tvåhjuliga fordon i alla situationer utan det måste avgöras från fall till fall. Momentet berör flera olika typer av fordon, och bogsering med vissa av dem kan ske utan att körningen störs eller fara uppkommer för den övriga trafiken. Momentet motsvarar artikel 27 i konventionen om vägtrafik.

54 § *Högsta tillåtna hastighet vid bogsering.* Av säkerhetsskäl föreslås att den högsta tillåtna hastigheten vid bogsering av ett motordrivet fordon ska vara 30 kilometer i timmen. Bestämmelsen gäller vid bogsering med lina eller stång när det bogserade fordonets samtliga hjul rullar på marken. En bärgningsbil får dock köras i 80 kilometer i timmen om det bogserade fordonets ena hjulpar är upplyft genom en fast upphängningsanordning.

55 § *Varning av andra trafikanter.* Enligt 1 mom. ska en varningstriangel ställas ut för att varna för ett fordon som blivit stående på en plats där det kan vara till fara för trafiken. Huvudregeln som finns i 36 § är naturligtvis att man ska sträva efter att så fort som möjligt flytta fordonet till en lämplig plats. Att sätta ut en varningstriangel till exempel då ett fordon har gått sönder eliminerar med andra ord inte skyldigheten att så fort som möjligt flytta fordonet till en lämplig plats, där det inte medför fara för andra trafikanter eller stör trafiken.

Kravet på att en varningstriangel ska användas förutsätter att en sådan ingår i fordonets obligatoriska utrustning. Bestämmelsen om detta finns i fordonslagen som är tillämplig på Åland. Där anges att en varningstriangel ska finnas i alla fordon som har en största tekniskt tillåten totalmassa på över 500 kilogram, med undantag för fordon i kategori O1 och andra släpfordon med en totalmassa som är högst 750 kilogram.

I paragrafen anges också att varningstriangeln ska placeras på tillräckligt avstånd från det stannade fordonet, så att andra trafikanter i god tid kan uppfatta varningen och hinna reagera på den. Hur långt avståndet ska vara beror på förhållandena på platsen. Triangeln ska avlägsnas när faran är över och det farligt placerade fordonet inte längre står kvar.

I 2 mom. finns bestämmelser om användning av varningsblinkrar. Varningsblinkrar i kombination med varningstriangel är i de flesta fall en tillräcklig åtgärd för att varna andra trafikanter. Ny reglering utgörs av bestämmelsen om att det ska vara möjligt att använda varningsblinkrar också i ett fordon som är i rörelse, för att varna andra trafikanter för en omedelbar fara.

4 kap. Reglering av trafiken

Personer som reglerar trafiken

56 § *Personer som reglerar trafiken.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om personer som reglerar trafiken, samt en förteckning över dessa personer.

Enligt 1 mom. reglerar polisen och räddningsmyndigheten trafiken i syfte att säkerställa en trygg och smidig trafik samt upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Räddningsmyndigheten har inte tidigare nämnts i lagen trots att det är vanligt att personer som deltar i räddningsverksamhet också reglerar trafiken. Även personal inom gränsbevakningen och tullen hör till de personer som reglerar trafiken inom sina respektive verksamhetsområden. De personer som reglerar trafiken föreslås även omfatta dem som för närvarande anges i 10 och 11 §§ i landskapsförordningen (1979:6) om färjor, dvs. befälhavaren på en frigående färja och föraren av en linstyrd färja. Befälhavaren kan delegera uppgiften till någon annan i besättningen.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om andra personer som reglerar trafiken och i vilka situationer en myndighet eller väghållare kan förordna någon annan att reglera trafiken. Det kan i synnerhet i samband med kortvariga och tillfälliga trafiksituationer vara omöjligt eller inte ändamålsenligt att ordna yrkesmässig reglering av trafiken. I sådana situationer ska regleringen av trafiken ordnas med till buds stående resurser. Dessa situationer kan utgöras till exempel av räddningssituationer eller trafikolyckor. I dessa fall anses det föreligga ett omedelbart behov av att reglera trafiken, och den vuxna person som bäst lämpar sig för uppdraget ska utses till det.

Enligt 2 mom. 1 punkten får trafiken regleras av en person som polisen förordnar att reglera trafiken på grund av köbildning, en olycka, ett evenemang för allmänheten eller någon annan motsvarande omständighet, eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Utgångspunkten är att polisen kan förordna en person att reglera trafiken bara om det är omöjligt att ordna yrkesmässig reglering av trafiken eller om situationens brådskande karaktär annars kräver det. Oftast krävs det att regleringen av trafiken sker yrkesmässigt. I vissa situationer, till exempel i samband med arrangerandet av idrottstävlingar eller andra evenemang kan dock polisen förordna en annan person, till exempel en privatperson, att reglera trafiken. Sådant förordnande kan ges skriftligen. Ofta sker det i samband med att tillstånd till arrangemang ges. Förordnanden kan också ges muntligen om omständigheterna kräver det, exempelvis i samband med en trafikolycka.

Enligt 2 punkten får trafiken regleras av en person som polisen förordnar att reglera trafiken i samband med trafikövervakning eller vid övervakningen av kör- och vilotider för förare av motordrivna fordon.

Enligt 3 punkten får trafiken regleras av en person som räddningsmyndigheten eller någon annan räddningsledare förordnar att reglera trafiken i en uppgift som ålagts räddningssväsendet. Detta bemyndigande gör det möjligt för personer som hör till en frivillig brandkår att reglera trafiken på en

olycksplats också i andra situationer än sådana som avses i 60 § i räddningslagen (2006:106).

Enligt 4 punkten får trafiken regleras av en person som landskapsregeringen eller kommunen förordnar att reglera trafiken på grund av ett arbete, en undersökning eller en långvarig trafikstörning på vägen eller i dess närhet. En sådan långvarig störning som avses i punkten kan orsakas till exempel av en trafikstockning.

Enligt 5 punkten får trafiken regleras av en person som landskapsregeringen bemyndigar eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter. Att reglera trafiken vid specialtransporter är en krävande uppgift som kräver yrkeskunskap. Den som reglerar trafiken vid specialtransporter ska därför bemyndigas till det av landskapsregeringen eller ges ett förordnande av polisen. Ett sådant bemyndigande betyder i praktiken att personen i fråga beviljas rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter enligt 58 §.

57 § Bestämmelser för den som reglerar trafiken. Enligt paragrafens 1 mom. ges ett förordnande att reglera trafiken för ett enskilt uppdrag eller för viss tid. Enligt momentet ska den som reglerar trafiken ha fyllt 18 år. Personen ska dessutom ge sitt samtycke till uppdraget och få de anvisningar som uppdraget förutsätter. Den myndighet som ger ett förordnande att reglera trafiken ska bedöma vilken typ av sakkunskap uppdraget kräver. Anvisningarna kan ges skriftligen eller muntligen, beroende på situationen och uppdragets art. Det ställs inget särskilt krav på utbildning för andra som reglerar trafiken än sådana som har rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter.

I 2 mom. regleras utseendet på stoppspaden som den som reglerar trafiken ska använda. Utseendet på vägmärkena finns i vägmärkesförordningen. Även gränsbevakningsväsendet och tullen använder liknande skyltar inom sin behörighet. Detta hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

I paragrafens 3 mom. anges det att den som reglerar trafiken ska använda klädsel som kan urskiljas tydligt och uppfyller kraven i standard SFS-EN 471 eller SFS-EN ISO 20471. Dessutom får landskapsregeringen meddela närmare föreskrifter om kraven på synbarhet i fråga om klädseln för dem som reglerar trafiken vid specialtransporter. Föreskrifterna kan till exempel gälla skyddsklädselns synbarhetsklass, som grundar sig på mängden fluorescerande och reflekterande material i klädseln.

Enligt paragrafens 4 mom. ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats eller bemyndigats att reglera trafiken när han eller hon sköter uppdraget. Reglering av trafiken utgör utövning av offentlig makt. Den som reglerar trafiken ger trafikanterna rättsligt förpliktande påbud med en trafikanordning. Skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter kräver att den som sköter sådana uppgifter agerar under tjänsteansvar. Bestämmelser om det skadeståndsansvar som hänför sig till uppdraget finns i skadeståndslagen (SFS 412/1974).

58 § Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. Denna paragraf innehåller bestämmelser om beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter. Enligt 1 mom. beviljas tillstånd att reglera trafiken vid specialtransporter av landskapsregeringen. Tillståndet beviljas för en period på fem år.

I paragrafens 2 mom. anges förutsättningarna för beviljande av tillståndet. Till förutsättningarna hör både sådan yrkeskunskap som förvärvats genom utbildning samt allmän lämplighet för uppdraget. Med lämplighet avses att personen i fråga inte har visat likgiltighet i fråga om trafiksäkerheten.

Enligt 1 punkten i momentet ska sökanden ha genomgått utbildning för vägtransportledare för specialtransporter och avlagt ett godkänt slutprov. Utbildningen ska ge grundläggande kunskaper om de krav som berör arbetet

som vägtransportledare för specialtransporter samt de omständigheter som påverkar transporternas säkerhet och trafiksäkerheten.

Enligt 2 punkten ska sökanden ha ett giltigt körkort för fordon i kategori B.

Enligt 3 punkten ska sökanden i fråga om sina personliga egenskaper vara lämplig som vägtransportledare för specialtransporter och inte under den senaste tiden gjort sig skyldig till trafikbrott eller andra brott som gör honom eller henne olämplig som vägtransportledare. Tröskeln på mer än tio dagar avser bestämmelsen i 42 § körkortslagen om körkortsingripande på grund av hastighetsöverträdelse. En sådan överträdelse ska inte vara tillräcklig för att diskvalificera en person från att kunna bli vägtransportledare.

Enligt paragrafens 3 mom. har landskapsregeringen trots sekretessbestämmelserna rätt att få ut uppgifter ur olika register för att kunna konstatera att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

I 4 mom. ges landskapsregeringen ett bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter om utbildningen för vägtransportledare samt om förnyande av rätten att arbeta som vägtransportledare.

59 § *Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter.* I paragrafen anges att landskapsregeringen kan återkalla tillståndet som vägtransportledare för viss tid eller tills vidare om tillståndshavaren inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 58 § eller om den som har tillståndet begär att det ska återkallas.

Trafikanordningar

60 § *Trafikanordningar.* I paragrafen anges vilka olika typer av trafikanordningar som finns. Trafikanordningar är vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar som väghållaren tillför gatumiljön för att styra och reglera trafikanterna. Närmare bestämmelser om användningen och utformningen av vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar samt vilka tecken trafikövervakare ska använda vid reglering av trafiken hittar man för närvarande i landskapsförordningen (2005:35) om vägmärken (vägmärkesförordningen).

61 § *Uppsättande av trafikanordningar.* Paragrafen innehåller bestämmelser om uppsättande av trafikanordningar. Enligt 1 mom. är det väghållaren som fattar beslut om användning av trafikanordningar. Landskapsregeringen är väghållare för landsvägar och bygdevägar. Kommunen är väghållare för kommunalvägar. På enskilda vägar är det vägdelägarna som ansvarar för väghållningen. Enligt 1 mom. är det dock kommunen som, efter ansökan från väghållaren (ofta flera vägdelägare samfällt), fattar beslut om uppsättande av trafikanordningar på en-skilda vägar. Skälet till det är att uppsättande av trafikanordningar innebär sådan utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen, eftersom trafikanordningar förpliktar, ålägger eller anvisar trafikanterna att göra något på vägen.

Själva uppsättandet och framtida underhåll av vägmärken och andra trafikanordningar sköts av väghållaren.

Tillfälliga trafikanordningar kan sättas upp av polisen, gränsbevakningen, tullen eller räddningsmyndigheten. Med tillfällig reglering avses ett omedelbart och akut behov av reglering av trafiken, som kan uppkomma till exempel i samband med en trafikolycka. Att sätta upp en tillfällig trafikanordning kräver inget särskilt beslut och inte heller något samtycke och kan tillämpas på alla vägområden. Tillfälliga trafikanordningar som behövs på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen får även sättas upp av väghållaren av en enskild väg utan ansökan till kommunen. Det är i dessa fall fråga om situationer som är så exceptionella eller brådskande att det inte är möjligt att vänta på ett beslut. De tillfälliga anordningarna ska avlägsnas

så fort det inte längre finns behov av dem. Om situationen blir mer varaktig bör den enskilde väghållaren meddela kommunen.

Enligt paragrafens 3 mom. ska landskapsregeringen underrättas när kommunen har fattat beslut om permanent uppsättande av trafikanordningar så att uppgifterna kan förmedlas till Trafikledsverkets informationssystem. Tillgänglig information om trafikanordningarna möjliggör val av optimala rutter och förmedling av varningar till fordonens informationssystem.

I 4 mom. föreskrivs det att polisen och väghållaren är behöriga att avlägsna en trafikanordning som satts upp i strid med denna lag.

62 § *Undantag som gäller uppsättande av vissa vägmärken.* Enligt 1 mom. är det landskapsregeringen som beslutar om och sätter upp vägmärken som anger väjningsplikt på alla vägar som ansluter till en allmän väg som sköts av landskapet medan kommunen har samma uppgifter när en enskild väg ansluter till en kommunalväg. Den här bestämmelsen finns inte i gällande lag men det är motiverat att huvudvägens väghållare svarar för uppsättandet av vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan allmänna vägar och mindre vägar.

Enligt 2 mom. är det kommunen som fattar beslut om det vägmärke som anger tårtort. Vem som sätter upp vägmärket beror på vem som är väghållare för den aktuella vägen.

Enligt 3 mom. sätter landskapsregeringen upp vägmärken som anger transportbegränsningar för farligt gods. Fastställandet av transportrutter för farliga ämnen innefattar provning, och det är viktigt att rutterna läggs upp enligt de riktlinjer som finns. I annat fall kan det vara besvärligt att utforma rutterna.

63 § *Uppsättande av märken, skyltar och andra anordningar.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om uppsättande av en störande eller otillåten anordning på en väg. Utgångspunkten är att bara trafikanordningar får sättas upp på en väg eller i dess närhet och att alla märken, skyltar och andra anordningar kräver tillstånd av väghållaren för att få sättas upp. Vissa skyltar, märken och anordningar, till exempel reklam eller annonser, kan störa trafikanternas koncentration eller vaksamhet. Om sådana sätts upp ska de så snabbt som möjligt avlägsnas, så att trafiksäkerheten tryggas. Momentet motsvarar artikel 4 i och ii i konventionen om vägtrafik.

I 2 mom. anges det att polisen eller väghållaren får avlägsna en anordning som satts upp i strid med 1 mom.

5 kap. Bestämmelser om fordons användning

64 § *Tillämpning av vissa riksbestämmelser om fordons användning.* Rikets nya vägtrafiklag innehåller ett stort antal bestämmelser av teknisk natur som tidigare återfanns på förordningsnivå. Dessa bestämmelser görs tillämpliga på Åland genom denna paragraf.

Punkt 1) gör rikets 88 § tillämplig. 88 § innehåller definitioner av de termer som förekommer i de följande paragraferna som också ska tillämpas på Åland.

Punkt 2) gör 99 § tillämplig som handlar om den högsta tillåtna hastigheten som gäller för vissa fordonstyper och fordonskombinationer. Till paragrafen hör en bilaga där hastighetsbegränsningarna finns angivna.

Att rikets bestämmelser om fordonsspecifika hastighetsbegränsningar ska gälla på Åland innebär att en bil med en släpvagn med en totalvikt som inte överstiger 750 kg får köra 90 kilometer i timmen i stället för 80 kilometer i timmen, som gäller enligt dagens lagstiftning. Det beror på att rikets bestämmelser anger att en sådan kombination får köra 100 kilometer i timmen. Eftersom den högsta tillåtna hastigheten som kan förekomma på väg på Åland

för närvarande är 90 kilometer i timmen, innebär ändringen i praktiken att 90 kilometer i timmen är den nya maxhastigheten för bilar med lätt släpvagn. Till punkten har ett tillägg gjorts som anger att den högsta tillåtna hastigheten för motordrivna fordon med ett tillkopplat efterfordon är 30 kilometer i timmen. Bestämmelser om efterfordon finns i landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen.

Punkt 3) 100 § anger att fordon med medspårande axel ska ha axeln låst när hastigheten överstiger 60 kilometer i timmen för att fordonet ska hållas stabilt i högre farter. Bestämmelsen kommer från förordningen om användning av fordon på väg och gäller alltså sedan tidigare på Åland.

Punkt 4) gör 107–114 §§ tillämpliga och handlar om hur fordon ska lastas så att inte någon av de massor som angetts av fordonets, kopplingsanordningarnas eller däckens tillverkare överskrids. Här finns bestämmelser om hur lasten ska placeras, hur den ska säkras och markeras. Vidare finns en undantagsbestämmelse som gör det möjligt att transportera motorredskap eller arbetsredskap som behövs för av- och pålastning av ett fordon som är avsett för godstransport, trots att detta leder till att den för fordonet eller fordonskombinationen allmänt tillåtna längden överskrids och en bestämmelse som tillåter långa överhäng av last på en dragbil om en släpvagn är kopplad till fordonet. Här finns också bestämmelser som rör transport av båtar och campers samt ansvarsfördelningen vid lastning av fordon vid kommersiella transporter.

Punkt 5) och 8) 115–140 §§ inklusive bilagorna 6–9 behandlar fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått.

Punkt 6) handlar om vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer och punkt 7) om fordonskombinationers stabilitet.

Punkt 9) 150–154 §§ behandlar bestämmelserna om koppling av släpfordon. Avsikten är att säkerställa att fordonen i fordonskombinationen är lämpliga för att kopplas ihop med varandra och att kombinationen tryggt kan användas på vägen.

Punkt 10) 156 § behandlar varningslyktor på utryckningsfordon och fordon som används vid arbete på väg.

Punkt 11) 157 § innehåller bestämmelser om när det är tillåtet att köra på väg med ett fordon som normalt inte får föras på väg.

Punkt 12) 157a-159 §§ innehåller bestämmelser om hur en specialtransport ska genomföras och vilken typ av transport som är en tillståndspliktig specialtransport. Tillståndsgivningen regleras i 115 §. Under en övergångsperiod på fem år tillämpas dock de bestämmelser som gäller för närvarande. Det regleras i övergångsbestämmelserna i 118 §.

I 2 mom. ges landskapsregeringen ett bemyndigande att i förordning göra de föreskrifter som enligt de ovanstående paragraferna kan meddelas av Trafiksäkerhetsverket och av Transport- och kommunikationsverket gällande på Åland. Motiveringarna till blankettbestämmelserna finns i regeringens propositioner RP 180/2017 och RP 109/2019.

65 § *Användning av bilbälte*. Enligt paragrafen ska alla som färdas i de motordrivna fordon som anges i paragrafen sitta på en plats som är utrustad med bilbälte eller någon annan skyddsanordning och använda bältet eller skyddsanordningen. En förutsättning är att bilbälte ingår i fordonets obligatoriska utrustning.

I bestämmelsen används termen bil. En bil är enligt definitionen i 20 § i fordonslagen som är tillämplig på Åland genom blankettlagstiftning ett fordon i kategori M och N. Fordon i kategori M är personbilar och bussar och fordon i kategori N är paketbilar och lastbilar. Därmed elimineras den gällande bestämmelsens oklarhet om huruvida skyldigheten att använda bilbälte gäller till exempel förare och passagerare i specialbilar. Det finns inte skäl

att befria förare och passagerare i specialbilar från skyldigheten att använda bilbälte.

Skyldigheten att använda bilbälte gäller också förare och passagerare i trehjulingar och fyrhjulingar under förutsättning att bilbälte hör till fordonets ursprungliga utrustning. Till de lätta fyrhjulingarna hör bland annat mopedbilar.

Kravet på användning av ett bilbälte som är monterat för sittplatsen gäller i fortsättningen även förare och passagerare i traktorer och motorredskap. Det framgår av olycksstatistiken att en person som saknar bilbälte riskerar att ramla ur traktorns hytt och hamna under traktorns bakhjul.

66 § *Information om användningen av bilbälte i bussar.* Paragrafen innehåller bestämmelser om den information som ska ges om användningen av bilbälte i bussar och grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton (bilbältesdirektivet). Genom bilbältesdirektivet utvidgades användningen av bilbälte till hela bilbeståndet. Enligt paragrafen ska busspassagerare informeras om skyldigheten att använda bilbälte åtminstone på ett av följande sätt: av föraren, av den som ansvarar för transporten eller den som fungerar som ledare för gruppen, genom audiovisuella hjälpmedel, eller genom en skylt som är placerad framför varje sittplats. I paragrafen anges alla de sätt att informera om skyldigheten att använda bilbälte som anges i bilbältesdirektivet.

67 § *Användning av skyddshjälm.* Bestämmelsen motsvarar gällande rätt men hjälmkravet har skärpts på så sätt att hjälmen ska vara fastspänd under färd. Med traktorer som har styre och sadel menas ett traktorregistrerat fordon som föraren sitter grensle på och som har ett styre. Kravet gäller alltså till exempel inte äldre öppna traktorer som styrs med ratt.

Skjutsas barn är det enligt 2 mom. föraren som ansvarar för att barnet använder hjälm.

I 3 mom. finns en rekommendation att använda hjälm när man cyklar eller framför ett fordon som klassificeras som cykel. Bestämmelsen är inte belagd med någon påföljd.

68 § *Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm.* Bestämmelser om detta har tidigare funnits i landskapsförordningen (1995:36) om undantag från skyldigheten att använda bilbälte. Innehållet i reglerna om när bilbälte eller skyddshjälm inte behöver användas har dock preciserats och justerats. De situationer då bilbälte eller skyddshjälm inte behöver användas är färre enligt förslaget. Det är till exempel inte längre tillåtet att köra utan hjälm eller bälte när man backar eller när man färdas på parkeringsplatser eller inom bensinstations- eller verkstadsområden eller liknande områden. Däremot behöver man inte använda bilbälte om man kör ett fordon med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser eller till exempel samlar in avfall. Det krävs dock att användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet i arbetet för föraren eller passageraren.

Det kan även finnas medicinska skäl som befriar trafikanten från skyldigheten att använda bilbälte eller skyddshjälm. Ett läkarintyg över skälet ska medföras under körningen.

Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte heller förare och passagerare i fordon som är försedda med täckt karosseri eller förare och passagerare i fordon som är försedda med bilbälte samt skyddsbåge eller ett skyddstak, om dessa sitter under skyddsbågen eller taket.

Cykelhjälm får även användas på en typ av elcykel som klassificeras som moped. EU-lagstiftningen gör det möjligt att typgodkänna vissa elcyklar som motoriserade cyklar i enlighet med sådana tekniska krav som skiljer sig från kraven på mopeder, och på så sätt kan de tillåtas i trafik och omfattas av samma kravnivå som den som gäller för cyklar.

69 § *Skyddsanordningar för barn.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om skyddsanordningar för barn.

Paragrafens 1 mom. innehåller bestämmelser om vilket slags typgodkännande som krävs av sådana skyddsanordningar för barn som används i bilar.

Enligt paragrafens 2 mom. ska en skyddsanordning för barn användas vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter. Upp till cirka fyra års ålder (eller 105 cm) färdas barnet säkrast bakåtvänt. En bakåtvänd stol tar emot de våldsamma krafterna och skyddar barnets känsliga huvud och hals. Små barn som åker i framåtvända bilbarnstolar löper fem gånger högre risk att dödas eller skadas svårt, jämfört med barn i bakåtvända bilbarnstolar. Därför ska man inte vända barnet för tidigt. Rekommendationen är att barn sitter bakåtvända så länge som möjligt, normalt tills de är ungefär fyra år. Bestämmelserna motsvarar det som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton.

Enligt paragrafens 3 mom. får barn inte transporteras i en bakåtvänd barnstol på en sittplats som skyddas av en krockkudde framför passagerarsätet, om inte krockkudden har deaktiverats.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett fordon som är försett med styrstång och sadelformad sits ska enligt 4 mom. en sits som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn användas.

Ett barn som sitter på en egen plats i en buss ska använda bussens bilbälte eller en skyddsanordning för barn.

Enligt paragrafens 6 mom. är transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett annat än i denna paragraf avsett fordon tillåten endast om fordonet har en sits och ett bilbälte som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn. Till denna typ av fordon hör de flesta traktorer samt terrängfordon och fordon i kategori L försedda med två sittplatser bredvid varandra. Det föreslås vara tillåtet att transportera barn i ett sådant fordon, om fordonet har en sits och ett bilbälte eller en skyddsanordning som i fråga om sin dimensionering lämpar sig för barnet. I 81 § finns ytterligare bestämmelser om persontransport av små barn i traktorer och motorredskap.

70 § *Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt persontransport.* Om ett barn under 15 år färdas i ett fordon med sin vårdnadshavare, oftast mamma eller pappa, så ansvarar vårdnadshavaren för att barnet sitter fastspänd på rätt sätt. Åker barnet utan sin vårdnadshavare så är det fordonets förare som har det ansvaret. Denna förpliktelse gäller dock inte bussförare i tunga bussar. Särskilda bestämmelser om skolskjutsar finns i landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det att fordonets förare ska se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att sådana anordningar som behövs för detta som rullstolslyftar och ramper, används på rätt sätt. Fordonets förare ska även se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på rätt sätt.

71 § *Nödstopp på snöskoter.* Enligt paragrafen är en skoterförare skyldig att använda det nödstopp som skotern ska vara utrustad med. Används inte nödstoppet kan föraren enligt 97 § påföras en avgift för trafikförseelse.

72 § *Räddningsutrustning i bussar*. Enligt 1 mom. ska det finnas brandsläckare och första hjälpen-utrustning i en buss. Första hjälpen-utrustningen ska vara dimensionerad i enlighet med fordonets största tillåtna passagerarantal.

I paragrafens 2 mom. bemyndigas landskapsregeringen att meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och första hjälpen-utrustningen. I föreskrifterna kan det preciseras hur stor bussens brandsläckare ska vara, så att den står i proportion till bussens storlek.

73 § *Användning av teknisk utrustning*. Enligt huvudregeln i paragrafens 1 mom. får föraren av ett fordon inte använda teknisk utrustning under körning så att användningen stör förandet av fordonet. Momentet möjliggör dock användning av teknisk utrustning i det fall att användningen inte stör förandet av fordonet.

En teknisk anordning kan till exempel vara en radio eller en navigator eller något annat kartprogram som används med hjälp av en smartenhet. Bestämmelsen möjliggör också användning av automatiska styrsystem.

Med störning avses till exempel en situation där föraren inte lyckas hålla fordonet i dess körfält eller där användandet av den tekniska anordningen tar fokus från trafiken.

Automatiska styrsystem förekommer alltmer allmänt i fordon. Det har visat sig att dessa förbättrar trafiksäkerheten. Därför ska man inte hindra utan främja användningen av sådana system. Föraren har dock ansvaret för att fordonet används på ett trafiksäkert sätt.

Andra momentet förbjuder användandet av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning på ett sådant sätt att den hålls i handen.

74 § *LGF-skylt*. I 1 mom. i denna paragraf anges vilka fordon som ska ha en skylt för markering av långsamtgående fordon (LGF-skylt). Avsikten med en LGF-skylt är att informera andra trafikanter om att fordonet färdas långsammare än den övriga trafiken, och därför finns det skäl att bara tillåta användning av skylten på den berörda typen av fordon.

Paragrafens 2 mom. innehåller föreskrifter om vilka fordon som ska föras med en LGF-skylt. Med en trehjulig moped avses en moped som på grund av sina tre hjul är bredare än en tvåhjulig moped. En LGF-skylt ska således inte monteras på en moped som har två framhjul nära varandra, om mopeds bredd inte avviker från en tvåhjulig mopeds bredd. Enligt punkt 3 ska en LGF-skylt till exempel monteras på en åkgräsklippare som körs på en väg.

Enligt paragrafens 3 mom. får en LGF-skylt också monteras på en traktor med en konstruktiv hastighet på mer än 50 men högst 60 kilometer i timmen. Sådana traktorer kommer i allt större utsträckning att ersätta trafiktraktorer också inom lantbruket, och till dem kopplas ofta dragfordon vars högsta tillåtna hastighet är 50 kilometer i timmen eller lägre. Därmed förutsätts det att en LGF-skylt monteras antingen på släpfordonet eller på traktorn.

Enligt paragrafens 4 mom. får en LGF-skylt användas också då ett motordrivet fordon bogseras med hjälp av ett rep, en kätting, en vajer eller en bom. Vid sådan bogsering är den högsta tillåtna hastigheten 30 kilometer i timmen.

Enligt paragrafens 5 mom. är det tillåtet att bara använda en enda LGF-skylt på en fordonskombination. En LGF-skylt som är monterad till exempel på en traktor kan således flyttas till det arbetsredskap som är kopplat till traktorn då arbetsredskapet hindrar att traktorns skylt syns bakåt. Dessutom ska det vara tillåtet att använda ett fordon som är registrerat utomlands utan att det föras med en LGF-skylt.

75 § *Taxilykta*. Paragrafen har oförändrad flyttats hit från landskapsförordningen (1993:104) om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning. Enligt paragrafen ska alla fordon som används för taxitrafik vara försedda med en takmonterad taxilykta. Om fordonet inte används i taxitrafik tillämpas inte de trafikregler som gäller taxibilar på fordonet och taxibilen får till exempel inte köra i bussfiler. Med taxitrafik avses sådan beställningstrafik för personbefordran med personbil som avses i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik.

76 § *Krav på däck*. Bestämmelserna motsvarar i huvudsak de som gäller sedan tidigare. Huvudregeln är att samtliga sommardäck på en bil som inte väger mer än 3,5 ton ska ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 1,6 millimeter. Med huvudspår avses breda spår på slitbanans mitt på en bredd av cirka tre fjärdedelar av slitbanan. Slitbanan är den delen av däckets som kommer i kontakt med vägbanan. En nyhet mot tidigare bestämmelse är att kravet på att slitbanans huvudspår ska ha ett mönsterdjup på minst 1,6 millimeter även ska gälla för mopeder, trehjulingar och fyrehjulingar. På motorcyklar och på släpvagnar till motorcyklar räcker det med ett mönsterdjup på 1,0 mm. Kravet ska dock inte gälla fordon vars konstruktiva hastighet är högst 40 kilometer i timmen. Vid låga hastigheter finns det inte någon risk för vattenplaning, och föraren förlorar i allmänhet inte kontrollen över fordonet om ett däck går sönder, vilket innebär att det inte finns behov av att utsträcka kravet till de allra långsammaste fordonen.

2 mom. innehåller en bestämmelse om att det inte är tillåtet att använda olika typer av däck på samma axel på ett fordon. Exempelvis får däck av olika storlek eller vinter- och sommardäck inte monteras på samma axel. Undantaget är om olyckan är framme och ett reservdäck tillfällig måste monteras på fordonet.

Enligt 3 mom. tillåts montering av däck vars bärighet inte möjliggör användning av den största axelmassa som tekniskt sett är tillåten på axeln i allmän trafik. De däck som monteras på en axel kan således begränsa fordonets bärighet på axeln. De däck som monteras på fordonet ska dock ha sådan bärighet att det är möjligt att lasta hela fordonet upp till den för fordonet tillåtna massan på en väg. Denna bestämmelse är avsedd att tillämpas främst på tunga fordon och deras släpvagnar, där den tekniskt sett tillåtna axelmassan ofta är mycket stor. Den största tekniskt sett tillåtna axelmassan kan utnyttjas till exempel i samband med specialtransporter, men vid vanliga transporter, där den massa som allmänt tillåts på en väg begränsar fordonets lastning, behöver fordonet inte utrustas med däck som motsvarar den tekniskt sett tillåtna massan. Det är också möjligt att använda däck vars bärighet inte möjliggör användning av den största axelmassa som allmänt är tillåten på en väg, om det i praktiken inte finns behov av att lasta fordonet med större last än den axelmassa som däckets tillåter. Också i detta fall ska dock däckens vara sådana att det är möjligt att lasta hela fordonet upp till den för fordonet tillåtna massan på en väg. Med den största massa som tillåts för däckens på bilar och släpvagnar avses i detta sammanhang den största massa som inte begränsar den högsta tillåtna hastigheten för fordonets däck på en väg så att den är lägre än den allmänt tillåtna hastigheten. Det är dock möjligt att avvika från detta i samband med specialtransporter, då tillståndet för specialtransport är förenat med ett villkor om lägre hastighet än normalt. I detta fall ska man använda däck med tillräcklig bärighet för den högsta hastighet som är tillåten för transporten.

Den största massa som enligt registreringsbeviset tillåts för ett fordon på väg, och som utgör grund till exempel för fastställelse av fordonsskatten, kan inte minskas genom att fordonet förses med däck vars bärighet hindrar att fordonet lastas upp till den för fordonet allmänt tillåtna massan på väg.

77 § *Användning av vinterdäck.* Även vad gäller användningen av vinterdäck görs en ändring mot gällande bestämmelser. Tiden för när vinterdäck måste användas börjar den första november och avslutas den sista mars men kravet gäller bara då vädret eller väglaget förutsätter det. Denna ändring innebär i praktiken att det också under vintermånaderna är möjligt att använda sommardäck på ett fordon om vädret eller väglaget inte förutsätter användning av vinterdäck. Det betyder också att det inte längre är tillåtet att köra med sommardäck i november eller mars om vinterväglag råder. Vinterväglag råder när det ligger snö eller is på vägbanan eller vägrenen och/eller när vägbanan är fuktig och temperaturen nära noll grader. Ytterst är det polisen som avgör om vinterväglag råder eller ej. I Sverige har denna typ av reglering funnits länge och i riket infördes den genom rikets nya vägtrafiklag.

En annan nyhet mot gällande lag är att kravet på att vinterdäcken ska ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 3,0 millimeter också ska gälla motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrehjulingar samt tunga och lätta fyrehjulingar. Till lätta fyrehjulingar hör till exempel mopedbilarna. För att förbättra trafiksäkerheten och säkerställa att tunga fordon kan ta sig fram på vintervägar ska vinterdäck som har ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 5,0 millimeter användas på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar på fordon som väger mer än 3,5 ton. På andra axlar ska däcken ha ett mönsterdjup på minst 3,0 millimeter.

De ovannämnda kraven gäller inte fordonskombinationer vars högsta tillåtna hastighet är 60 kilometer i timmen eller lägre. Således behöver till exempel inte en traktor vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen och en släpvagn eller ett släpfordon som kopplats till den förses med sådana däck som anges ovan om släpvagnen eller släpanordningen begränsar fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet till högst 60 kilometer i timmen.

I paragrafens 3 mom. möjliggörs i vissa avgränsade fall avsteg från skyldigheten att använda vinterdäck. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak det som föreskrivs i 16 § i den på Åland gällande förordningen om användning av fordon på väg men har utvidgats till att också gälla förflyttningar som hänför sig till godkännande av ett fordon för trafik. Därigenom elimineras den oklarhet som belastat den gällande bestämmelsen när det gällt till exempel förflyttningar i anslutning till typgodkännande och enskilt godkännande av fordon. I gällande bestämmelse finns även ett undantag från krav på vinterdäck för veteranfordon när de deltar i ett arrangerat evenemang. Detta speciella undantag har tagits bort. Finns det vinterdäck till veteranfordonet så ska det förses med vinterdäck när det används under tid när vinterväglag råder.

I 4 mom. görs undantag från bestämmelserna i paragrafen om ett reservdäck tillfällig måste monteras på fordonet.

I 5 mom. bemyndigas landskapsregeringen att meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.

78 § *Användning av dubbdäck och andra typer av slirskydd.* I paragrafens 1 mom. anges den tid under vilken det är tillåtet att använda dubbdäck på motordrivna fordon och släpvagnar. Denna period är densamma som i gällande lag. Observera att det liksom tidigare är tillåtet att använda dubgade däck även under andra tider om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras. Bestämmelser om hur dubbar och dubbdäck som får användas i trafik ska vara beskaffade finns i fordonslagen och i föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

I paragrafens 2 mom. anges att en släpvagn i kategori O2 ska ha dubbdäck om dragbilen är försedd med dubbdäck. Om bilen som drar ett släp har dubbdäck måste även släpet ha dubbdäck när det råder vinterväglag. Om bilen vid vinterväglag har odubgade friktionsdäck får släpet ha antingen dubbdäck

eller odubbade friktionsdäck. Det är viktigt att släpet inte har sämre väggrepp än bilen för att till exempel undvika att släpet sladdar vid inbromsning. Är det inte vinterväglag så får man koppla på ett släp med annan däckstyp än dragfordonets, även sommardäck, under förutsättning att färden kan ske trafiksäkert. Bestämmelsen motsvarar gällande rätt.

Enligt paragrafens 3 mom. ska dubbdäck monteras på alla hjul på en bil samt på en släpvagn med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton, när dubbdäck används på någon av fordonets axlar. Om ett fordon som avses i detta moment har axlar försedda med parhjul behöver dubbdäck inte monteras på samtliga hjul på axlarna med parhjul. Det räcker att antingen de inre eller yttre hjulen är dubbade.

Kravet att samma typ av däck ska användas på samma axel men inte på samtliga hjul på fordonet vilket anges i 77 § 2 mom., är otillräckligt när det gäller dubbdäck och friktionsdäck. Dubbdäck och friktionsdäck har nämligen olika väggrepp i synnerhet på isig väg, och detta gör fordonet oberäkneligt att manövrera om både dubbdäck och friktionsdäck används på det. För att olikheterna vad gäller väggrepp ska utjämnas får antalet dubbar på fordonets däck inte avvika från varandra i så stor utsträckning att detta kan orsaka fara. Landskapsregeringen ska kunna meddela föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar på däck.

4 och 5 mom. motsvarar gällande reglering. För att garantera att de tyngsta fordonskombinationerna (fordonskombinationer vars massa överskrider 44 ton) kan ta sig fram när det är halt ska man enligt momentet använda en särskild anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse, om den massa som totalt belastar drivaxlarna är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa. Som ett sådant hjälpmedel betraktas till exempel en axel som tillfälligt kan omvandlas till en drivande axel, en sandningsanordning och snökedjor. Däremot betraktas inte konstruktioner som påverkar funktionen av en enda drivande axels differentialväxel som en sådan anordning.

Enligt 7 mom. ska Landskapsregeringen ha befogenheter att till exempel för forsknings- eller tävlingsändamål bevilja undantag från den tid då användning av dubbdäck är tillåten. Undantag kan bara beviljas av särskilda skäl.

Persontransporter

79 § *Persontransporter med bil*. Enligt 1 mom. är det inte tillåtet att skjutsa fler passagerare än vad som motsvarar det antal sitt- och ståplatser som fordonet är registrerat för.

Enligt 2 mom. ska det även i fortsättningen vara tillåtet att tillfälligt överskrida det i registret antecknade passagerarantalet i en buss med högst 30 procent, om detta är möjligt utan att de massor som tekniskt är tillåtna för fordonet och de massor som allmänt är tillåtna på väg inte överskrids. På sittplatser som utrustats med bilbälte får dock högst det antal passagerare som antecknats i registret placeras.

80 § *Persontransporter på två- och trehjuliga motordrivna fordon och med dem jämförbara fyrhjuliga fordon*. Persontransport på två-, tre- och fyrhjuliga motorfordon i kategori L är tillåtet under förutsättning att fordonet är konstruerat för det och att det framgår i registret.

I 2 mom. föreskrivs det om persontransport med en tvåhjulig moped. Det ska vara tillåtet att transportera en passagerare när fordonet enligt registeruppgifterna är avsett för passagerartransport. En äldre moped där det inte finns någon uppgift om passagerare i registret, kan vid en ändringsbesiktning godkännas för passagerartransport, om mopeden har den utrustning som förutsätts för en trygg transport av passageraren.

I 3 mom. finns bestämmelsen om persontransport med en trehjuling, lätt fyrhjuling, tung fyrhjuling och fyrhjuling. Med dessa fordon får det transporteras högst så många personer som angetts i registret.

Med en motoriserad cykel avses ett sådant fordon i kategori L1e-A som till det yttre påminner om en cykel och som används som en cykel. En motoriserad cykel godkänns i allmänhet för transportändamål genom förfarandet för EU-typgodkännande. När fordonet används får inte de maximala belastningar som fastställts av tillverkaren och typgodkännandemyndigheten överskridas.

81 § *Persontransporter med traktor, motorredskap och terrängfordon.* I 1 mom. hänvisas i fråga om det antal personer som tillåts vid persontransport med en traktor och ett registrerat motorredskap till det personaltal som finns angivet i registret. Ett motorredskap som är befriat från registreringsskyldigheten, får användas för persontransport på det sätt som tillverkaren avser. Till dessa fordon hör till exempel motorredskap som används för väghållning eller bärgning av skörd. I fråga om nya motorredskap har det redan länge funnits en skyldighet att förse redskapet med CE-märkning, vilken i sin tur förutsätter att det görs en bedömning av säkerheten för personerna i redskapet och att det vid behov vidtas åtgärder för att säkerställa säkerheten.

Enligt 2 mom. är det utöver antalet passagerare som anges i 1 mom. tillåtet att även transportera en person som är kortare än 135 centimeter i en traktor eller ett motorredskap med täckt förarhytt, om ett trafiksäkert säte har monterats i fordonet. Med en täckt förarhytt avses en hytt som skyddar passagerarna om fordonet välter eller om något föremål som vanligen hanteras i arbetet med fordonet faller över förarhytten.

82 § *Persontransporter med cykel och lätt elfordon.* Det ska vara tillåtet att transportera en eller flera passagerare med en cykel eller ett lätt elfordon, om fordonet enligt tillverkaren är avsett för detta. I praktiken ska det förutsättas att det för varje passagerare finns en lämplig sits som är dimensionerad enligt vikten på den person som transporteras. Vid transport av ett litet barn ska sitsen vara sådan att den hindrar barnet från att falla av cykeln och hindrar att barnets fötter kommer i kontakt med däckets eller hjulets ekrar.

Dessutom förutsätts det att cykeln vid transport av en passagerare ska ha två av varandra oberoende bromsanordningar. På detta sätt är det möjligt att förhindra att cykeln helt saknar bromsar om en bromsanordning går sönder eller om till exempel kedjan hoppar av.

83 § *Persontransporter med lastbil och paketbil.* Huvudregeln är att för att få transportera personer i lastutrymmet i en lastbil eller paketbil ska det finnas säten i lastutrymmet som är godkända för persontransport. Med godkännande av ett säte för persontransport avses att sätet uppfyller de krav som gällde när fordonet togs i bruk eller senare och att det finns angivet i fordonsregistret.

Undantaget i 2 mom. gäller tillfälliga passagerartransporter vid körning i samband med traditionella firanden som till exempel det årliga luciatåget förutsatt att föraren har minst två års yrkeserfarenhet som lastbilsförare.

84 § *Persontransporter i släpvagn.* I 1 mom. tillåts s.k. stadståg, det vill säga kombinationer där flera släpvagnar för persontransport dras av en bil eller en traktor. Den högsta tillåtna hastigheten för dessa fordonskombinationer ska även i fortsättningen vara 25 kilometer i timmen. I praktiken måste en traktor användas som dragfordon för denna typ av fordonskombination, om släpvagnarna inte är utrustade med bromsar, eftersom den tillåtna massan för en släpvagn utan bromsar som får kopplas till en bil nästan alltid är högst 750

kg. Då dragfordonet är en traktor tillåts ofta större massa för en släpvagn som saknar bromsar.

I 2 mom. godkänns transport av arbetare till arbetsplatsen och tillbaka med en traktorsläpvagn, om transporten kan ske tryggt. Avsikten är att bestämmelsen ska tillämpas till exempel i sådana arbeten på åkern där det behövs mera arbetskraft och när transporten sker med låg hastighet närmast på små enskilda vägar.

I 3 mom. föreskrivs om transport av passagerare med en släpvagn till en cykel, en motoriserad cykel och ett lätt elfordon. Transport av passagerare ska vara tillåten under förutsättning att de fordon som används och kopplingarna mellan dem är säkra och ändamålsenliga. Det är vanligt att en släpvagn används för transport av små barn och då ska släpvagnen vara tillverkad för ändamålet och CE-märkt. Bestämmelsen möjliggör dock även transport av till exempel turister

I 4 mom. tillåts användningen av en påhängsvagnskombination vid körning i samband med skolavslutning och liknande tillfällen. Fordonskombinationens förare ska även i detta fall ha minst två års yrkeserfarenhet som lastbilsförare.

6 kap. Trafikförseelse och avgift för trafikförseelse

85 § *Avgift för trafikförseelse*. Tidigare har påföljden för lindriga överträdelser av bestämmelserna i vägtrafiklagen varit ordningsbot eller böter. Sådana har påförts enligt bestämmelserna i trafikbrottslagen (2004:28) för landskapet Åland. Den största förändringen som detta lagförslag innebär är att påföljden vid sådana lindriga överträdelser i stället ska vara en administrativ avgift. Detta förändrar påföljdssystemet i grunden eftersom påföljden blir en förvaltningsrättslig sanktion i stället för en straffrättslig påföljd. Bestämmelserna om grunderna för påförande av avgift för trafikförseelse finns numera i vägtrafiklagen. I trafikbrottslagen regleras dock fortfarande grövre överträdelser i trafiken, så som äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri och smitning. Mer om vad förändringen innebär framgår av avsnitt 5.5.

Enligt paragrafens 1 mom. får en avgift för trafikförseelse påföras som påföljd vid överträdelse av vägtrafiklagens bestämmelser enligt vad som anges i detta kapitel. Avgiften påförs av polisen. Eftersom det nu är en förvaltningsrättslig avgift och inte böter tillfaller avgiften landskapet på samma grunder som till exempel parkeringsavgifterna tillfaller landskapet.

Om en trafikant vid samma tillfälle bryter mot flera olika bestämmelser i vägtrafiklagen som var och en kan leda till avgift för trafikförseelse, ska endast en gemensam avgift påföras för samtliga förseelser. Avgiften ska då enligt 2 mom. höjas med 40 euro som läggs på den förseelse för vilken den högsta avgiften har föreskrivits.

Enligt 3 mom. ska en muntlig eller skriftlig anmärkning ges för en ringa trafikförseelse. Det finns dock förseelser som trots att de benämns ringa är så pass allvarliga att de ska leda till en avgift för trafikförseelse. Det gäller bestämmelser om överlast och felaktig koppling av släp till lastbil.

I 4 mom. anges situationer då avgift för trafikförseelse inte ska påföras trots att förutsättningar för det i övrigt är uppfyllda. Utgångspunkten i vägtrafiklagen är att avgift för trafikförseelse ska påföras för de gärningar som har utpekats i 6 kap. och som alltså av lagstiftaren har bedömts vara av så lindrig karaktär att en avgift är tillräcklig som påföljd. I vissa situationer kan dock en sådan gärning vara mer allvarlig eller vara del av en mer allvarlig gärning, exempelvis om gärningen inneburit ett äventyrande av någon annans säkerhet. I ett sådant fall kan gärningen utgöra ett äventyrande av trafiksäkerheten och alltså utgöra ett brott i straffrättsligt hänseende. I bland annat sådana situationer ska en avgift för trafikförseelse inte påföras utan

gärningen ska bedömas enligt det straffrättsliga stadgandet. De situationer då avgift för trafikförseelse inte ska påföras framgår av 4 mom.

Enligt 4 mom. 1 punkten får avgift för trafikförseelse inte påföras om trafikanten misstänks för samma brott i en förundersökning eller åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas vid en domstol. Om en gärning är en del av en straffrättslig utredning ska gärningen enbart hanteras där. Det ska inte förekomma att delar av ett händelseförlopp hanteras i den straffrättsliga processen medan andra delar av samma händelseförlopp hanteras i den förvaltningsrättsliga processen. Om den straffrättsliga utredningen av något skäl läggs ner, ska någon avgift för trafikförseelse ändå inte påföras.

Enligt 2 punkten får en avgift för trafikförseelse inte heller påföras om trafikanten har dömts genom en lagakraftvunnen dom eller påförts straff för samma gärning. Den s.k. ne bis in idem-regeln anges i artikel 4 i tilläggsprotokoll 7 till Europakonventionen. Enligt artikeln får ingen lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han eller hon redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat. Motsvarande bestämmelse ingår också i artikel 14.7 i konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Förbudet anses även ingå i 21 § i Finlands grundlag som berör rättsskyddet, där 2 mom. innehåller en bestämmelse om de garantier för en rättvis rättegång som ska tryggas genom lag. I Europadomstolens beslutspraxis har ne bis in idem-förbudets tillämpningsområde inte begränsats bara till domar som berör egentliga straffrättsliga straff, utan det har också utsträckts till administrativa påföljder av straffkaraktär.

I 4 mom. 3 punkten anges det att avgift för trafikförseelse inte får påföras om trafikanten misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning. Det är fråga om en s.k. konkurrenssituation, där en person till exempel genom samma körning har gjort sig skyldig till rattfylleri, förseelse rörande användning av säkerhetsbälte och lindrig fortkörning. Enligt bestämmelsen ska avgift för trafikförseelse i detta fall inte påföras för bältesförseelsen eller för fortkörningen. Avgift för trafikförseelse påförs inte heller om trafikanten genom samma gärning misstänks ha begått ett brott som regleras i någon annan lag. Det kan till exempel vara fråga om en gärning som omfattar både fortkörning, som hör till tillämpningsområdet för avgift för trafikförseelse, och straffbart bruk av narkotika. Trafikförseelserna konsumeras alltså av brotten.

I 4 mom. 4 punkten föreskrivs det att avgift för trafikförseelse inte får påföras om förseelsen behandlas på det sätt som föreskrivs i landskapslagen om parkeringsbot, och i 5 punkten anges det att avgift för trafikförseelse inte får påföras om den som har begått trafikförseelsen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

Enligt 5 mom. behöver en påföljd inte bestämmas om trafikförseelsen uppenbarligen har berott på ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt. Utgångspunkten är att trafikanterna ska känna till bestämmelserna i lagen. Exempelvis ska en fordonsförare vara uppmärksam på vilka vägmärken och regler som gäller på en viss plats. I vissa situationer kan det dock hända att till exempel ett vägmärke skymms av växtlighet. I detta fall kan det bli aktuellt att avstå från åtgärder. Vid tillämpningen av denna bestämmelse är det också möjligt att beakta förarens personliga egenskaper, såsom ålder, hälsotillstånd och utvecklingsnivå. Åtgärdseftergift kan likaså komma i fråga då gärningen är av så ringa karaktär att till och med en anmärkning kan anses oskälig. Även en uppsåtlig gärning kan i vissa undantagsfall lämnas utan påföljd.

86 § *Förseelser mot allmänna regler.* Paragrafen gäller alla trafikanter och innehåller bestämmelser om den avgift för trafikförseelse som kan påföras en trafikant med stöd av 9, 10, 12 eller 13 §§.

I 9 § anges att en trafikant ska följa de anvisningar för trafiken som meddelas genom vägmärken, vägmarkeringar och trafiksignaler. I 10 § finns bestämmelser om efterlevnaden av tecken, befallningar och förbud som ges av polisen, i 12 § finns bestämmelser om lämnandet av fri passage för utryckningsfordon och processioner och i 13 § förbud mot att sätta ut hinder på en väg. Avgiften föreslås vara 100 euro.

Om man som gående inte följer polisens tecken eller hindrar ett utryckningsfordon eller en procession är den avgift som påförs 20 euro, och gör man det på en cykel eller något annat motorlöst fordon kan man få betala en avgift på 40 euro.

Om man som mopedist, vilket innefattar både en förare av en moped och en förare av en lätt fyrhjuling, underlåter att följa de bestämmelser som anges i 1 mom. kan man påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro. En förare av en mopedbil som är registrerad som en lätt fyrhjuling ska alltså ses som en mopedist.

87 § *Gångtrafikförseelser.* Gående kan utöver vad som anges i 86 § ges en avgift för trafikförseelse genom att i onödan hindra eller störa den övriga trafiken.

88 § *Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare.* En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon som uppsåtligt eller av oaktamhet bryter mot trafikregler som gäller förare av fordon, skjutsar för många på fordonet eller skjutsar barn utan att ha lämpliga skyddsanordningar åt barnet kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro. Samma avgift kan påföras en person som rider eller driver djur på vägen men i dessa fall är det inte lika självklart att ett brott mot trafikreglerna kan klandras eftersom djurföraren enligt 50 § 2 momentet har rätt att avvika från trafikreglerna om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet.

Vid tillämpningen av den här bestämmelsen ska bland annat de fordon som avses i 49 §, det vill säga lätta elfordon, motoriserade cyklar och mopeder med låg effekt, ses som ett motorlöst fordon.

89 § *Överskridande av hastighetsbegränsning.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om lindriga hastighetsöverträdelser och påföljden för dessa. Hastighetsöverträdelser som överstiger dessa bestämmelser behandlas i enlighet med trafikbrottslagens bestämmelser om äventyrande av trafiksäkerheten eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Hastighetsbegränsningarna anges med vägmärken.

Påföljdens storlek har differentierats mer i förhållande till nuvarande lagstiftning för att bli mer proportionerlig. Förändringen åskådliggörs i denna tabell.

Överskridandets storlek på väg med hastighetsbegränsningen 50 km/h eller lägre	Nuvarande belopp	Belopp enligt förslaget	Belopp för mopedister
Högst 10 km/h	170 euro	100 euro	100 euro
11–15 km/h		170 euro	
16–20 km/h	200 euro	200 euro	
Överskridandets storlek på väg med hastighetsbegränsningen 70 km/h eller högre			
Högst 10 km/h	140 euro	70 euro	
11–15 km/h		140 euro	
16–20 km/h	200 euro	170 euro	

Beloppen har justerats mot gällande rätt så att avgiften för trafikförseelse föreslås vara lägre vid små fortkörningsförseelser än vad ordningsbotens belopp för närvarande är. Den lägsta avgiften föreslås, beroende på hastighetsbegränsningens nivå, vara 70 eller 100 euro, medan den högsta avgiften föreslås vara 200 euro. Den ordningsbot som för närvarande påförs för fortkörning är som lägst 140 euro och som högst 200 euro.

Enligt 3 mom. kan en mopedist som uppsåtligt eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

Om man kör för fort på en gångata eller på en gårdsgata gör man sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten och kan dömas till böter eller fängelse enligt bestämmelserna i trafikbrottslagen.

I 90 § behandlas hastighetsöverträdelser med vissa fordon som inte får föras med en högre hastighet än den för fordonet bestämda högsta tillåtna konstruktiva eller av tillverkaren angivna hastigheten eller den av konstruktionen eller lasten beroende hastigheten.

90 § *Överskridande av hastighetsbegränsning för vissa fordon och fordonskombinationer.* För vissa typer av fordon och fordonskombinationer gäller så kallade fordonsspecifika hastighetsgränser. Dessa anges i bilagorna 5.1 och 5.2 till rikets vägtrafiklag vilka tillämpas på Åland enligt bestämmelsen i 64 § 1 mom. 2 punkten samt vad gäller efterfordon i tillägget till 64 § 1 mom. 2 punkten.

Endast en avgift för trafikförseelse kan påföras föraren även om både vägens och den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten har överskridits.

Avgiftens storlek är beroende av hur många kilometer i timmen fordonet eller fordonskombinationen har överskridit den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten. Avgiften är alltså lika stor för en förare av ett motorredskap som har en högsta tillåtna fordonsspecifik hastighet på 40 kilometer i timmen som för en lastbilschaufför som har en högsta tillåtna fordonsspecifik hastighet på 80 kilometer i timmen. I riket har man valt att differentiera avgifterna så att en förare av ett fordon som har en högsta tillåtna fordonsspecifik hastighet på max 60 kilometer i timmen får en högre avgift än vad en förare av ett fordon eller fordonskombination med en högre högsta tillåtna fordonsspecifika hastighet får för ett lika stort överskridande. Att avgiften inte differentierats på Åland motiveras med att det inte är mer klandervärt att en förare av ett motorredskap kör 10 kilometer i timmen för fort än att en lastbilsförare kör 10 kilometer för fort.

91 § *Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon.* Paragrafen innehåller bestämmelser om avgift för trafikförseelser som en förare av ett

motordrivet fordon kan påföras för brott mot trafikregler om framförande av fordon.

I paragrafens 1 mom. finns bestämmelser om förare som bryter mot lagens bestämmelser om framförande av fordon på körbana, val av körfält, svängning, körning in i en korsning, möten, ljud- och ljussignaler, körriktningsvisare, användning av ljus, skyldigheten att varna andra trafikanter, onödig körning, tomgångskörning och bogsering av fordon.

Avgiftens belopp föreslås vara 100 euro. Enligt dagens trafikbrottslag leder vissa av motsvarande förseelser till en ordningsbot på 100 euro och vissa till en ordningsbot på 70 euro. Exempelvis leder onödig tomgångskörning idag till en ordningsbot på 70 euro. Det finns också gärningar som idag leder till böter, exempelvis att inte hålla tillräckligt avstånd till ett framförvarande fordon, svänga på ett sätt som orsakar fara och vissa förseelser vad gäller omkörning. För att förenkla hanteringen och använda den administrativa avgiften till förseelser som den passar för, föreslås alla dessa gärningar leda till en avgift på 100 euro. Det kan tilläggas att allvarliga gärningar som samtidigt är ägnade att äventyra andras säkerhet, kan utgöra äventyrande av trafiksäkerheten, vilket kan leda till böter eller fängelse i högst tre månader. Att beloppet för onödig tomgångskörning höjs från 70 till 100 motiveras också av miljöhänsyn.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om den avgift för trafikförseelse som påförs en mopedist för sådana förseelser som avses i 1 mom. Avgiften föreslås vara 70 euro.

92 § *Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning i motordrivna fordon.* Paragrafen motsvarar 61 och 62 §§ i gällande lag och 18 § i trafikbrottslagen men har utökats så att även föraren av en motorcykel kan påföras en avgift för trafikförseelse om han eller hon skjutsar ett barn under 15 år utan att se till att barnet använder hjälm.

Av trafiksäkerhetsskäl och för att stärka barnens rättigheter och säkerhet har avgifterna för dessa förseelser höjts. Den som inte använder bilbälte eller skyddshjälm kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro. Detta är en höjning på 30 euro mot tidigare. Försummar man sin skyldighet som förare eller vårdnadshavare att inte transportera barn på ett säkert sätt ska man påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro. Den summan är dubbelt så stor som ordningsboten är enligt gällande lag och är motiverad för att stärka barnens rätt till en tryggare trafikmiljö. Barn är skyddslösa och helt i händerna på föraren. Att inte försäkra sig om att de åker säkert är mer klandervärt än att inte sätta bilbälte på sig själv. Påföljden för den som inte följer reglerna för hur barn ska transporteras ska därför vara kännbart högre än förseelsen i 1 mom.

93 § *Förseelser som gäller lastning av fordon och fordons massa och mått.* Grövre överträdelser av reglerna om lastning av fordon bedöms ofta som äventyrande av trafiksäkerheten vilket kan ge dagsböter eller fängelse enligt trafikbrottslagen. Men även små förseelser kan vara av betydelse med tanke på trafiksäkerheten och slitaget på de åländska vägarna och broarna. För tunga transporter skadar i synnerhet broar och medför därför ökade kostnader för vägunderhållet. Det är därför viktigt att minska antalet transporter av överlast i vägnätet. Hotet om sanktioner kan förebygga överträdelser av belastningsbestämmelserna.

Den föreslagna avgiften gäller ringa överträdelser av bestämmelserna om lastning av fordon och fordons massa och mått och påförs föraren. Enligt dagens trafikbrottslag leder denna typ av överträdelse till en ordningsbot på 70 euro. Enligt förslaget ska förseelserna leda till en avgift på 140 euro. Höjningen motiveras av att förseelser mot bestämmelser om lastning och koppling av tunga fordon kan orsaka stor skada och är så klandervärd att den

motiverar ett belopp i paritet med andra förseelser mot vägtrafiklagen som leder till en avgift på 140 euro.

Med ringa överträdelse avses i paragrafen en överskridning av den tillåtna massan per axel eller boggi med högst tio procent och en överskridning av den tillåtna totalmassan med högst fem procent. Högre överskridningar än så kan leda till att överlastavgift påförs enligt lagen om överlastavgift (FFS 51/1982). Sådan överlastavgift påförs den som äger fordonet eller i vissa fall dragfordonet. I vissa fall kan den påföras transportuppdragsgivaren.

94 § *Otillåten personbefordran med motordrivet fordon.* I paragrafen finns bestämmelser om avgift för trafikförseelse för den som inte följer lagens bestämmelser om högsta antal passagerare i fordon.

Enligt gällande trafikbrottslag leder denna typ av överträdelse till en ordningsbot på 70 euro. Enligt förslaget ska förseelserna leda till en avgift på 140 euro. Höjningen motiveras av att förseelser mot bestämmelser om personbefordran kan orsaka stor fara för människor och är så klandervärd att den motiverar ett belopp i paritet med andra förseelser mot vägtrafiklagen som leder till en avgift på 140 euro.

95 § *Förseelser som gäller koppling av fordon.* I denna paragraf föreskrivs det att en förare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet begår en ringa överträdelse av kopplingsbestämmelserna kan påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

Enligt gällande trafikbrottslag leder denna typ av överträdelse till en ordningsbot på 70 euro. Enligt förslaget ska förseelserna leda till en avgift på 140 euro. Höjningen motiveras av att förseelser mot bestämmelser om koppling av fordon kan orsaka stor skada och är så klandervärd att den motiverar ett belopp i paritet med andra förseelser mot vägtrafiklagen som leder till en avgift på 140 euro.

En ringa överträdelse kan utgöras till exempel av att släpvagnens säkerhetsvajer inte kopplats till dragfordonet.

En förare av ett fordon med ett tillkopplat efterfordon kan påföras en avgift på 140 euro om efterfordonet inte är kopplat till dragfordonet på ett säkert sätt.

96 § *Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om andra förseelser som gäller användning av ett motordrivet fordon och om de påföljder som kan påföras föraren för förseelserna.

Avgift för trafikförseelse kan påföras en förare för en underlåtelse att iaktta förbudet mot användning av kommunikationsutrustning under körning, felaktig användning av däck och slirskydd eller felaktig användning av eller underlåtenhet att använda varningslyktor på fordonet.

Enligt 3 punkten kan en avgift för trafikförseelse påföras en förare som kör en viss typ av lång fordonskombination och inte kontrollerat att transport längs den rutt som ska användas är möjlig utan risk för sammanstötning med konstruktioner längs körbanans sidor eller inte medför behövliga tekniska uppgifter över fordonet och kombinationen för påvisande av att kraven på vändningsförmåga uppfylls.

Har föraren inte med sig nödvändiga tekniska uppgifter över fordonet för påvisande av att vissa stabilitetskrav uppfylls eller ett intyg över att körprov eller simuleringar har utförts med fordonskombinationen i fråga eller en motsvarande fordonskombination kan en avgift för trafikförseelse påföras denne.

2 mom. innehåller en bestämmelse om den avgift för trafikförseelse som kan påföras en mopedist för vissa av de överträdelser som anges i 1 mom. Avgiften föreslås vara 40 euro.

97 § *Trafikförseelser av förare av terrängfordon.* Enligt denna paragraf kan en förare av ett terrängfordon påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro om föraren inte iakttar bestämmelserna om körning av terrängfordon på väg, användning av däck eller band på väg eller användning av nödstopp på snöskoter, och överträdelsen begås uppsåtligen eller av oaktsamhet.

98 § *Innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse.* I paragrafen finns bestämmelser om innehållet i ett beslut om avgift för trafikförseelse.

Enligt paragrafens 2 mom. ska ett beslut om avgift för trafikförseelse föras med anvisningar om hur man yrkar på rättelse. Till beslutet kan det fogas ett foto på det fordon med vilket trafikförseelsen begicks och/eller på dess förare. I anvisningarna om hur man begär rättelse ska det bland annat anges vart man ska vända sig med sitt yrkande och inom vilken tidsfrist detta ska ske.

99 § *Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse.* Enligt denna paragraf ska ett beslut om avgift för trafikförseelse delges den som gjort sig skyldig till förseelsen genom bevislig delgivning. Bevislig delgivning görs personligen och i skriftlig form, per post mot mottagningsbevis eller, om myndigheten anser att det finns skäl till det, som stämningsdelgivning.

Om beslutet inte har delgetts inom sex månader från dagen för förseelsen avskrivs ärendet.

100 § *Betalningstid för avgift för trafikförseelse.* Enligt denna paragraf har den påförts en avgift för trafikförseelse 30 dagar på sig att betala avgiften räknat från den dag då beslutet delgavs.

101 § *Verkställighet av avgift för trafikförseelse.* I paragrafens 1 mom. finns en hänvisning till lagen om verkställighet av böter (FFS 672/2002), som innehåller bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse.

I 2 mom. anges det att avgiften för trafikförseelse preskriberas fem år efter det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Denna preskriptionstid motsvarar den allmänna preskriptionstiden för offentliga fordringar och tas in i lagen med stöd av 19 § 3 mom. självstyrelselagen.

I 3 mom. anges att det är Rättsregistercentralens uppgift att sköta verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse. Eftersom verkställighet är att se som utsökning, hör bestämmelsen till rikets behörighet enligt 27 § 23 punkten i självstyrelselagen. Bestämmelsen har tagits in i lagen med stöd av 19 § 3 mom. självstyrelselagen.

Enligt 4 mom. ska trafikövervakare och domstolar underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om avgifter för trafikförseelse.

102 § *Närmare bestämmelser.* Enligt denna paragraf kan Landskapsregeringen utfärda närmare föreskrifter om de handlingar som ska användas när avgift för trafikförseelse påförs, om de anteckningar som ska göras i dem och om förvaringen av dem, samt om de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljder enligt den föreslagna lagen och om andra meddelanden mellan myndigheter.

103 § *Hänvisning till trafikbrottslagen för landskapet Åland.* Paragrafen hänvisar till trafikbrottslagens bestämmelser om straff för trafikbrott där påföljden är böter eller fängelse.

7 kap. Särskilda bestämmelser

104 § *Tillsyn*. Enligt paragrafens 1 mom. utövas tillsyn över vägtrafiklagens efterlevnad av polisen. Polisen är alltså trafikövervakare. Polisen kan begära handräckning eller assistans av Gränsbevakningsväsendet i de situationer som anges i förordningen om Gränsbevakningsväsendets uppgifter i landskapet Åland.

105 § *Stoppande och granskning av fordon*. I paragrafens 1 mom. anges det att ett fordon ska stannas på tecken av en polisman eller gränsbevakningsman.

Enligt 2 mom. är föraren av ett fordon skyldig att följa de befallningar som en polisman, eller gränsbevakningsman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet. Trafikövervakaren kan till exempel då ett fordon är felaktigt lastat beordra lossning av överlasten eller omlastning av fordonet. Då trafiksäkerheten förutsätter det kan trafikövervakaren hindra fortsatt körning.

106 § *Hindrande av körning på grund av berusning*. Denna paragraf är ny i den åländska trafiklagstiftningen. I paragrafen anges att trafikövervakaren, i praktiken oftast en polis, vid behov ska kunna hindra en förare av ett motordrivet fordon att föra fordonet om alkoholutandningsprovet visar att föraren har alkohol i kroppen, men det på grund av provresultatet inte finns sannolika skäl att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri. Körningen ska kunna hindras till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp. Körning under påverkan av andra rusmedel än alkohol har kriminaliserats som rattfylleribrott i trafikbrottslagens 4 §. Miss-tankar om rattfylleri leder alltid till att körningen avbryts.

I människans kropp förekommer små mängder etylalkohol också då alkohol inte har förtärs. Dessutom kan föda och dryck som framställts genom jäsnings innehålla små mängder etanol. En förutsättning för att körningen ska få förbjudas eller hindras är därför att berusningen påverkar förarens körförmåga. I praktiken kommer åtgärden att rikta sig mot förare med en berusning på 0,2–0,5 promille. Trafikövervakarna har till uppgift att bedöma förarnas körförmåga i enskilda fall.

107 § *Undantag från skyldigheten att följa trafikregler, trafikanordningar och bestämmelser om användningen av fordon*. Det är möjligt att i särskilda situationer göra avsteg från trafikreglerna men det måste ställas höga krav på den som avviker från reglerna. Föraren av ett utryckningsfordon eller annat fordon måste till exempel vara medveten om att möjligheterna att göra observationer minskar då hastigheten ökar. Föraren måste också förstå att alla trafikanter inte nödvändigtvis hör sirenerna eller ser de blinkande larmljus. Därför ska hastigheten och avsteget från reglerna anpassas till trafikmiljön och omständigheterna. En förare som gör avsteg från reglerna ska försäkra sig om att andra trafikanter kan observera att denne agerar avvikande och att de vid behov kan klara av att lämna denne fri väg. Kunnandet och färdigheterna hos förare som gör avsteg från reglerna ska vara på sådan nivå som uppdraget kräver i varje trafiksituation.

I lagen föreslås en ny regleringsmodell för undantagsbestämmelserna. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att en trafikant får göra avsteg från trafikregler, skyldigheter som trafikanordningar anger, påbud, begränsningar, förbud eller bestämmelser om användningen av fordon om särskild försiktighet iakttas och om uppdraget kräver det. De trafikanter som får göra avsteg från bestämmelserna är

- förare och passagerare i utryckningsfordon,

- personer som agerar i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter samt
- förare av fordon som hör till en kortege som leds av polisens eller gränsbevakningsväsendets fordon.

I princip är det möjligt att göra avsteg från alla typer av regler som nämns i momentet.

Med ett sådant uppdrag som nämns i momentet avses uppgifter som föreskrivits för myndigheten eller aktören i fråga någon annanstans i lag. Det kan vara fråga om ett uppdrag som pågår eller som ska inledas eller om aktionsberedskap inför ett uppdrag.

Att tillämpa undantagsbestämmelserna förutsätter att det aktuella uppdraget kräver att avsteg från en regel görs. I detta sammanhang ska man granska vilken grundläggande fri- eller rättighet (vilket rättsobjekt) som skyddas med hjälp av uppdraget. Avsteget från bestämmelserna ska nämligen stå i rätt proportion till det rättsobjekt som ska skyddas, så att man i samband med uppdraget inte äventyrar andra trafikanters säkerhet i onödan. Exempelvis kan en situation där någon svävar i direkt livsfara kräva att föraren använder mycket hög hastighet. I detta fall ska föraren dock beakta att fordonet kan vara svårt att observera då föraren avviker från trafikreglerna. I trafiken rör sig dessutom också barn och personer som inte har förmågan att förutse olika trafiksituationer. Trafikolyckor som sker i hög hastighet är i regel förödande. Därför ska det bara vara möjligt att göra avsteg från reglerna då uppdraget kräver det och med iakttagande av särskild försiktighet.

Ett uppdrag kan kräva avsteg från flera bestämmelser på samma gång, och det är inte möjligt att ta in en uttömmande förteckning över alla sådana situationer i lagen.

Enligt de gällande bestämmelserna har tjänstemän bland annat i samband med brottsbekämpning – framför allt i underrättelse- och observationsuppgifter, tekniska observationsuppgifter, täckoperationsuppgifter och uppgifter som har samband med bevisprovokation genom köp – samma rätt som en förare av en polisbil som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler att med iakttagande av särskild försiktighet göra avsteg från vägtrafiklagens bestämmelser. Rätten att göra avsteg från bestämmelserna utan användning av larmanordningar är fortfarande viktig, eftersom larmsignaler skulle röja uppdraget. Vid denna typ av uppdrag används vanligen inte fordon som är utrustade med larmanordningar.

Behovet att göra avsteg från vägtrafiklagens bestämmelser utan användning av larmanordningar har konstaterats föreligga även i samband med polisens uppgifter som berör upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet, bland annat allmän övervakning, trafikövervakning, utryckningsuppdrag och förundersökningsuppgifter.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det att larm- och ljussignaler ska användas vid körning av fordon i sådana uppdrag som avses i 1 mom., om det är nödvändigt för att varna andra trafikanter.

Undantagsbestämmelserna i den gällande vägtrafiklagen har strukturerats utgående från om ljud- och ljussignaler används eller inte. Undantagsbestämmelserna möjliggör till exempel inte körning mot rött ljus utan användning av samtliga larmanordningar då man närmar sig en brottsplats. En ambulans som närmar sig ett sjukhus får inte heller nattetid köra mot rött ljus utan att använda samtliga larmanordningar. Inom trafikövervakningen är det inte möjligt att utan användning av ljud- och ljussignaler följa ett fordon för att skaffa bevis för sådana brott som begåtts av fordonets förare. Fortkörning utan larmanordningar är tillåten, men enligt lagen är det till exempel inte möjligt att göra avsteg från de trafikregler som berör omkörning och svängning utan att samtliga larmanordningar används.

Enligt den nya regleringsmodellen ska det vara möjligt för en förare att göra avsteg från de trafikregler som anges ovan också utan användning av

alarm- och ljussignaler. Andra trafikanter är dock skyldiga att lämna fri passage bara för fordon som avger både ljud- och ljussignaler. I 12 § finns en bestämmelse om fri passage för uttryckningsfordon som avger ljud- och ljussignaler. Den nya regleringsmodellen innefattar utökad provningsrätt när det gäller användningen av larmanordningar. Den stämmer bättre överens med rådande praxis än den gällande modellen. Avsikten är inte att användningen av larmanordningar ska minska i förhållande till nuläget. Om larmanordningar inte används, är det mycket svårt för trafikanterna att förutse hur en fordonsförare som gör avsteg från trafikreglerna kommer att agera. Exempelvis minskar andra trafikanters möjligheter att förutse agerandet ju högre hastighet föraren håller. Tröskeln för användning av larmanordningar ska således vara låg.

I paragrafens 3 mom. utsträcks undantagsbestämmelserna att gälla också myndigheter och andra aktörer i utlandet. Aktörer som utför uppgifter enligt EU-lagstiftningen och internationella avtal kan ha behov av att göra avsteg från trafikbestämmelserna. Med beaktande av 19 § 3 mom. självstyrelselaagen (1991:71) för Åland tas bestämmelsen in i vägtrafiklagen för vinnande av enhetlighet och överskådlighet.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs det att uttryckningsfordon och fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag har rätt att komma ombord på en färja före andra. Samma sak gäller fordon i kollektivtrafik, det vill säga bussar och andra fordon som går i linjetrafik enligt tidtabell. De färjor som här avses är de som är en del av vägnätet, det vill säga linjefärjor och frigående färjor i skärgårdstrafiken.

I 5 mom. finns undantagsbestämmelser som rör väghållningsarbete. Enligt momentet får fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg med avvikelse från bestämmelserna om fordons plats på vägen föras på det sätt som uppdraget kräver, om särskild försiktighet iakttas. Föraren får även avvika från förbud, begränsningar och påbud som anges med trafikanordningar om det inte gäller väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får dock inte ignorera de tecken som en trafikövervakare ger eller passera en trafiksignal som visar rött ljus. Momentet motsvarar gällande rätt.

I 6 mom. finns undantagsbestämmelser som berör parkeringsövervakning. Enligt momentet får fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelse från 20 §, samt stannas, parkeras och föras med avvikelse från bestämmelserna i 36–38 och 43 §§. Även här om särskild försiktighet iakttas. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får även parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera om det behövs för att utföra arbetet.

I 7 mom. finns bestämmelser om undantag för specialtransporter. En specialtransport tar mer plats än ett vanligt lastbilsekipage så det följer av transportens natur att den kanske inte kan hålla till vänster innan en vänstersväng utan måste använda högerfilen för att klara svängen. Enligt momentet får en specialtransport föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna om fordons plats på vägen om det sker med särskild försiktighet. Likaså får det vid en specialtransport göras avsteg från bestämmelserna om bogsering i 53 §, om tillstånd för specialtransporten har beviljats enligt 159 § i rikets lag.

108 § *Överlämnande av uppgifter om straff och avgifter till Fordonsmyndigheten.* Paragrafen anger att polisen och domstolarna ska förse fordonsmyndigheten med uppgifter om körkortsinnehavares trafikbrott och trafikförseelser för införande i körkortsregistret. Bestämmelsen gäller oberoende av andra bestämmelser om sekretess som gäller för myndigheterna. Endast

sådana trafikbrott och förseelser som kan ligga till grund för ett körkortsingripande ska föras in i körkortsregistret.

I 6 kap. i körkortslagen för Åland finns bestämmelser om körkortsingripanden och där framgår vilken körförbudstid som kan fastställas för olika typer av trafikbrott. Bestämmelser om att Fordonsmyndigheten ska föra in sådana uppgifter i körkortsregistret finns i 66 § i körkortslagen.

109 § *Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott.* Genom paragrafen genomförs artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, CBE-direktivet.

Till den del bestämmelsen rör åtgärder som vidtas inom ramen för en förundersökning om brott tas bestämmelsen in i lagen med hänvisning till självstyrelselagens bestämmelse i 19 § 3 mom. om att stadganden som i sak överensstämmer med motsvarande stadgande i rikslag kan upptas i landskapslag för vinnande av enhetlighet och överskådlighet. Till den del bestämmelsen tillämpas i samband med påförande av trafikförseelseavgift i förvaltningsrättslig ordning, är bestämmelsen intagen i lagen med stöd av landskapets lagstiftningsbehörighet.

Om polisen har beslutat att inleda en förundersökning av ett trafikbrott eller ett annat relevant uppföljningsförfarande mot föraren av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks kan myndigheten skicka ut ett informationsbrev till ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade användaren av fordonet.

Polisen ska endast skicka ut informationsbrevet om myndigheten beslutat att vidta fortsatta åtgärder i fråga om påföljderna för trafikbrottet eller trafikförseelsen. Oftast är orsaken till att åtgärder vidtas en gärning som registrerats vid automatisk trafikövervakning, men informationsbrevet får skickas ut för trafikbrott eller trafikförseelser som observerats även vid annan trafikövervakning och som nämns i artikel 2 i CBE-direktivet och i 2 mom. i denna paragraf. Om polisen beslutar att vidta fortsatta åtgärder, ska den meddela ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av det fordon med vilket det misstänkts att ett trafikbrott eller en trafikförseelse har begåtts.

Enligt 2 mom. i paragrafen får informationsbrev skickas ut för följande trafikbrott eller trafikförseelser:

- 1) fortkörning
- 2) underlåtelse att använda bilbälte
- 3) rödljuskörning
- 4) rattfylleri och grovt rattfylleri
- 5) underlåtelse att använda skyddshjälm
- 6) underlåtelse att följa vägmärken som anger att körfältet endast är avsett för vissa fordon
- 7) olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.

Enligt 3 mom. i paragrafen ska informationsbrevet skickas ut på det språk som registreringsbeviset är avfattat på eller på ett av de officiella språken i medlemsstaten och inkludera åtminstone uppgifter om

- 1) det fordon med vilket trafikbrottet eller trafikförseelsen begicks
- 2) ort och tidpunkt för brottet eller förseelsen
- 3) det misstänkta brottet eller den misstänkta förseelsen
- 4) det eventuella straffet och andra eventuella rättsliga påföljder för brottet eller förseelsen och
- 5) den utrustning som användes för att upptäcka brottet eller förseelsen.

Att inte svara på det informationsbrev som skickats ut leder inte till några rättsliga påföljder.

110 § *Tillfällig avstängning av väg.* Beslutet om tillfällig avstängning av en väg fattas alltid av väghållaren. Att det alltid är väghållaren som fattar beslut om avstängning är en ändring gentemot gällande vägtrafiklag där det i 67 § 2 mom. regleras att polisen fattar beslut om avstängning för idrottstävling, nöjeställning eller annan därmed jämförbar orsak. På samma sätt innebär det en ändring i förhållande till 67 § 3 mom. där det stadgas att det är kommunens styrelse som beviljar tillstånd till avstängning av väg för hastighetstävling på trafikleder inom detaljplanerat område medan landskapsregeringen beviljar tillstånd på övriga vägar. Enligt förslaget är det alltid väghållaren som fattar beslutet. När det gäller hastighetstävlingar innebär lagförslaget alltså att det inte länge är kommunen som beslutar om sådana tävlingar på vägar där landskapsregeringen är väghållare men som är belägna inom detaljplanerat område. Orsaken till ändringen är att det är väghållaren som besitter kunskap om exempelvis vägens standard och trafikintensitet och som därför är den som kan bedöma om den del av vägen för vilken det anhållits om avstängning lämpar sig för arrangemanget i fråga om sin konstruktion och sina trafikmässiga egenskaper.

Då det fattas beslut om tillfällig avstängning av en väg ska man ta hänsyn till att kollektivtrafiken och färskvarutransporterna ska kunna komma fram på sina rutter. Alternativt ska man på förhand avtala om avvikande arrangemang med de berörda trafikidkarna. Trots att vägen är avstängd ska det finnas möjlighet för utryckningsfordon och jämförbara fordon att så snabbt som möjligt passera via den avstängda vägen. Då väghållaren bedömer att en tillfällig avstängning av en väg har sådana verkningar att avstängningen kräver att en omväg anges med vägvisare, kan väghållaren kräva att evenemangets arrangör utarbetar en vägvisningsplan. För vägvisningsplanen ska ett godkännande inhämtas av väghållaren, och för omvägens del också av eventuella andra väghållare. En tillfällig omväg ska så långt det är möjligt motsvara den rutt som omvägen ersätter vad gäller vägens standard och framkomlighet.

I brådskande fall kan en trafikövervakare, dvs. en polisman eller gränsbevakningsman, eller en räddningsmyndighet tillfälligt stänga av en väg. Det sker till exempel ofta då en olycka har skett på vägen.

Enligt paragrafens 2 mom. får hastighetstävlingar för motordrivna fordon arrangeras endast på avstängda vägar. Den som vill arrangera en hastighetstävling behöver alltså begära att väghållaren fattar beslut om att vägen får stängas av under arrangemanget.

Enligt 3 mom. ska polisen underrättas om en tillfällig avstängning. Stora publikevenemang kräver samarbete mellan väghållarna, polisen, räddningsmyndigheterna, kommunerna och evenemangets arrangörer och avstängningen av vägar i samband med olika evenemang kräver en helhetsbild av vägnätets funktion och framkomlighet.

111 § *Utförande av arbete på väg.* Denna paragraf innehåller allmänna bestämmelser om utförande av arbete på en väg. I paragrafen föreskrivs det att en väg ska förses med nödvändiga trafikanordningar när det utförs arbete på vägen som kan medföra fara för trafiken. Arbetarna ska använda utrustning med klart urskiljbara färger och, när arbetet utförs i mörker eller skymning, utrustning av reflekterande material. Om förhållandena kräver det, ska en sådan väg hållas helt eller delvis avstängd.

112 § *Uppsättande av anordning för viktövervakning.* Paragrafen motsvarar med vissa ändringar 68a § i gällande vägtrafiklag och anger hur viktövervakning enligt Europaparlamentets viktövervakningsdirektiv ska genomföras på Åland. Ändringarna mot gällande lag innebär framför allt att möjligheten för andra än polisen att genomföra viktkontroller tas bort. Med det huvudansvar som polisen har för trafikövervakning bedöms det vara den bäst lämpade myndigheten att utföra fordonskontroller i trafiken. I praktiken är det bara

polisen som utför viktkontroller och det är endast polisen som kan påföra en överlastavgift om övervikt konstateras vid en kontroll.

113 § *Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade.* Bestämmelsen motsvarar 50 § 5 mom. i gällande vägtrafiklag men är mer detaljerad. För rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan beviljas både rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet.

114 § *Beviljande av tillstånd för specialtransport.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om beviljande av tillstånd för specialtransport och om återkallelse av tillståndet.

Bestämmelsen är ny och innebär att utrymmet för beviljande av tillstånd för specialtransporter har begränsats genom vissa kriterier som inte får överskridas ens vid tillståndsgivning. För att branschen ska hinna anpassa sig föreslås en övergångsbestämmelse enligt vilken samma regler som gäller idag ska fortsätta användas under en övergångsperiod på fem år.

115 § *Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer.* Paragrafen anger under vilka förutsättningar landskapsregeringen kan ge en fordonstillverkare eller bilbyggare tillstånd att använda fordon eller fordonskombinationer som inte uppfyller lagens krav på största massa, längd, bredd eller andra huvudmått.

Bestämmelsen motsvarar 52 § i förordningen om användning av fordon på väg (FFS 1257/1992) som gällt på Åland genom landskapsförordning (1993:104) om fordonets konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning. Bestämmelserna har gjort det möjligt att på avgränsade rutter testa s.k. HTC-långtradare, vars massa är större än den föreskrivna största massan.

Utan att söka tillstånd är det tillåtet att köra ett ofärdigt fordon en kortare sträcka.

116 § *Ändringssökande.* Enligt 1 mom. i denna paragraf får rättelseyrkande av ett beslut som meddelats med stöd av denna lag lämnas in till Ålands polismyndighet. Med rättelseyrkande avses ett sådant yrkande som omnämns i 41 § förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland. Det är alltså inte möjligt att besvära sig över polisens beslut om att påföra avgift för trafikförseelse, utan den som påförs avgiften måste först yrka på rättelse. Om vederbörande inte är nöjd med beslutet som fattas till följd av rättelseyrkandet kan besvär föras hos domstol enligt 3 mom.

I ett beslut som har fattats med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär bara om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över ett beslut får anföras av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet.

Enligt paragrafens 4 mom. kan det i ett beslut anges att beslutet ska iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Enligt 5 mom. får rättelseyrkande inte begäras eller besvär anföras med anledning av en anmärkning enligt 84 § 3 mom. En anmärkning har inte någon faktisk rättslig betydelse för den berörda personens ställning, och det finns således inte något hinder för förbudet mot ändringssökande.

117 § *Ikraftträdande.* Enligt 1 mom. lämnas datum för ikraftträdande öppet för landskapsregeringen att fatta beslut om i enlighet med 20 § 2 mom. i självstyrelselagen. Avsikten är att landskapslagen ska träda i kraft så snart

som möjligt samtidigt med alla andra lagar som har föreslagits i detta lagförslag.

Bestämmelserna om tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter och återkallelse av sådant tillstånd föreslås träda i kraft fem år efter att lagen trätt i kraft. Anledningen till det är att bestämmelserna innehåller utbildningskrav som branschen måste få tid att anpassa sig till.

Enligt 2 mom. ska vägtrafiklagen för landskapet Åland upphävas.

Huvudregeln är att förordningar upphävs automatiskt när den lag som förordningarna utfärdats med stöd av upphävs. I 3 mom. anges att vissa förordningar ska fortsätta att gälla trots att de har utfärdats med stöd av den upphävda lagen. De förordningar som utfärdats med stöd av den gamla vägtrafiklagen och som upphävs automatiskt är landskapsförordning (1995:36) om undantag från skyldigheten att använda bilbälte.

I förtydligande syfte anges att hänvisningar i andra författningar till den upphävda lagen ska tolkas som hänvisningar till den nya lagen.

118 § *Övergångsbestämmelser.* Denna paragraf innehåller övergångsbestämmelser. Paragrafens 1–5 mom. föreslås innehålla övergångsbestämmelser om användningen av fordon på vägar.

I 6 mom. anges att tillstånd och godkännanden som en myndighet har fattat med stöd av den upphävda lagen och som gäller när denna lag träder i kraft förblir i kraft med de villkor som anges i tillstånden och godkännandena.

I 114 § regleras beviljande av tillstånd för specialtransport. Regleringen innebär att utrymmet för att bevilja tillstånd begränsas. För att branschen ska hinna anpassa sig till begränsningarna föreslås en övergångsperiod på fem år under vilken tid landskapsregeringen kan ge tillstånd till transporter i strid med 114 §.

Övergångsbestämmelsen i 8 mom. klargör att den svarande trots den straffrättsliga principen om lindrigare lag uttryckligen ska dömas till ett straffrättsligt straff för en trafikförseelse som begåtts innan denna lag trätt i kraft. Det faktum att den straffrättsliga regleringen ersätts med administrativ reglering innebär inte befrielse från straffansvar, utan att principen om lindrigare lag ska beaktas vid bestämmande av straffet (LaUU 3/2017 rd). Denna bestämmelse utgör ett undantag från den huvudregel som framgår av 3 kap. 2 § 2 mom. i strafflagen. I detta fall innebär dekriminaliseringen i princip inte att förhållningssättet till de straffbara gärningarna eller försummelserna lindras, och upphävandet av straffbestämmelsen innebär inte att gärningarna i fortsättningen skulle vara fria från påföljder. Utgångspunkten är att ett straffrättsligt straff ska påföras för en gärning eller försummelse som begåtts innan den nya lagen trätt i kraft. Om en sådan administrativ påföljd som anges i den nya lagen emellertid i ett enskilt fall de facto skulle vara lindrigare än den straffrättsliga påföljd som bestäms enligt den tidigare lagen, ska övergångsbestämmelsen tolkas i överensstämmelse med artikel 15.1 i konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter. Exempelvis kan antalet dagsböter vid behov minskas.

2. Trafikbrottslag för Åland

1 § *Tillämpningsområde.* Lagen ska gälla för trafik på och utanför vägar. Att lagen även gäller utanför väg innebär exempelvis att rattfylleribrotten även kan begås av dem som för motordrivna fordon utanför väg.

Lagen gäller inte båt- eller flygtrafik.

Trafikbrott

2 § *Äventyrande av trafiksäkerheten*. Stadgandet om äventyrande av trafiksäkerheten är det grundläggande stadgandet i trafikbrottslagen. Straffbarheten hos en gärning kan grunda sig såväl på brott mot någon uttrycklig regel som brott mot de allmänna skyldigheter, exempelvis omsorgsplikten, som regleras i 2 kap. vägtrafiklagen.

Paragrafen motsvarar i stort den gällande bestämmelsen i trafikbrottslagen men har utökats till att även omfatta brott mot bestämmelser i fordonslagen. Eftersom det i fordonslagen ställs krav på att fordon ska lämpa sig för trafik och vara i sådant skick att de är säkra och inte orsaka fara (se 3 § fordonslagen), kan den som framför ett fordon i så dåligt skick att det inte är säkert för andra göra sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten.

För att eliminera den osäkerhet som funnits huruvida paragrafen även kan tillämpas vid brott mot de paragrafer i vägtrafiklagen som gäller trafik utanför väg har termen vägtrafikant som finns i gällande trafikbrottslag bytts till trafikant.

Ett krav för att gärningen ska kunna ses som ett äventyrande av trafiksäkerheten är att den har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Trafikbrotten räknas till de s.k. faredelikten. Det förutsätts att den skyldige har brutit mot trafikreglerna eller aktsamhetsplikten på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet. För att gärningen ska vara straffbar krävs inte att konkret fara har uppstått i ett enskilt fall. Uttrycket "äventyra någon annans säkerhet" innebär fara för en annans liv eller hälsa. Stadgandet gäller inte fara som endast riktar sig mot någons egendom. Denna omständighet är i praktiken inte av någon större betydelse, eftersom en mer betydande skada som tillfogas någons egendom i trafiken i allmänhet också äventyrar en annan persons säkerhet. Skulle däremot en gärningsman till exempel använda ett fordon till att uppsåtligt eller av grov oaktsamhet skada andras fordon på en parkeringsplats där inga människor för tillfället uppehåller sig, ska gärningen inte bestraffas som äventyrande av trafiksäkerheten utan bedömas som skadegörelse.

Enligt brottsrekvisitet ska gärningen äventyra någon "annans" säkerhet. Stadgandet blir följaktligen inte tillämpligt om gärningen enbart äventyrar gärningsmannens eget liv. En gärning som endast äventyrar gärningsmannens egen säkerhet kan bestraffas som trafikförseelse enligt vägtrafiklagen.

Om gärningen har äventyrat en annan persons säkerhet, ska straffbarheten inte enbart grunda sig på brott mot en särskild trafikregel utan också kunna grunda sig på försummelse av en allmän skyldighet att iakttä omsorg och varsamhet som anges i vägtrafiklagen. I praktiken förekommer i stor utsträckning sådana beteenden som äventyrar trafiksäkerheten och där det tydligt är frågan om försummelse av aktsamhetsplikten, men där det inte kan visas att någon har brutit mot en bestämd regel.

Maximistraffet höjs från tre till sex månader. Straffskalan för äventyrande av trafiksäkerheten har inte ändrats sedan år 1983 då den nuvarande vägtrafiklagen trädde i kraft. Straffskalan för brott anger spännvidden för de påföljder som kan komma i fråga för ett brott. Straffskalan sätter brott i relation till varandra och anger på så sätt hur allvarligt samhället ser på brottet. I praktiken är det dock mycket ovanligt att den övre delen av straffskalan används.

I riket ändrades maximistraffet för äventyrande av trafiksäkerheten från tre till sex månader redan år 1999. På så vis ansågs att den inbördes graderingen mellan trafikbrotten vad gäller allvarlighet blev mer korrekt. I riket har äventyrande av trafiksäkerheten samma straffskala som rattfylleri. Landskapsregeringen anser det motiverat att gradera brotten på samma sätt gentemot varandra, eftersom det är allvarligt att bete sig på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet.

Vad gäller rattfylleribrotten har Åland valt att ha strängare reglering än riket på så sätt att promillegränserna för grovt rattfylleri är lägre på Åland än den är i riket. Även det talar för att Åland har en i övrigt sträng syn på beteenden i trafiken och att ett maximistraff på tre månader för äventyrande av trafiksäkerheten inte står i proportion till regleringen kring grovt rattfylleri. Det är därför motiverat att höja maximistraffet så att allvarlighetsgraden står i proportion till övriga förseelser och brott i vägtrafiken.

3 § *Grovt äventyrande av trafiksäkerheten*. Paragrafen har ändrats för att på ett tydligare sätt definiera när ett äventyrande av trafiksäkerheten ska bedömas som grovt.

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten är en brottsrubricering som gäller de grova gärningsformerna av äventyrande av trafiksäkerheten. Detta framgår bland annat av att 3 § kan tillämpas endast när också rekvisiten i 2 § är uppfyllda. Detta beskrivs i paragrafen med uttrycket ”vid äventyrande av trafiksäkerheten”.

För att trafikanten ska kunna ställas till svars för brottet ska det ha skett ”uppsåtligen eller av grov oaktsamhet”. Uttrycket ”av ligkiltighet”, som används i gällande 3 § i trafikbrottslagen, har alltså ersatts med ”grov oaktsamhet” eftersom det på ett bättre sätt beskriver att brottet även kan begås på grund av grov oaktsamhet. Det är dock inte meningen att ändringen ska innebära någon ändring mot hur bestämmelsen tillämpas idag.

I 1 mom. nämns tre typfall inom vägtrafiken där gärningen företas på ett sätt som kvalificerar den som grov, nämligen avsevärt överskridande av den högsta tillåtna hastigheten, brott mot omkörningsförbud och försummelse att följa en skyldighet att stanna eller lämna företräde åt andra trafikanter.

Förteckningen över kvalifikationsgrunderna är inte uttömmande, utan ger endast exempel på de situationer i vilka det i praktiken torde bli vanligast att överväga en tillämpning av den strängare straffskalan. Andra gärningar än de som nämns i förteckningen ska dock för det första vara lika allvarliga som dessa, så att de i detta avseende kan jämföras, och för det andra vara ägnade att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

Det förslagna stadgandet gäller samma personer som avses i gällande trafikbrottslag, dvs. bestämmelsen ska endast gälla föraren av ett motordrivet fordon. Ett motordrivet fordon definieras i fordonslagens 2 §, som gjorts tillämplig på Åland genom landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen, som bilar, motorcyklar, mopeder, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, motorredskap och terrängfordon.

Den högsta tillåtna hastighet som avses i första punkten kan till exempel anges med vägmärken eller vara fordonsbestämd. Förutom att en förare ska iaktta hastighetsbegränsningarna ska han eller hon också använda en trygg situationsanpassad hastighet, dvs. anpassa sin hastighet så att den är lämplig med beaktande av bland annat vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordons belastning och lastens art samt trafikförhållandena. En sådan överskridning av hastigheten som avses i stadgandet kan enligt ordalydelsen bli aktuell i alla ovan nämnda situationer. Kravet att gärningen ska vara ägnad att förorsaka allvarlig fara innebär dock i praktiken att grovt äventyrande av trafiksäkerheten mera sällan kan anses föreligga enbart på den grunden att den fordonsbestämda hastigheten har överskridits, utan gärningen bedöms i sådana fall i allmänhet som ett brott enligt 2 §.

Överskridandet av den högsta tillåtna hastigheten ska vara ”avsevärd” för att äventyrandet av trafiksäkerheten ska kunna bedömas som grov. Enligt den praxis som finns anses brottet som grovt äventyrande av trafiksäkerheten om skillnaden mellan den tillåtna och den uppmätta hastigheten överstiger 40 km/h, och särskilt om den överstiger 50 km/h. I genomsnitt har hastigheten varit 50 – 60 km/h över den tillåtna när man har dömt för grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Inget hindrar dock att tillämpning av stadgandet

övervägs till och med när överskridningen är avsevärt mindre. Frågan om överskridningen har varit avsevärd bedöms naturligtvis enligt förhållandena i det aktuella fallet och om en avsevärd överskridning av hastigheten har varit ägnad att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa.

En förare bryter mot omkörningsförbudet i andra punkten om han eller hon börjar köra om på ett ställe där sikten är otillräcklig för en trygg omkörning eller där omkörning förbjudits med vägmärke eller genom en heldragen linje på körbanan. Att omkörningen inleds ska samtidigt vara ägnad att förorsaka en allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

Ett grovt brott enligt tredje punkten kan föreligga till exempel om en förare i livlig stadstrafik låter bli att stanna framför ett övergångsställe eller svänger in på en trafikerad väg utan att bry sig om stopplikten. Bestämmelsen förutsätter alltså att föraren genom att låta bli att lämna företräde äventyrar trafiksäkerheten på samma sätt som omkörningsförbudet i andra punkten.

Av fjärde punkten framgår att förteckningen i punkterna ett till tre inte är uttömmande. De gärningar som inte nämns i förteckningen ska på samma sätt som de gärningar som uttryckligen nämns både till sin betydelse vara sådana att de kan jämföras med dessa och sådana att de förorsakar allvarlig fara för en annan persons liv eller hälsa. Punkten innebär till exempel att om ett fordon med felaktiga bromsar förs med för hög hastighet, kan gärningen anses innebära en så väsentlig försummelse av en trygg situationsanpassad hastighet att gärningen ska bedömas som grov även om hastighetsöverträdelserna uttryckt i kilometer per timme inte skulle ha varit avsevärd på det sätt som avses i första punkten.

Är det däremot frågan om smärre förseelser som att till exempel köra mot rött precis när ljuset slår om, ska bestämmelsen inte tillämpas, utan gärningen ska bedömas enligt 2 § eller vägtrafiklagens bestämmelser om trafikförseelse. I stadgandet förutsätts att gärningen ska vara av sådan karaktär att den i abstrakt bemärkelse medför allvarlig fara. Detta betyder att enbart den omständigheten att gärningsmannen har brutit mot en i förteckningen nämnd trafikregel inte innebär att han eller hon har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Brottet ska också vara "ägnad att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa". I vägtrafiken fäster man härvid uppmärksamhet bland annat vid körsättet, fordonets skick, platsen där händelsen inträffade samt trafikförhållandena och trafiktätheten.

Vid helhetsbedömningen av ett fall ska hänsyn också tas till att flera allvarliga förseelser kan ha förekommit i samma fall, till exempel en förbjuden omkörning i en avsevärt för hög hastighet, samt till det omedelbara sambandet mellan ett brott mot reglerna och den fara som brottet medför.

4 § *Rattfylleri*. Paragrafen motsvarar bestämmelsen i gällande lag. En hänvisning till narkotikalagen från 1993 har tagits bort eftersom den lagen inte längre gäller. Någon ny hänvisning har inte lagts in men med narkotika avses sådana ämnen som utgör narkotika enligt den vid var tid gällande narkotikastiftningen.

Narkotika enligt den nu gällande narkotikalagen (FFS 373/2008) är

a) ämnen, preparat och växter som ingår i förteckningarna I–IV i 1961 års allmänna narkotikakonvention,

b) ämnen och preparat som ingår i förteckningarna I–IV i 1971 års konvention om psykotropa ämnen,

c) ämnen om vars innefattande i definitionen av narkotika det har beslutats i enlighet med rådets rambeslut 2004/757/RIF, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2103 om ändring av rådets rambeslut 2004/757/RIF i syfte att inkludera nya psykoaktiva substanser i definitionen av narkotika och om upphävande av rådets beslut 2005/387/RIF,

d) kat (*Catha edulis*), kaktusväxter innehållande meskalin samt *Psilocybesvampar*, och

e) ämnen som används i drogsyfte, som är farliga för hälsan och som det har lämnats information om via informationsutbytet och systemet för tidig varning avseende nya psykoaktiva substanser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1920/2006 om Europeiska centrumet för kontroll av narkotika och narkotikamissbruk, sådan den lyder ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2101 om ändring av förordning (EG) nr 1920/2006 vad gäller informationsutbyte, och ett system för tidig varning och riskbedömningsförfarande, avseende nya psykoaktiva substanser, eller är positionsisomerer av sådana ämnen eller när de till sina farmakologiska egenskaper är läkemedelssubstanser som kan likställas med narkotika.

Narkotika kan i allmänhet konstateras under längre tid och i större halter i urinprov än i blodprov. Narkotika kan dock i allmänhet antas ha betydande verkningar ur trafiksäkerhetssynvinkel endast så länge den påträffas i blodet. Ett fynd i ett blodprov visar att narkotika använts för en relativt kort tid sen. Av denna anledning ska tillämpningsområdet begränsas till narkotikabruk som konstateras genom blodprov.

Narkotika kan ha många beståndsdelar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt och med tanke på straffbarheten är det viktigt att i den misstänktes blod hitta den verksamma beståndsdel i narkotikan, dvs. det ämne som har en rusgivande effekt. Narkotiska ämnen nedbryts olika snabbt i kroppen beroende på vilket ämne det är fråga om. Den verksamma beståndsdel i narkotikan omvandlas när det nedbryts till en så kallad ämnesomsättningsprodukt. Genom att förutsätta att också ett positivt fynd som gäller en ämnesomsättningsprodukt ska göras i blodet, kunde man tidsmässigt lämna sådant narkotikabruk utanför tillämpningen av nollgränsen som inte längre kan ha någon effekt på föraren under körningen och som således saknar betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

I ett avgörande från Högsta domstolen (HD 2016:42) har man konstaterat att karboxy-tetrahydrocannabinol, en metabolit av den aktiva substansen i cannabis, tetrahydrocannabinol (THC) är en ämnesomsättningsprodukt som inte påverkar förarens körförmåga och därför inte ska omfattas av bestämmelsen.

Av påvisandet av karboxy-tetrahydrocannabinol i förarens blod kan man således inte dra slutsatsen att dennes förmåga att framföra ett motorfordon var nedsatt vid provtagningen eller under den föregående resan. Den tidigare uppfattningen att upptäckt av alla cannabismetaboliter i en förarens blod skulle tyda på en cannabisanvändning som försämrar förarens förmåga att köra är således felaktig mot bakgrund av nuvarande kunskap och aktuella mätmetoder.

5 § *Grovt rattfylleri*. Paragrafen har samma lydelse som i gällande trafikbrottslag.

6 § *Överlämnande av motordrivet fordon till berusad*. Paragrafen har samma lydelse som i gällande trafikbrottslag.

7 § *Trafikfylleri med motorlöst fordon*. Bestämmelser om trafikfylleri med motorlösa fordon har tidigare funnits i lagstiftningen men avkriminaliserades vid millennieskiftet på grund av att någon övervakning inte skedde, bestämmelsen nästan aldrig tillämpades och i de fall en styrstångsfyllerist orsakade en olycka kunde gärningen klassas som äventyrande av trafiksäkerheten. Nu har förhållandena ändrats i och med att antalet eldrivna fordon som klassas som cyklar och lätta elfordon har ökat markant och polisen har upplevt ett problem med berusade förare på framför allt lätta elfordon.

Paragrafen gäller fylleri i trafiken med en cykel eller ett lätt elfordon. Cykeldefinitionen finns i fordonslagens 28 § och omfattar, förutom vanliga cyklar, också till exempel elcyklar och elsparkcyklar som har en elmotor 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. Vidare omfattas sparkcyklar och andra motsvarande fordon utan motor, om det på grund av deras storlek eller syfte är nödvändigt att kräva att de uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

Ett lätt elfordon definieras i fordonslagens 29 § som ett fordon i kategori L vars framdrivande motor eller motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen. Lätta elfordon är bland annat elsparkcyklar, olika slags självbalanserade fordon av Segway-typ, tre- eller fyrhjuliga skotrar avsedda för äldre eller personer med nedsatt rörlighet, elrollatorer och andra motsvarande fordon.

För att någon ska kunna straffas enligt den här paragrafen så krävs det en konkret fara för någon annans säkerhet. Det finns inte någon definierad promillegräns som man inte får överstiga utan bestämmelsen kräver en bedömning av om någon annans säkerhet har äventyrats. Följaktligen är till exempel cykelåkning i berusat tillstånd på en tom cykelväg inte straffbar enligt denna bestämmelse.

8 § *Smitning*. Paragrafen har samma lydelse som i gällande trafikbrottslag.

9 § *Olovlig körning*. Paragrafen har förtydligats gentemot gällande trafikbrottslag så att det framgår att med ett giltigt körkort avses ett körkort med rätt körkortskategori för det fordon som framförs.

Körkortsförseelser

10 § *Tillåtande av olovlig körning*. Bestämmelsen återfanns tidigare i 59 § i vägtrafiklagen. Gärningen har även tidigare kunnat leda till böter genom den allmänna bestämmelsen om trafikförseelse i 11 § i den gällande trafikbrottslagen.

Paragrafen föreskriver straff för den som överlämnar ett motordrivet fordon i någon annans bruk utan att försäkra sig om att personen innehar giltigt körkort som berättigar till framförandet av ett sådant fordon. Brottet innebär med andra ord att den person som har ett körkort och behörighet att framföra ett fordon kan göra sig skyldig till brottet om denne tillåter att någon annan som saknar körkort kör ett körkortspliktigt fordon. En förutsättning för att kunna dömas är emellertid att man agerat uppsåtligt. Det krävs normalt att man ber att få se, och också får se den andra personens körkort.

11 § *Brott mot körkortsvillkor*. Enligt bestämmelsen kan den som bryter mot villkor eller begränsningar i körkortet eller körkortstillståndet dömas till böter. Det kan gälla medicinska krav eller krav på specialanpassade fordon eller körning med vissa förbehåll som har angetts med en kod på körkortet eller på körkortstillståndet. Bestämmelsen om vilka villkor och begränsningar som får anges på ett körkort återfinns i 13 § i körkortslagen. Straffbestämmelsen fanns tidigare i 69 § i körkortslagen.

12 § *Brott mot bestämmelser om yrkesmässig persontrafik (taxi)*. Bestämmelsen har flyttats hit från 69 § i körkortslagen. Villkoren för att få köra taxi eller yrkesmässig persontrafik som det också heter finns i 38 § i körkortslagen.

13 § *Underlåtenhet att överlämna körkortet.* Den som inte överlämnar sitt körkort eller sitt körkortstillstånd till polismyndigheten trots att personen har gjort sig skyldig till ett trafikbrott som lett till att körkortshavaren meddelats ett interimistiskt körförbud eller en körförbudstid ska dömas till böter. Skyldigheten att lämna ifrån sig körkortet vid ett körkortsingripande avges i 40 § i körkortslagen.

14 § *Förseelser mot bestämmelser i körkortslagen.* I paragrafen finns bestämmelser om avgift för trafikförseelse som kan påföras den som bryter mot vissa bestämmelser i körkortslagen för Åland.

Enligt punkt 1) kan en sådan avgift påföras den som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att ansöka om ett nytt körkort trots att mer än tre månader har gått sedan körkortshavarens personuppgifter ändrades.

Enligt punkt 2) kan den som inte överlämnar ett ogiltigt körkort till polismyndigheten påföras en avgift för körkortsförseelse på 40 euro.

Enligt punkt 3) kan även den som framför ett fordon utan att ha med sig körkort och andra handlingar under färd påföras en avgift för trafikförseelse.

Enligt 2 mom. ska man inte påföras någon avgift för att man använder ett körkort med inaktuella uppgifter eller villkor om man har lämnat in en ansökan om att ersätta körkortet.

Enligt 3 mom. ska man inte heller påföras någon avgift för trafikförseelse för att man inte har med sig sitt körkort om anledningen är att körkortet förstörts eller kommit bort och det är anmält till polismyndigheten. Man slipper också avgiften om man visar upp sitt körkort inom utsatt tid på polisstationen.

Fordonsförseelser

15 § *Brott mot bestämmelser i fordonslagen.* I paragrafen föreslås bestämmelser om fordonsförseelse. Straffet för fordonsförseelse är böter. En förutsättning för att straff ska kunna dömas ut är gärningsmannens uppsåt eller oaktsamhet. De aktörer som kan göra sig skyldiga till sådana förseelser är den som är ansvarig för ett fordon skick, registrering eller besiktning vilket betyder ett fordon ägare eller innehavare och ett fordon förare. Om ett fordon framförs av en arbetstagare anställd hos dess ägare eller innehavare, ska arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt när det överlämnas till arbetstagaren för framförande samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det ska hållas i trafikdugligt skick.

Enligt 1 punkten kan bötesstraff dömas ut i en situation där man bryter mot förbudet i fordonslagens 4 § mot att använda ett fordon som har sådana brister eller fel i konstruktionen eller utrustningen att de påverkar säkerheten eller miljöegenskaperna.

Enligt 2 punkten kan bötesstraff dömas ut vid brott mot förbudet i fordonslagens 5 § mot att använda ett fordon eller en fordonsstyp, ett system, komponenter, en separata tekniska enheter, en del eller utrustning som inte har godkänts för trafik på behörigt sätt.

Enligt 3 punkten kan en arbetsgivare som försummar den föreskrivna skyldigheten i fordonslagens 12 § 2 mom. att hålla ett fordon trafikdugligt eller att sörja för att ett fordon som överlämnas till en arbetstagare för framförande är trafikdugligt dömas till böter. I 12 § 2 mom. föreskrivs det att om ett fordon framförs av en arbetstagare anställd hos dess ägare eller innehavare, ska arbetsgivaren se till att fordonet är trafikdugligt när det överlämnas till arbetstagaren för framförande samt att fordonet granskas och genomgår service tillräckligt ofta för att det ska hållas i trafikdugligt skick.

Enligt 4 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som bryter mot förbudet i fordonslagens 30 § 5 mom. mot användning av den färgsättning eller de emblem som polisfordon eller Gränsbevakningsväsendets fordon använder.

Enligt 30 § 5 mom. får ett civilt fordon inte målas så att det ser ut som ett polisfordon eller ett fordon som tillhör Gränsbevakningsväsendet.

Enligt 5 punkten kan bötesstraff dömas ut för den som inte medverka till genomförande av en teknisk vägkontroll genom att vägra att visa upp registreringsbevis och andra handlingar som föraren är skyldig att ha med sig eller nekar polis eller besiktningspersonal tillträde till fordonet eller möjlighet att framföra fordonet för utförande av kontrollen. I 166 § i fordonslagen finns en skyldighet för föraren att tillåta att en teknisk vägkontroll utförs. Enligt 166 § 2 mom. 1 punkten är föraren skyldig att visa upp besiktningsintyg eller någon annan handling som visar att fordonet överensstämmer med kraven för en polis, gränsbevakningsman eller för den som utför besiktningar och deltar som sakkunnig i den tekniska vägkontrollen och enligt 166 § 2 mom. 2 punkten ska de som utför vägkontrollen även ges tillträde till fordonet och möjlighet att framföra detsamma. Brottet att vägra visa upp handlingar som föraren är skyldig att ha med sig ska inte förväxlas med förseelsen i 19 § om att inte ha med sig registreringsbeviset i fordonet. Att inte hör samma en uppmaning från polisen att visa upp registreringsbeviset är ett allvarigare brott än att inte ha med sig registreringsbeviset.

På Åland framgår många av de skyldigheter som ett fordons ägare och innehavare har i rikets fordonslag (FFS 82/2021), som gäller på Åland genom blankettlagstiftning. För att straffstadgandena om brott mot sådana skyldigheter ska bli tillräckligt tydliga används en lagstiftningsteknik som innebär att bestämmelsen i rikets fordonslag beskrivs översiktligt. Det gör att trafikbrottslagen ger en klar bild av vilka gärningar som är straffbara på Åland. Det är dock i bestämmelsen i fordonslagen som hela innebörden av skyldigheten framgår. Vid en tillämpning av en punkt i denna paragraf i trafikbrottslagen, måste det alltså noggrant utredas att varje rekvisit i aktuell bestämmelse i fordonslagen är uppfyllt. Beskrivningarna efter paragraferna är alltså endast information som ger en överblick över bestämmelsen i fordonslagen.

16 § Brott mot bestämmelser om avgasrening. Enligt paragrafen ska den dömas till bötesstraff som bryter mot förbudet enligt EU-lagstiftningen att manipulera system där förbrukningsbart reagens används. Rekvisitet uppfylls till exempel genom användning av manipulationsstrategier som minskar utsläppsbegränsningsanordningarnas effektivitet. Dessutom ska rekvisitet för fordonsförseelse uppfyllas när man uppsåtligt eller av oaktsamhet försummar den skyldighet med avseende på användning av reagens i systemet för begränsning av utsläpp för fordon som föreskrivs i EU-lagstiftningen, om fordonet används i trafik. Ett sådant reagens som avses i punkten kan till exempel vara AdBlue-lösning, som används i dieselfordon som är utrustade med SCR-teknik. Syftet med AdBlue-lösningen är att minska de miljöskadliga utsläppen av kväveoxider från dieselfordon.

17 § Brott mot vissa bestämmelser om besiktning och registrering av fordon. Bestämmelserna i punkterna 2, 3, och 6 motsvarar 11a § i gällande trafikbrottslag.

I punkt 1 anges att den som använder ett fordon som har körförbud ska dömas till böter för fordonsförseelse. Om man inte besiktat fordonet i tid får det automatiskt körförbud enligt 11 § 2 mom. Fordonet får då bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till Fordonsmyndigheten för besiktning. Ett fordon kan också få körförbud om det vid en poliskontroll enligt 19 § 2 mom. eller vid en kontrollbesiktning enligt 13a § 3 mom. är i så dåligt skick att det är en fara för trafiksäkerheten. Fordonet måste då bärgas från platsen. Fordonet får därefter endast köras kortast lämpliga väg till besiktningen. Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas vid en kontrollbesiktning men bristerna inte heller är så pass allvarliga att det får körförbud, 13a § 2 mom., får fordonet ett föreläggande om

efterkontroll. Om efterkontrollen inte genomförs inom bestämd tid, får fordonet körförbud.

Böter kan även dömas ut till den som enligt punkt 4 kör omkring i ett fordon utan eller med täckta eller felaktigt placerade främre och/eller bakre registreringsskyltar eller enligt punkt 5 bryter mot bestämmelserna om användning av provnummerskyltar. Bestämmelser om registreringsskyltar och provnummerskyltar finns i 12 och 13 kap i landskapslagen om besiktning och registrering av fordon.

Förklaring till bestämmelser om tilläggsskatt finns i motiveringen till 18 §.

18 § Användning av ett bristfälligt, oregistrerat eller avställt fordon. Paragrafen motsvarar 17 § i gällande lag med den skillnaden att ordningsbot har bytts till avgift för trafikförseelse.

Ett fordon som inte har kontrollbesiktigats inom föreskriven tid beläggs automatiskt med körförbud. Om fordonet besiktigats men blivit underkänt med krav på ny besiktning före ett visst datum får fordonet körförbud när det datumet har passerat om den inte har godkänts vid en ombesiktning.

Ett fordon med körförbud får inte framföras på allmän väg. Undantag görs för att köra kortast lämpliga väg till verkstaden för reparation eller till besiktningen.

För att ett avställt fordon inte ska användas i trafik har man inom fordonsbeskattningen infört en administrativ påföljd som kallas tilläggsskatt. Om ett fordonsskattepliktigt fordon som är oregistrerat eller har avställts påträffas i trafiken, påförs den skattskyldige tilläggsskatt till fordonsskatten i enlighet med 47 a § i fordonsskattelagen (FFS 1281/2003). Beloppet av tilläggsskatten ska vara fem gånger den fordonsskatt som beräknas för en period på tolv månader. Det minsta beloppet för tilläggsskatten har fastställts till 1 000 euro. När tilläggsskatten bestäms ingår det ingen prövning av den betalningskyldiges förfarande eller skuld.

Högsta förvaltningsdomstolen behandlade frågan om dubbel straffbarhet i årsboksbeslutet HFD 2015:186. I beslutet tar man ställning till om förbudet mot dubbel straffbarhet gäller tilläggsskatten i 47a § i fordonsskattelagen. I beslutet konstateras att om det för användningen av ett med användningsförbud belagt fordon utdömts en straffrättslig påföljd, ska tilläggsskatt som med stöd av fordonsskattelagen debiteras för samma gärning betraktas som en sanktion av straffrättslig karaktär på det sätt som avses i artikel 4 i det 7:e tilläggsprotokollet till europeiska människorättskonventionen. Således kan inte både ett straffrättsligt förfarande och en administrativ påföljd i form av tilläggsskatt tillämpas på samma svarande med anledning av samma gärning.

För att jämlikheten och en effektiv fordonsskatteuppbörd ska kunna garanteras ska inget straff påföras för användning av ett fordon som belagts med användningsförbud eller körförbud, underlåtelse att registrera fordonet och missbruk av provnummerskyltar och förflyttningstillstånd, om tilläggsskatt i enlighet med 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras som en administrativ sanktion för samma gärning. I dessa fall föreslås tilläggsskatt således vara den enda påföljden.

Av denna anledning ska inte heller någon avgift för trafikförseelse påföras den som använder ett fordonet på ett sätt som kan leda till att tilläggsskatt påförs. Det finns tillfällen när det är tillåtet att använda ett oregistrerat eller avställt fordon. Det är tillåtet att köra till eller från besiktningen och det är även tillåtet att använda ett avställt fordon samma dag som det avställs. Det är också tillåtet att köra fordonet om det har provnummerskyltar, förflyttningstillstånd eller exportskyltar.

19 § Förseelser som gäller ett fordons konstruktion, utrustning eller skick. Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 16 § i gällande trafikbrottslag. De

bestämmelser som man kan bryta mot återfinns i fordonslagen och inte som tidigare i vägtrafiklagen. Påföljden för den som uppsåtligen eller av oakt-samhet bryter mot bestämmelserna blir en avgift för trafikförseelse. Beloppet är detsamma som den ordningsbot man får för motsvarande förseelse enligt gällande lag.

20 § *Förseelser som gäller efterfordon.* En avgift för trafikförseelse på 140 euro kan påföras den som bryter mot de bestämmelser som gäller ett efterfordons bromssystem, om efterfordonet är utrustat med bromsar eller bestämmelserna om ett efterfordons största bredd eller maximala bruttovikt.

En avgift för trafikförseelse på 100 euro kan påföras den som använder ett efterfordon som inte har föreskrivna reflexer, körriktningsvisare eller, om fordonet används i mörker, två röda positionslyktor bak. Dessa bestämmelser finns i 7a § i landskapslagen om tillämpning av fordonslagen. Den som kör för fort med ett tillkopplat efterfordon eller inte använder en LGF-skylt kan påföras en avgift enligt bestämmelser i vägtrafiklagen. Beloppen är desamma som den avgift man får för motsvarande förseelse med andra fordon.

21 § *Förseelse avseende ägarbyte.* Den som låter bli att meddela Fordonsmyndigheten att han eller hon har blivit ägare eller ny innehavare till ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

22 § *Underlåtenhet att medföra registreringsbevis i fordonet.* Paragrafen motsvarar 19 § i gällande lag. Den handlingsdirigerande bestämmelsen fanns tidigare i vägtrafiklagen men återfinns nu i landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av fordon. Förseelsen att inte ha med sig registreringsbeviset i fordonet under färd ska inte förväxlas med förseelsen i 12 § som handlar om att inte hörsamma en uppmaning från polisen att visa upp registreringsbeviset eller andra handlingar som efterfrågas.

Andra momentet är i sig inte nytt men har av tydlighetsskäl flyttats till denna paragraf från 12 § (Rapport-, åtals- och påföljdseftergift).

23 § *Brott mot bestämmelser om viktbegränsningar.* En bestämmelse om straff för den som kör på en bro eller ombord på en färja med tyngre last än som angivits vara tillåtet finns för närvarande i landskapslagen (1957:23) om allmänna vägar. Eftersom de straffbara gärningarna är så nära förknippade med vägtrafik och för att aktualisera den, föreslås att bestämmelsen flyttas till den nya trafikbrottslagen. För tunga laster kan orsaka skada på broar och utgöra ett säkerhetsproblem på färjor. I de fall det med vägmärke anges en begränsning avseende totalmassa, axel- eller boggitryck för en bro eller färja, kan den som ändå kör på bron eller färjan dömas till böter. På en färja kan vägmärket vara målat på färjan.

Landskapsregeringen kan efter ansökan ge tillstånd till specialtransporter. Ett sådant tillstånd kan exempelvis innebära att ett fordon får köra på en bro med högre totalmassa än vägmärke anger men med begränsad hastighet. I sådana fall kan föraren inte dömas för brottet, eftersom färden inte sker olovligt.

Särskilda bestämmelser

24 § *Minsta totalbelopp av böter vid överskridande av den högsta tillåtna hastigheten.* Paragrafen motsvarar 9 § i gällande lag och anger att totalbeloppet av ett dagsbotsstraff inte får vara lägre än den högsta avgiften för trafikförseelse som kan påföras en förare för att denne har överskridit den högsta tillåtna hastigheten. Det ska alltså inte vara ekonomiskt fördelaktigt att överskrida den högsta tillåtna hastigheten så pass mycket att man kommer över

nivån för avgift för trafikförseelse och gör sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten.

25 § *Påföljdseftergift*. Om en förseelse endast är ringa, kan de allmänna bestämmelserna om åtgärdseftergift tillämpas. Avgränsningen av tillämpningsområdet sker enbart utgående från den fara som gärningen medför. När det gäller att ta ställning till om faran är ringa, ska hänsyn bland annat tas till förhållandena vid gärningstidpunkten samt hur allvarlig den fara är som gärningen eventuellt medför. Om gärningsmannen är skyldig till uppsåt eller vållande ska däremot inte vara av betydelse när det gäller att avgöra om bestämmelsen blir tillämpligt.

26 § *Anmälan om avgörande rörande trafikbrott*. I samband med att någon begår ett trafikbrott påverkas personens körkortsinnehav. Bestämmelser om att polisen och domstolen ska ge Fordonsmyndigheten uppgifter om straff som utdömts enligt denna lag finns i 109 § i vägtrafiklagen. Bestämmelser om att sådana uppgifter ska föras in i körkortsregistret finns i körkortslagen.

27 § *Bestämmelser om avgift för trafikförseelse som påförs vid fordonsförseelse*. Enligt paragrafen ska vägtrafiklagens bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse även tillämpas när avgiften för trafikförseelse påförs någon på grund av en fordonsförseelse. Avgift för trafikförseelse är en administrativ påföljd av straffkaraktär. Beslut om att påföra avgiften är ett beslut enligt förvaltningslagen. Den som inte är nöjd med en påförd avgift kan besvära sig över den till Ålands förvaltningsdomstol. I vägtrafiklagen finns även bestämmelser om hur man ska begära rättelse eller besvära sig över en påförd avgift för trafikförseelse.

3. Landskapslag om tillämpning av lagen om överlastavgift

1 § *Lagens tillämpningsområde*. Enligt paragrafen antas lagen om överlastavgift som en blankettlag. Lagen ska tillämpas på Åland i den lydelse den har i riket med de undantag som följer av denna lag. De framtida ändringar som görs av lagen blir genast gällande lag på Åland så länge de rör de delar av lagen som gäller här. Övervägandena finns i avsnitten 6.1.4 och 9.

2 § *Avvikande bestämmelser*. I paragrafen anges att fordon som framförs med överlast på Åland ska påföras en överlastavgift som ska tillfalla Åland.

3 § *Hänvisningar*. Bestämmelsen är av informativ karaktär. Hänvisningar görs till den landskapslagstiftning som ska tillämpas på Åland i stället för den rikslagstiftning som det hänvisas till i lagen om överlastavgift.

I 2 mom. anges att hänvisningen till trafik- och transportregistret ska avse det åländska fordonsregistret. I 2 § i lagen om överlastavgift anges vem som är betalningsskyldig då ett fordon påträffas med överlast. I 2 mom. anges att den betalningsskyldige kan bestämmas på grundval av uppgift i trafik- och transportregistret, om inte uppgiften visas vara oriktig. I trafik- och transportregistret finns uppgifter om fordon som är registrerade i riket. För att hitta uppgifter om ägare eller innehavare av fordon som är registrerade på Åland får man söka i det åländska fordonsregistret.

I 8 § i lagen om överlastavgift handläggs ärenden som gäller påförande av överlastavgift av den polisinrättning inom vars verksamhetsområde överlasten har konstaterats. Det är alltså Ålands polismyndighet som handlägger ärenden som påträffas på Åland.

4 § *Ändringssökande*. Enligt 1 mom. i denna paragraf får rättelseyrkande av ett beslut som meddelats med stöd av denna lag lämnas in till Ålands

polismyndighet. Med rättelseyrkande avses ett sådant yrkande som omnämns i 41 § förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland. Det är alltså inte möjligt att direkt besvära sig över polisens beslut om att påföra en överlastavgift, utan den som påförs avgiften måste först yrka på rättelse. Om vederbörande inte är nöjd med beslutet som fattas till följd av rättelseyrkandet kan besvär föras hos domstol enligt 3 mom.

I ett beslut som har fattats med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär bara om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över ett beslut får anföras av den som beslutet gäller eller av den vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet.

4. Landskapslag om tillämpning av lagen om flyttning av fordon

1 § *Lagens tillämpningsområde.* Enligt paragrafen antas lagen om flyttning av fordon som en blankettlag. Lagen ska tillämpas på Åland i den lydelse den har i riket med de undantag som följer av denna lag. De framtida ändringar som görs av lagen blir genast gällande lag på Åland så länge de rör de delar av lagen som gäller här.

Motsvarande bestämmelser har gällt på Åland genom en blankettlagstiftning i 5a kap. i gamla vägtrafiklagen. Riket har stiftat en ny lag sedan dess, dock utan några betydande ändringar i sak. Eftersom lagen rör annat än vägtrafik och inte passar i vägtrafiklagen antas rikets lag om flyttning av fordon som en egen blankettlag.

2 § *Skötseln av vissa uppgifter på Åland.* Enligt paragrafen ska uppgifter som enligt lagen om flyttning av fordon sköts av närings-, trafik- och miljöcentralen skötas av landskapsregeringen. I riket har begreppet väghållningsmyndighet ersatts med uttrycket närings-, trafik- och miljöcentral. På Åland är det landskapsregeringen som är väghållare när det gäller landsvägar och bygdevägar och kommunen när det gäller kommunalvägar. Det är alltså landskapsregeringen som har motsvarande uppgifter som NTM-centralen har i riket.

I 15 § i rikslagen anges att Kommunikationsministeriet svarar för den riksomfattande styrningen av de uppgifter som avses i lagen. På motsvarande sätt ansvarar landskapsregeringen för styrningen av uppgifterna i lagen på landskapsnivå.

3 § *Avvikande bestämmelser.* I paragrafen definieras terräng som markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordonstrafik.

Definitionen ersätter definitionen i lagen om flyttning av fordon som definierar terräng som terräng enligt definitionen i 3 § 2 punkten i terrängtrafiklagen (FFS 1710/1995). Bestämmelsen har ingen betydelse i sak eftersom definitionen av terräng enligt terrängtrafiklagen är identisk med den som anges i denna paragraf. Anledningen till att termen får en egen definition i denna paragraf är för att terrängtrafiklagen inte är tillämplig på Åland.

4 § *Hänvisningar.* Bestämmelsen är av informativ karaktär. Hänvisningar görs till den landskapslagstiftning som ska tillämpas på Åland i stället för den rikslagstiftning som det hänvisas till i lagen om flyttning av fordon.

5. Landskapslag om ändring av körkortslagen för Åland

10 § *Förutsättningar för att beviljas körkortstillstånd*. Ändringen är en följd av att paragrafnumreringen inte är densamma i den nya och den gamla trafikbrottslagen.

36a § *Tillåtande av olovlig körning*. Bestämmelsen återfanns tidigare i 59 § i vägtrafiklagen (1983:27) för landskapet Åland och har inte ändrats i sak. Den som överlämnar ett körkortspliktigt fordon till någon annan ska försäkra sig om att den som ska köra fordonet har den behörighet som krävs. I princip krävs det att den som överlämnar fordonet efterfrågar och också får se den andre personens körkort. Straffet för tillåtande av olovlig körning är böter. Bestämmelserna om straff finns i trafikbrottslagen (xx:xx) för Åland.

38 § *Yrkeskörtillstånd*. Ändringen är en följd av den nya trafikbrottslagen där paragrafnumreringen för brottet smitning inte är detsamma som i gamla trafikbrottslagen.

40 § *Körkortsingripanden*. Ändringen är en följd av att ordningsbot har ersatts av en avgift för trafikförseelse.

41 § *Interimistiskt körförbud och omhändertagande av körkort*. Ändringen är en följd av den nya trafikbrottslagen.

43 § *Grunder för bestämmande av körförbudstid*. Ändringen är en följd av den nya vägtrafiklagen och av att ordningsbot har ersatts av en avgift för trafikförseelse. I tredje punktens b) punkt har texten gjorts tydligare. Någon ändring i sak har inte avsetts.

66 § *Uppgifter i körkortsregistret*. Ändringen är en följd av den nya vägtrafiklagen och av att ordningsbot har ersatts av en avgift för trafikförseelse.

68 § *Gallring av uppgifter i körkortsregistret*. I 2 mom. har trafikförseelser lagts till bland uppgifter som ska gallras ut ur körkortsregistret efter tio år.

69 § *Straff och avgift för trafikförseelse*. Straffbestämmelserna har flyttats till trafikbrottslagen. Denna paragraf hänvisar dit.

70 § *Ändringssökande*. Bestämmelserna om sökande av ändring har förtydligats och proceduren kring rättelseyrkandet framgår nu direkt i paragrafen.

6. Landskapslag om ändring av landskapslagen om besiktning och registrering av fordon

1 § *Lagens tillämpningsområde*. En hänvisning till tidigare gällande vägtrafiklag har ändrats till en hänvisning till nya vägtrafiklagen och myndighetens tidigare namn motorfordonsbyrån har justerats till fordonsmyndigheten. Ett fordonets innehavare är enligt definitionen i fordonslagen (FFS 82/2021) som gjorts tillämplig på Åland genom landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen en fysisk eller juridisk person som inte är fordonets ägare och till vilken den huvudsakliga användningen av fordonet har överförs eller till vilken fordonet har överlåtits för mer än 30 dagar med stöd av ett avtal. Enligt 21 § ska innehavaren vara antecknad i fordonsregistret. Övriga ändringar är av språklig natur.

19 § *Trafikövervakning*. 2 mom. har kompletterats med en bestämmelse om att inte bara ett bristfälligt utan även ett obesiktigt eller oregistrerat fordon

som påträffas i trafik ska beläggas med körförbud. Bestämmelsen återfanns tidigare i 71 § i vägtrafiklagen (1983:27) för landskapet Åland. För att förhindra fordonets fortsatta brukande kan polisen avlägsna fordonets registreringsskyltar och omhändertaga registreringsbeviset.

20 § *Registrering*. Andra mom. ändrat så att motoriserade cyklar och lätta elfordon lagts till bland fordon som inte behöver registreras. En släpanordning definieras i fordonslagen som en bilsläpvagn eller ett släpfordon som är avsett att kopplas till ett annat motordrivet fordon än en bil eller dess släpvagn, när de inte är avsedda för person- eller godstransport eller turism. Det är alltså inte fordonet i sig utan till vilket fordon det kopplas som avgör om det är en släpanordning eller inte. Fordonslagen har gjorts tillämplig på Åland genom landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen. En släpanordning får alltså inte kopplas till en bil. De enda oregistrerade fordon som får kopplas till en bil är efterfordon.

47 § *Straff och avgift för trafikförseelse*. En hänvisning till tidigare gällande trafikbrottslag har ändrats till en hänvisning till nya trafikbrottslagen. I trafikbrottslagen hittas den här lagens straffbestämmelser och bestämmelser om avgift för trafikförseelse.

7. Landskapslag om ändring av landskapslagen om tillämpning av fordonslagen

7a § *Efterfordon*. Paragrafen innehåller bestämmelser om efterfordon och hur de får framföras på Åland. Bestämmelsen har tidigare återfunnits i landskapsförordningen (1993:104) om fordons konstruktion, utrustning, skick, användning och belastning. Ett efterfordon är ett redskap eller annat som inte är en släpvagn eller ett terrängsläp men som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller terrängmotorfordon. Ett efterfordon är inte avsett för att frakta gods. Exempel på efterfordon är skylift och kioskvagn men det kan även vara en tryckluftskompressor eller ett elverk. Vissa fordon är klassificerade som efterfordon trots att de är avsedda för transport av visst gods. Det gäller båttransportvagnar, husvagnar och tankvagnar. En förutsättning för att de ska klassas som efterfordon är att de saknar fjädring.

Bruttovikt för ett efterfordon är vad fordonet väger inklusive dess last.

Efterfordon behöver inte registreras och har ingen registreringsskylt, till skillnad från släpvagnar som måste registreras och oftast även kontrollbesiktigas.

Lagtext

Landskapsregeringen föreslår att följande lag antas.

1.

V Ä G T R A F I K L A G **för Åland**

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller trafik på väg. Bestämmelserna i 8 och 44 §§ gäller dock trafik utanför väg. Bestämmelserna i 65 § och 67–71 §§ om skyddsanordningar och bestämmelserna i 79–84 §§ om persontransporter gäller även trafik utanför väg.

2 §

Definitioner

De beteckningar som används i denna lag har den betydelse som anges nedan.

1) *Cirkulationsplats* En med vägmärke angiven helhet bestående av två eller flera korsningar

2) *Cykelbana* En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och som är utmärkt med vägmärke

3) *Fordon* En anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor. En närmare klassificering av fordon finns i fordonslagen (FFS 82/2021) som gjorts tillämplig på Åland genom landskapslag (2021:157) om tillämpning av fordonslagen

4) *Gående* Den som rör sig till fots eller åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande, den som använder en sparkstötting, en rullbräda, ett lekfordon, en barnvagn, en rullstol, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande eller den som leder en cykel, moped eller motorcykel

5) *Gågata* En väg avsedd för gång- och cykeltrafik som är utmärkt med vägmärke för gågata

6) *Gångbana* En väg eller en avskild del av en väg avsedd för gående

7) *Gångfart* En hastighet av högst 7 kilometer i timmen

8) *Gårdsgata* En väg som är avsedd gemensamt för gång- och fordonstrafik och som är utmärkt med vägmärke för gårdsgata

9) *Korsning* En plats där vägar i samma plan korsar varandra, löper samman eller delar sig, inbegripet öppna områden som bildas av vägarna på en sådan plats

10) *Körbana* En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon och som omfattar ett eller flera körfält, dock inte cykelbana eller vägren

11) *Körfält* Ett längsgående fält av en körbana som anges med vägmarkering eller, om någon vägmarkering inte finns, är tillräckligt brett för trafik i en fil med fyrhjuliga fordon

12) *Parkering* En uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som

1. föranleds av trafikförhållandena

2. sker för att undvika fara eller

3. sker för kortvarig uppställning för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods

13) *Specialtransport* En transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelserna beror på en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användning förutsätter

14) *Trafikanordning* En trafiksignal, ett vägmärke eller en vägmarkering

15) *Trafikant* Den som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller som för ett fordon som befinner sig på en väg

16) *Tätort* Ett tätbebyggt område vars in- och utfarter utmärks med vägmärken för tätort

17) *Väg* Allmän och enskild väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik och som inte stängts av för allmän trafik

18) *Vägren* En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana. En vägren är avskild från körbanan med en kantlinje

19) *Övergångsställe* En del av en väg som är avsedd att användas av gående för att korsa en körbana eller cykelbana och som anges med vägmärke eller vägmarkering. Ett övergångsställe är bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polis och i annat fall obevakat.

2 kap.

Principer för vägtrafik

3 §

Allmänna skyldigheter

För att undvika fara eller skada ska trafikanten följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten ska visa hänsyn mot andra trafikanter och de som bor eller uppehåller sig vid vägen.

Trafikanten ska uppträda så att annan trafik inte i onödan hindras eller störs.

4 §

Skyldighet för trafikanter att vara förutseende

En trafikant ska för undvikande av fara och skada förutse andra trafikanters agerande och anpassa det egna handlandet efter det för att underlätta en smidig och trygg trafik.

5 §

Tryggt framförande av fordon

Ett fordons hastighet och avstånd till andra trafikanter ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med hänsyn till vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordonets skick och belastning och lastens art samt förhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att kontrollen över fordonet alltid kan behållas.

Ett fordon måste kunna stannas på den del av vägen som går att överblicka och i alla förutsägbara situationer.

6 §

Fordons användning

Föraren av ett motordrivet fordon ska behandla fordonet så att det inte bullrar onödigt mycket och se till att det inte släpper ut avgaser i sådan mängd att det orsakar olägenheter.

Ett fordon ska lastas så att lasten inte kan utgöra fara för personer, orsaka skador på egendom, släpa i marken, falla ned på vägen, orsaka störande dammbildning eller annan jämförbar olägenhet eller framkalla onödigt buller.

7 §

Biståndsskyldighet

En trafikant ska stanna på en trafikolycksplats och efter sin förmåga hjälpa skadade och i övrigt medverka i de åtgärder som kan behövas med anledning av olyckan.

8 §

Allmänna skyldigheter för trafik utanför väg

När ett motordrivet fordon framförs utanför väg ska föraren iaktta den omsorg och varsamhet som påkallas av omständigheterna.

3 kap.

Trafikregler

Allmänna regler

9 §

Anvisningar för trafiken

En trafikant ska följa de anvisningar för trafiken som meddelas genom vägmärken, vägmarkeringar och trafiksignaler. Om en anvisning innebär en avvikelse från en trafikregel, ska anvisningen följas.

En anvisning genom fast sken i en trafiksignal gäller framför en anvisning om stopplikht eller väjningsplikt som meddelas genom ett vägmärke.

10 §

Anvisningar av trafikövervakare

En trafikant ska följa tecken, befallningar eller förbud som ges av en trafikövervakare och tecken som ges av andra som reglerar trafiken. En anvisning som ges av en trafikövervakare gäller framför trafikregler och anvisningar som anges med vägmärke, vägmarkering eller trafiksignal.

11 §

Allmänna hastighetsbegränsningar

I en tätort får ett fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Om det är motiverat av trafiksäkerhetsskäl eller av hänsyn till framkomligheten eller miljön får väghållaren besluta att den högsta tillåtna hastigheten inom en tätort eller del av ett sådant område ska vara lägre än 50 kilometer i timmen.

Utanför tätort får ett fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen, om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med vägmärke.

12 §

Fri väg för utryckningsfordon och procession

En trafikant ska lämna fri väg för utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- eller ljussignaler. Den som ska lämna fri väg ska köra åt sidan eller stanna om det behövs för att underlätta framåtkomligheten för utryckningsfordonen.

En trafikant får inte bryta eller på annat sätt hindra ett begravningsfölje, en grupp av barn som står under ledares uppsikt eller någon annan procession. Detta gäller inte förare av utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler.

13 §

Hinder på väg

Sådant som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken får inte lämnas, kastas ut eller placeras på en väg.

Den som orsakat att något som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken finns på vägen ska omedelbart avlägsna detta. Om det inte går ska hindret märkas ut så att andra trafikanter varnas tills han eller hon låtit undanröja hindret.

Den som upptäcker ett hinder på en väg som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken ska avlägsna hindret, eller, om hindret inte går att avlägsna utan större besvär, märka ut hindret och snarast underrätta Landskapsalarmcentralen.

14 §

Viltolycka

Har ett motordrivet fordon varit inblandat i en sammanstötning med älg, vitsvanshjort, rådjur, lo, utter, vildsvin, örn, berguv eller något annat stort djur är fordonets förare skyldig att snarast möjligt märka ut olycksplatsen och underrätta Landskapsalarmcentralen.

Gångtrafik

15 §

Gående på väg

Gående ska använda gångbanan eller vägrenen. De får inte i onödan hindra eller störa den övriga trafiken.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren eller om gångbanan eller vägrenen inte är framkomlig utan olägenhet, ska gående använda cykelbanans eller körbanans kant.

Gående som använder vägrenen eller körbanan ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. Den som åker rullskidor, rullskridskor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart ska dock färdas längst till höger om det är lämpligare.

Den som går på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.

Gående som rör sig i mörker ska använda reflex.

16 §

Gående på gårdsgata och gågata

På en gårdsgata och gågata får de gående använda samtliga delar av gatan oberoende av bestämmelserna i 15 §. De får dock inte i onödan hindra fordonstrafiken.

17 §

Grupp av gående och procession

De som går i grupp under uppsikt av en ledare eller i en procession får använda högra vägrenen eller körbanans högra sida. Består gruppen av barn som går högst två i bredd ska om möjligt gångbana, vägren eller cykelbana användas.

När en grupp använder vägrenen, körbanan eller cykelbanan under annan tid än då det är dagsljus med klar sikt ska den som går längst fram hålla en lykta ut mot vägens mitt som visar vitt eller gult ljus framåt. Den som går längst bak i gruppen ska hålla en lykta ut mot vägens mitt som visar rött ljus bakåt.

18 §

Korsande av körbana

Gående ska korsa körbanan på ett övergångsställe eller via en under- eller överfart. Om det inte finns något övergångsställe eller någon under- eller överfart i närheten ska gående korsa körbanan tvärs över denna invid en korsning, om en sådan finns i närheten. Körbanan ska korsas utan onödigt dröjsmål och den får korsas först då det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken.

Gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället.

Framförande av fordon

19 §

Allmänna krav på förare

Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, skada, trötthet eller berusning eller av någon annan orsak saknar nödvändiga förutsättningar att framföra fordonet på ett betryggande sätt.

20 §

Användning av vägens olika delar

Fordon ska föras på körbanan.

En cykel ska föras på en cykelbana eller på den högra vägrenen. Om särskild försiktighet iakttas får dock körbanans högra kant användas.

Vägrenen ska om möjligt användas vid färd med moped och andra fordon som inte får föras med högre hastighet än 45 kilometer i timmen. För att underlätta framkomligheten för annan trafik får vägrenen även användas tillfälligt vid färd med andra fordon under förutsättning att körbanan inte avgränsats med en heldragen kantlinje.

Ett fordon får tillfälligt föras även på en annan än för fordonet avsedd del av vägen, om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet. Ett fordon som korsar körbanan på ett övergångsställe får inte medföra fara eller olägenhet för de gående.

Barn under 12 år får cykla på gångbanan, om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken.

21 §

Avstånd mellan fordon

Avståndet till ett framförvarande fordon ska anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas.

Ett fordon får inte köras med omotiverat låg hastighet eller i onödan plötsligt bromsas.

22 §

Fordons plats på körbanan

Vid färd på väg ska ett fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet.

Om det finns minst två körfält i färdriktningen ska ett fordon föras i körfältet längst till höger, eller i något annat körfält om detta inte medför fara eller olägenhet. Körfältet får inte bytas i onödan. På en sådan väg får fordon inte föras i ett körfält som är avsett för mötande trafik.

En refug eller annan motsvarande anordning på en dubbelriktad körbana ska passeras till höger.

23 §

Svängande och trafik i vägkorsning

Ett svängande fordon får inte orsaka fara eller onödigt hinder för dem som färdas i samma riktning. Den som avser att svänga ska välja körfält eller plats på körbanan i god tid.

Den som närmar sig en korsning ska iaktta särskild försiktighet.

Den som närmar sig eller kör in i en korsning ska anpassa körsättet så att trafiken på den korsande vägen inte orsakas olägenhet, om fordonet tvingas stanna i korsningen.

Vid högersväng ska ett fordon placeras i ett körfält till höger eller längs körbanans högra kant och svängen göras så snäv som möjligt. Vid vänstersväng ska fordonet placeras så nära som möjligt till höger om körbanans mittlinje, på en enkelriktad körbana dock vid körbanans vänstra kant, och föras så att det lämnar korsningen strax till höger om den korsande körbanans mitt eller, då fordonet kör in på en enkelriktad körbana, nära körbanans vänstra kant. Om särskild försiktighet iakttas får avvikelser dock ske om utrymmet i korsningen annars inte är tillräckligt för fordonet.

Vid färd rakt fram ska fordonet placeras i det körfält som är lämpligast med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden.

Om den korsande körbanan har två eller flera körfält i färdriktningen, får fordonet lämna korsningen i det körfält som är bäst lämpat för detta med hänsyn till den övriga trafiken.

24 §

Vänstersväng med cykel

Oberoende av bestämmelserna i 23 § får cyklister hålla till höger på vägen även när de avser att svänga till vänster. De ska fortsätta genom korsningen till dess motsatta sida och svänga till vänster först när det kan ske utan hinder för den övriga trafiken och utan risk för säkerheten.

25 §

Väjningsplikt

Ett fordon har väjningsplikt mot ett annat fordon som närmar sig från höger, om inte något annat föreskrivs i 2–5 mom.

Ett fordon som svänger har väjningsplikt mot

1) gående och cyklister som korsar den körbana, på vilken fordonet avser att köra in

2) trafikanter som använder körbanan eller vägrenen, när fordonet lämnar körbanan

3) mötande trafik, när fordonet svänger till vänster

4) gående och cyklister som korsar vägen, när fordonen lämnar en cirkulationsplats.

Ett fordon har alltid väjningsplikt mot

1) andra trafikanter vid infart på en väg från en stig, en enskild väg eller motsvarande mindre väg

2) andra trafikanter vid infart på en väg från en fastighet, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område i anslutning till vägen eller från en plats utanför vägen

3) andra trafikanter vid infart på en körbana efter att ha korsat en gång- eller cykelbana

4) andra trafikanter vid infart på en väg från en gågata eller gårdsgata

5) gående och cyklister som använder gång- eller cykelbanan, vid korsande av gång- eller cykelbanan på annat ställe än på övergångsställe, cykelöverfart eller kombinerad cykelöverfart och övergångsställe

6) trafikanter på en gårdsgata eller gågata vid infart på gårds- eller gågatan eller vid korsande av den.

Ett fordon som körs in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationsplatsen.

Ett fordon som kommer in på en körbana från en cykelbana har väjningsplikt mot den övriga trafiken, om inte den andra trafikanten har väjningsplikt enligt 2 eller 3 mom.

Ett fordon som på en cykelbana passerar en buss vid en hållplats ska lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare.

26 §

Tydligt visa sin avsikt att lämna företräde

En förare som har väjningsplikt ska tydligt visa sin avsikt att lämna företräde genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna.

27 §

Väjningsplikt mot buss som startar från en busshållplats

På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre, ska en förare som närmar sig en buss, vars förare ger tecken för att starta från en busshållplats, sakta ner och vid behov stanna så att bussen kan lämna hållplatsen.

Bussföraren ska vara särskilt försiktig för att undvika fara.

28 §

Korsande av övergångsställe

En förare som närmar sig ett övergångsställe ska iaktta särskild försiktighet och anpassa sin hastighet så att fordonet kan stannas före övergångsstället. Gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället ska lämnas företräde.

Om ett fordon har stannat framför ett övergångsställe får fordonet köras om först efter det att den omkörande har stannat och försäkrat sig om att inga gående finns på eller just ska gå ut på övergångsstället. Detta gäller inte om det finns en refug eller ett markerat fritt körfält mellan den omkörande och den omkörde.

Om sikten över övergångsstället är skymd på något annat sätt ska ett fordon sakta in och vid behov stanna före övergångsstället.

29 §

Betryggande avstånd och skyldighet att iaktta försiktighet

Ett fordon ska hålla ett betryggande avstånd till gående, cyklister och djur som medförs av trafikanter.

Den som med ett fordon närmar sig en skolskjuts eller en buss som har stannat, eller med ett fordon närmar sig barn, äldre eller någon annan som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken ska iaktta särskild försiktighet.

30 §

Möte

Vid möte ska fordonen passera varandra till höger. Förarna ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan fordonen. Fordon som från motsatta håll förs in i en korsning och som båda ska svänga till vänster i sin färdriktning får dock med iakttagande av särskild försiktighet passera varandra till vänster.

Om det finns något hinder för möte ska den förare som har hindret på sin sida sakta ned och om det är nödvändigt, stanna för att den mötande ska kunna passera.

31 §

Omkörning

Omkörning ska ske till vänster utom i de fall som anges i 2 mom. Vid omkörning får även den mötande trafikens sida användas om det bara finns ett körfält i färdriktningen.

Om det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng, får omkörningen endast ske till höger. Omkörning får också ske till höger, om det finns minst två körfält i färdriktningen och fordonen förs i parallella körfält. Dessutom får en cyklist köra om ett annat fordon än en cykel till höger.

32 §

Omkörningsförbud

Ett fordon får inte köra om på den mötande trafikens sida vid ett övergångsställe eller en korsning eller omedelbart före dessa. Utanför tätort gäller omkörningsförbudet bara i korsningar som på förhand anges med vägmärke.

Omkörning så att den mötande trafikens sida används får inte heller ske

- 1) när sikten på grund av en backe eller kurva eller av annan orsak är otillräcklig för en trygg omkörning
- 2) om det körfält som ska användas vid omkörning inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning
- 3) om fordonet inte efter omkörningen kan återvända till sitt körfält utan risk för säkerheten eller utan väsentlig olägenhet för den övriga trafiken
- 4) om det framförvarande fordonet givit tecken som visar att föraren har för avsikt att köra om ett annat fordon eller av andra skäl föra sitt fordon åt vänster
- 5) om ett bakomvarande fordon har påbörjat en omkörning.

33 §

Den omkörandes och den omkördes ömsesidiga skyldigheter

Ett omkörande fordon ska hålla ett betryggande avstånd till den som körs om och se till att omkörningen inte äventyrar säkerheten.

När en förare uppmärksammar att någon avser att köra om till vänster på den mötande trafikens sida ska föraren hålla så långt till höger som möjligt med beaktande av den övriga trafiken och förhållandena i övrigt. Föraren får inte öka hastigheten eller på något annat sätt försvåra omkörningen.

Om ett fordon förs sakta eller upptar stort utrymme och körbanan är smal eller krokig eller den mötande trafiken är tät, ska föraren för att underlätta omkörning sakta ned ytterligare och om det behövs föra fordonet åt sidan så snart detta är möjligt. Fordonet får då tillfälligt använda vägrenen.

34 §

Backande och vändning av fordon

Ett fordon får endast backas eller vändas på en väg om det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

I en tunnel får fordon inte backas eller vändas.

35 §

Ändring av ett fordon's placering i sidled

En förare får starta från vägkanten, byta körfält eller på annat sätt ändra fordonets placering i sidled endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för den övriga trafiken.

En förare som uppmärksammar att en annan förare avser att köra in i det körfält han eller hon färdas i ska anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas.

När två körfält löper samman till ett ska förarna under ömsesidigt hänsynstagande anpassa sig till de nya förhållandena.

36 §

Stannande och parkering på väg

Ett fordon får stannas eller parkeras endast på vägens högra sida i färdriktningen. På en enkelriktad väg är det tillåtet att stanna och parkera även på vänstra sidan av vägen.

Ett fordon ska stannas eller parkeras i vägens riktning och så nära vägkanten som möjligt.

Ett fordon som används vid postutdelning och som försetts med en orangegul blinkande varningslampa på taket får, trots bestämmelsen i 1 mom., stannas på vägens vänstra sida om särskild försiktighet iakttas.

37 §

Förbud mot stannande och parkering

Ett fordon får inte stannas eller parkeras så att det äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken.

Ett fordon får inte stannas eller parkeras:

1) på ett övergångsställe, en gångbana, en cykelbana, en cykelöverfart eller en kombinerad cykelöverfart och övergångsställe eller inom ett avstånd av fem meter före ett övergångsställe, en cykelöverfart eller en kombinerad cykelöverfart och övergångsställe

2) i en korsning eller inom ett avstånd av fem meter från en korsande körbanas närmaste kant eller kantens tänkta förlängning på körbanan

3) på sådant sätt att ett vägmärke eller en trafiksinal skymms

4) i en underfart eller tunnel eller på en bro

5) på ett backkrön eller i en kurva där sikten är skymd eller nära sådana

6) där körbanan före en vägkorsning är delad i körfält med en spärmlinje eller grupperingsmärken, eller så nära en sådan spärmlinje eller sådant märke att trafik in i körfältet försvåras

7) invid en spärmlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen skulle bli mindre än tre meter och det mellan fordonet och spärmlinjen inte löper en streckad linje

8) i ett spärrområde

9) i en cirkulationsplats

10) på en busshållplats annat än för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för busstrafiken. Om det saknas markering som anger var hållplatsen börjar och slutar, gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter vägmärket busshållplats.

Trots bestämmelsen i 2 mom. 1 punkten får en cykel stannas eller parkeras på en gång- och cykelbana om det kan ske utan att övriga trafikanters framkomlighet försvåras. Även ett annat fordon får, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på en gång- eller cykelbana för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte finns någon annan lämplig plats i närheten och stannandet motiveras av tvingande skäl. Fordonet får inte medföra oskälig olägenhet för användningen av gång- eller cykelbanan. Föraren ska hålla sig i närheten av sitt fordon och vid behov flytta fordonet.

38 §

Parkeringsförbud

Ett fordon får inte parkeras

1) framför infarten till en fastighet eller på annat sätt så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras

2) bredvid ett annat fordon som har parkerat längs körbanans kant såvida det parkerade fordonet inte är en tvåhjulig cykel eller moped

3) så att det hindrar tillträde till ett annat fordon eller så att det andra fordonet inte kan föras från platsen

- 4) på en körbana utanför en tätort, om vägen med vägmärke angetts vara en huvudled
- 5) så att fordonet med något hjul står utanför en markerad parkeringsplats
- 6) någon annanstans på ett parkeringsområde än på en markerad parkeringsplats
- 7) på en avgiftsbelagd parkeringsplats utan att avgift betalas
- 8) på en räddningsväg som angetts med vägmärke.

39 §

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade eller ett motsvarande utländskt tillstånd har rätt att parkeras

- 1) på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas
- 2) på en väg där parkeringsförbud har angetts med vägmärke
- 3) på områden där parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen.

Leder en parkering på en väg med parkeringsförbud till en uppenbar olägenhet ska fordonet på polisens uppmaning flyttas till den plats polisen anvisar.

Ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade får inte parkeras på en plats som med vägmärke har reserverats för parkering av endast vissa fordonsslag.

Vid parkering av ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade behöver inte parkeringsskiva användas.

Parkeringstillståndet ska under parkeringstiden vara placerat innanför fordonets vindruta så att det är väl synligt och läsbart utifrån.

40 §

Särskilda villkor för parkering

Om särskilda villkor för parkering har utmärkts på en plats gäller följande:

1) Om parkeringstiden är begränsad ska en parkeringsskiva eller motsvarande användas. Tiden på parkeringsskivan ska ställas in på närmast följande hel- eller halvtimme räknat från parkeringstidens början, beroende på vilken av dessa tidpunkter som infaller först. Parkeras fordonet innan en tidsbegränsning börjar ska klockslaget för tidsbegränsningens början ställas in om fordonet ska stå kvar efter denna tidpunkt. Parkeringskivan placeras innanför vindrutan eller, om detta inte är möjligt, framtill på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån. Endast en skiva åt gången får vara synlig i fordonet. Parkeringskiva behöver inte användas om fordonet endast är parkerat under tid då tidsbegränsning inte råder. Parkeringstidens början får inte ändras under parkeringen.

2) Om parkeringen är avgiftsbelagd ska avgiften betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa. Om en parkeringsbiljett används ska denna placeras innanför vindrutan eller, om detta inte är möjligt framtill på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån.

41 §

Åtgärder vid stannande av fordon

När ett fordon har stannats eller parkerats, ska föraren se till att fordonet inte okontrollerat kan komma i rörelse.

Föraren av ett motordrivet fordon ska även vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att fordonet obehörigen brukas av någon annan.

Fordonets dörrar får inte öppnas och inte heller får på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske så att fara eller olägenhet för den övriga trafiken eller för omgivningen uppstår.

42 §

Uppställning av fordon på väg

Fordon som inte faktiskt används i trafiken får inte lämnas, förvaras eller på annat sätt lagras på en väg.

I landskapslagen (xx:xx) om tillämpning av lagen om flyttning av fordon finns bestämmelser om flyttande av fordon.

43 §

Trafik på gågator och gårdsgator

På en gågata och på en gårdsgata har förare väjningsplikt mot gående. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.

Parkering på en gårdsgata är endast tillåten på markerade platser. Cyklar, mopeder och fordon som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkeras också på andra ställen om detta inte medför avsevärd olägenhet för användningen av gatan.

Ett motordrivet fordon eller släpvagn får inte parkeras på en gågata.

På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Motordrivna fordon får dock föras på en gågata och stanna under den tid som behövs för

- 1) varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan
- 2) transporter av gods eller boende till eller från en adress vid gågatan
- 3) transporter av gäster till eller från ett hotell eller liknande vid gågatan
- 4) sjuktransporter eller transporter av personer med nedsatt rörelseförmåga till eller från en adress vid gågatan.

Tiden för när varuleveranser är tillåten på en gågata kan begränsas med vägmärke.

44 §

Trafik utanför väg

Motordrivna fordon, släpfordon, släpanordning eller efterfordon får inte i tätort, utan tillstånd av markägaren eller -innehavaren, framföras, stannas eller parkeras utanför väg på mark som inte är avsedd för trafik med sådana fordon annat än för nödvändig servicekörning, sjuktransport eller av annan liknande orsak.

45 §

Användning av ljud- och ljussignaler

När det behövs för att förebygga eller avvärja fara, ska ett fordon ge ljud- eller ljussignaler eller på något annat sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet. Signaler får inte ges längre än nödvändigt.

46 §

Användning av körriktningsvisare

Vid följande manövrar ska en förare använda körriktningsvisare för att visa sin avsikt att förflytta fordonet i sidled.

- 1) Start från vägkanten
- 2) Svängning i korsning eller vändning på väg
- 3) Byte av körfält
- 4) Lämnande av cirkulationsplats
- 5) Annan väsentlig ändring av fordonets placering i sidled.

Om fordonet saknar körriktningsvisare ska föraren ge synligt och begripligt tecken på annat sätt.

Tecknet ska ges i god tid innan manövern genomförs. Teckengivning med körriktningsvisare ska pågå under hela manövern och upphöra när manövern fullföljts.

Även om föraren har givit tecken är han eller hon skyldig att försäkra sig om att manövern kan göras utan fara eller hinder för någon annan.

47 §

Belysning vid färd på väg

Vid färd med motordrivna fordon ska strålkastare eller varselljus vara tända. Vid färd med motordrivna fordon under mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderleksförhållandena eller av annan orsak är nedsatt ska strålkastare och bakljus vara tända.

Andra fordon än de som anges i 1 mom. ska ha en lykta som visar vitt eller ljusgult ljus framåt och en lykta som visar rött ljus bakåt när fordonet färdas på väg under mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderleksförhållandena eller av annan orsak är nedsatt. Ett släpfordon behöver dock inte ha framlykktor om sådana inte förutsätts i samband med att fordonet godkänns för trafik.

Helljus får inte användas

1) på sträcka där vägen är tillfredsställande belyst

2) på sådant avstånd från ett mötande fordon att dess förare kan bländas, eller

3) på ringa avstånd bakom annat fordon.

Dimljus får endast användas i dimma eller vid kraftig nederbörd och då i stället för halvljus. Dimbakljus får även användas när snö, damm eller slask väsentligt begränsar möjligheterna att urskilja fordonet bakifrån och på sådant sätt att förare av bakomvarande fordon inte bländas.

Under färd på väg får ett fordon bara visa vitt eller ljusgult ljus framåt och endast rött ljus bakåt. Vitt ljus bakåt får bara användas vid backning och vid arbete som kräver sådan belysning. Polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon får dock utrustas med en anordning som visar ett rött blinkande ljus framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus för stoppande av ett framförvarande fordon.

48 §

Användning av parkeringsljus

När ett fordon har stannats eller parkerats på en väg under mörker eller skymning, eller när sikten på grund av väderleksförhållandena eller av någon annan orsak är nedsatt, ska fordonets parkerings- och baklykktor vara tända. Om fordonet har parkerats i körbanans riktning i tätort och inget annat fordon är kopplat till det får parkeringsljuset vara tänt endast på den sida av fordonet som är vänt mot trafiken, om inte hela fordonet parkerats på körbanan. Om fordonet inte har parkeringsljus ska det i stället ha annan belysning som är föreskriven för fordonet tänd.

Parkeringsljus behöver inte användas om vägen är så väl belyst att fordonet ändå kan observeras tydligt på tillräckligt avstånd eller om fordonet parkerats utanför körbanan eller vägrenen. Inte heller behöver belysningen vara tänd på tvåhjuliga fordon som stannats eller parkerats längs vägens kant.

49 §

Trafik med lätta elfordon

Den som kör ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel ska betraktas som cyklister och följa de trafikregler och trafikanordningar som gäller cyklister.

Ett självbalanserande lätt elfordon som hålls i balans även när fordonet står stilla eller saknar förare får i gångfart köras på en gångbana. Fordonets förare ska lämna gående fri väg.

50 §

Djur som medförs av trafikanter

Ett djur som medförs på vägen ska hållas kopplat eller i bindsle, eller under uppsikt så att de inte medför fara eller olägenhet för andra trafikanter. Djuret ska hållas så nära vägens kant som möjligt.

En ryttare, den som leder ett stort djur och föraren av ett fordon förspänt med dragdjur ska så långt det är möjligt följa de trafikregler som gäller trafik med långsamtgående motordrivna fordon. Avvikelser från trafikreglerna får ske om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet.

Under mörker ska både häst och ryttare vara försedda med reflex.

51 §

Förbud mot onödig och störande körning

Med ett motordrivet fordon får onödig och störande körning inte äga rum. Föraren ska anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att andra inte störs i onödan.

52 §

Förbud mot onödig tomgångskörning

Motorn i ett fordon som står stilla av någon annan orsak än på grund av tvingande trafik hinder får inte vara i gång längre än en minut. Detta gäller inte fordon vars huvudsakliga användning, eller den tilläggsutrustning som den huvudsakliga användningen förutsätter, kräver att motorn hålls i gång.

Omedelbart tomgångskörningsförbud gäller dock fordon som stannats vid en broöppning.

53 §

Bogsering av fordon

När ett fordon bogserar ett annat fordon med hjälp av en lina ska avståndet mellan fordonen vara minst tre och högst sex meter. Ett fordon med bromsarna ur funktion får endast bogseras med hjälp av en stång eller bom. Ett fordon med styrningen ur funktion får endast bogseras upplyft med dragbom.

Flera fordon får inte bogseras samtidigt med samma dragfordon. Det fordon som bogseras får inte utan tvingande skäl vara tyngre än dragfordonet.

Det är förbjudet att bogsera med en cykel, moped eller motorcykel, om bogseringen stör körningen eller medför fara för andra trafikanter.

54 §

Högsta tillåtna hastighet vid bogsering

Den högsta tillåtna hastigheten vid bogsering av ett motordrivet fordon som rullar på sina egna hjul är 30 kilometer i timmen.

55 §

Varnande av andra trafikanter

Om ett fordon på grund av en olycka, ett motorfel eller något liknande har blivit stående på körbanan eller vägreken utanför tätort på en plats där fordonet på grund av otillräcklig sikt eller av annan orsak kan vara till fara för trafiken, ska fordonets förare sätta ut en varningstriangel om en triangel ingår i fordonets obligatoriska utrustning. Varningstriangeln ska placeras på sådant avstånd från det uppställda fordonet och på sådant sätt att andra trafikanter varnas i god tid. Föraren ska också i övrigt genom utmärkning eller dylikt vidta de åtgärder som behövs för att varna andra trafikanter. Triangeln ska tas bort när fordonet inte längre utgör någon fara för den övriga trafiken.

Varningsblinkrar får användas i fordon som på grund av en olycka, ett fel eller av någon annan tvingande omständighet tvingats stanna på en plats där det kan medföra fara för den övriga trafiken. Varningsblinkrar får också användas i ett fordon i rörelse för att varna andra trafikanter för en omedelbar fara.

4 kap. Reglering av trafiken

Personer som reglerar trafiken

56 §

Personer som reglerar trafiken

Polisen och räddningsmyndigheterna reglerar trafiken i syfte att säkerställa en trygg och smidig trafik samt upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Vägtrafiken på en frigående färja regleras av dess befälhavare och på en linstyrd färja av dess förare. En gränsbevakningsman reglerar trafiken i uppgifter som anges i gränsbevakningslagen (FFS 578/2005) och i Republikens presidents förordning om Gränsbevakningsväsendets uppgifter i landskapet Åland (2017:58) samt en tullman i uppgifter som anges i tullagen (FFS 304/2016).

Trafiken får också regleras av en person som

- 1) polisen förordnar att reglera trafiken på grund av köbildning, en olycka, ett evenemang för allmänheten eller någon annan motsvarande omständighet eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet
- 2) polisen förordnar att reglera trafiken i samband med trafikövervakning eller övervakningen av kör- och vilotider för förare av motordrivna fordon
- 3) en räddningsmyndighet eller någon annan i räddningslagen avsedd räddningsledare förordnar att reglera trafiken i en uppgift som ålagts räddningsväsendet i räddningslagen eller någon annan lag
- 4) landskapsregeringen eller kommunen förordnar att reglera trafiken på en väg på grund av ett arbete, en undersökning eller en långvarig trafikstörning på vägen eller i dess närhet
- 5) landskapsregeringen bemyndigar eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter.

57 §

Bestämmelser för den som reglerar trafiken

Ett förordnande att reglera trafiken ges för ett enskilt uppdrag eller för viss tid. Den som reglerar trafiken ska ha fyllt 18 år. Personen ska ge sitt samtycke till uppdraget och få de anvisningar som uppdraget förutsätter.

Den som reglerar trafiken ska som stoppmärke använda en stoppspade med vägmärket förbud mot fordonstrafik. Polisen kan också använda en stoppspade med vägmärket stopp.

Den som reglerar trafiken ska använda klädsel som kan urskiljas tydligt och uppfyller kraven i standard SFS-EN 471 eller SFS-EN ISO 20471. Landskapsregeringen får meddela närmare föreskrifter om kraven på synbarhet i fråga om klädseln för vägtransportledare för specialtransporter.

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats att reglera trafiken när han eller hon sköter uppdraget. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (FFS 412/1974).

58 §

Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter beviljas av landskapsregeringen. Tillståndet ges för en period av fem år och ska medföras under uppdraget.

Ett tillstånd får ges till den som

- 1) med godkänt resultat har genomfört en utbildning för vägtransportledare för specialtransporter på Åland eller inom EU eller kan visa att han eller hon har erfarenhet av arbete som vägtransportledare
- 2) innehar giltigt körkort med behörigheten B

3) inte under de fem senaste åren har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller någon annan gärning som tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten, eller under det senaste året på grund av andra trafikbrott har meddelats en körförbudstid som överstigit tio dagar

4) inte utifrån uppgifter i något av polisens register i övrigt genom sin livsstil eller sina personliga egenskaper har visat sig vara uppenbart olämplig som vägtransportledare.

Landskapsregeringen och polisen har trots sekretessbestämmelserna rätt att få ut uppgifter ur körkorts- och straffregistret för att kontrollera att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

Genom landskapsförordning kan närmare föreskrifter utfärdas om utbildning till vägtransportledare för specialtransporter och om förnyandet av rätten att arbeta som vägtransportledare.

59 §

Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Landskapsregeringen ska återkalla ett tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter om den som innehar tillståndet inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 58 § eller om personen begär att tillståndet ska återkallas.

Tillståndet kan återkallas för viss tid eller tills vidare.

Trafikanordningar

60 §

Trafikanordningar

Trafiken kan regleras genom användning av trafiksignaler, vägmärken, och vägmarkeringar (*trafikanordningar*).

Landskapsregeringen kan i förordning inta närmare bestämmelser om användningen av trafikanordningar, trafikanordningarnas utformning, färgsättning och innebörd, trafikanordningarnas konstruktion och mått samt vilka tecken trafikövervakare ska använda vid reglering av trafiken.

61 §

Uppsättande av trafikanordningar

Väghållaren fattar beslut om användning av trafikanordningar. Kommunen fattar dock beslut om att sätta upp trafikanordningar på enskilda vägar efter ansökan från väghållaren. Det fysiska uppsättandet och underhållet av trafikanordningar sköts av väghållaren.

För tillfällig reglering av trafiken på grund av en olycka eller liknande får trafikanordningar placeras ut av polisen och räddningsmyndigheten. Väghållaren för en enskild väg får, utan ansökan, placera ut tillfälliga trafikordningar som behövs på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen.

Landskapsregeringen ska underrättas när kommunen fattar beslut om uppsättande av trafikanordningar. Landskapsregeringen får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.

Polisen eller den som har rätt att sätta upp trafikanordningar får avlägsna en trafikanordning som satts upp i strid med denna lag.

62 §

Undantag som gäller uppsättande av vissa vägmärken

Landskapsregeringen fattar beslut om uppsättande och placerar ut vägmärken som anger väjningsplikt på alla vägar som ansluter till en allmän väg

som inte är en kommunalväg och kommunen gör detsamma vid anslutningar mellan kommunalvägar och enskilda vägar.

Kommunen fattar beslut om uppsättande av vägmärken som anger tårtort. Det fysiska uppsättandet och underhållet av vägmärket sköts av väghållaren, förutom på enskilda vägar där det sköts av kommunen.

Landskapsregeringen fattar beslut om uppsättande och placerar ut vägmärken som anger transportbegränsning för farligt gods.

63 §

Uppsättande av märken, skyltar och andra anordningar

Märken, skyltar och andra anordningar får inte sättas upp på en väg eller på en vägs sido-, skydds- eller frisiktsområde utan tillstånd.

Polisen eller väghållaren får omedelbart avlägsna anordning som satts upp utan tillstånd.

5 kap.

Bestämmelser om fordons användning

64 §

Tillämpning av vissa riksbestämmelser om fordons användning

Följande bestämmelser i rikets vägtrafiklag (FFS 2018/729) ska tillämpas på Åland med de ändringar eller tillägg som anges nedan. Ändringar i de paragrafer eller bilagor som anges nedan ska tillämpas på Åland från det att de träder i kraft i riket.

1) 88 § vilken innehåller definitioner av termer som förekommer i de paragrafer som anges nedan.

2) 99 § om fordonsspecifika hastighetsbegränsningar inklusive bilagorna 5.1 och 5.2. Den högsta tillåtna hastigheten för ett motordrivet fordon med ett tillkopplat efterfordon är 30 kilometer i timmen.

3) 100 § om medspårande axel.

4) 107–114 §§ om godstransporter.

Hänvisningen i 114 § till lagen om transport av farliga ämnen (FFS 719/1994) ska avse landskapslag (1976:34) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen.

5) 115–131a §§ om fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått vid användning av fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat inklusive bilagorna 6.1–6.7, 7.1–7.4 och 9. De uppgifter som enligt 122 § finns i trafik- och transportregistret finns på Åland i fordonsregistret.

6) 132 och 140 §§ om vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer.

7) 132 a § om fordonskombinationers stabilitet.

8) 133–139 §§ om fordons och fordonskombinationers största tillåtna massa och huvudmått vid användning av fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat inklusive bilagorna 8.1–8.6.

9) 150–154 §§ om koppling av släpfordon till motordrivna fordon och cyklar. Ett efterfordon ska vara kopplat på ett säkert sätt till dragfordonet. Förbindelsen ska vara dimensionerad för att klara de påfrestningar den utsätts för.

10) 156 § om varningslyktor.

11) 157 § om terrängfordon på väg.

12) 157a -159 §§ om specialtransport.

Landskapsregeringen kan i förordning meddela föreskrifter i de frågor som Transport- och kommunikationsverket enligt ovanstående paragrafer kan meddela föreskrifter om.

65 §

Användning av bilbälte

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan i fordonet monterad skyddsanordning

- 1) i bilar
- 2) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar
- 3) i fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon
- 4) i traktorer och motorredskap.

66 §

Information om användning av bilbälte i bussar

Passagerarna i en buss ska informeras om kravet att använda bilbälte på ett eller flera av följande sätt:

- 1) av föraren,
- 2) av den som ansvarar för transporten eller den som fungerar som ledare för gruppen,
- 3) genom audiovisuella hjälpmedel eller
- 4) genom en skylt med tydlig placering vid varje sittplats.



67 §

Användning av skyddshjälm

Föraren och passagerarna ska under körning använda en på rätt sätt fastspänd skyddshjälm av godkänd typ

- 1) på motorcyklar
- 2) på trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller skyddsbåge
- 3) på mopeder
- 4) på snöskotrar
- 5) på terrängfordon och traktorer som har styre och sadel, men som inte är försedda med karosseri eller skyddsbåge.

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

Förare och passagerare på cyklar ska under körning använda cykelhjälm.

68 §

Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm

Skyldigheten att använda bilbälte gäller inte

- 1) den som kör ett fordon med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser och den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser, om användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet för föraren eller passageraren
- 2) förare av eller passagerare i traktorer eller motorredskap, när användningen av bilbälte medför olägenhet i det arbete som utförs med fordonet
- 3) Fordonsmyndighetens besiktare under besiktning på Fordonsmyndighetens område
- 4) förare eller passagerare som är anställda hos Brottspåföljdsmyndigheten och deltar i ett uppdrag där användningen av bilbälte kan medföra fara eller avsevärd olägenhet

5) när det finns medicinska hinder enligt ett läkarintyg som utfärdats före färden.

Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte

1) förare och passagerare i fordon som är försedda med täckt karosseri eller förare och passagerare i fordon som är försedda med bilbälte och skyddsbåge eller ett skyddstak, om personerna sitter under skyddsbågen eller taket

2) när det finns medicinska hinder enligt ett läkarintyg som utfärdats före färden.

Den som för en elcykel som är utrustad med pedaler och som klassificeras som moped och där cykelns massa i körklart skick är högst 35 kilogram och motorns nominella effekt är högst 1,00 kilowatt får i stället för en skyddshjälm som avses i 68 § använda en skyddshjälm avsedd för cyklister.

Landskapsregeringen får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de läkarintyg som avses ovan.

69 §

Skyddsanordningar för barn

Den skyddsanordning för barn som används i en bil ska vara typgodkänd i enlighet med ECE-reglementet nr 44/03 eller 44/04, FN-reglementet UN R129 eller en senare version.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter ska bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan skyddsanordning för barn användas. Till cirka fyra års ålder färdas barn säkrast i en bakåtvänd bilbarnstol.

Barn får inte transporteras i en bakåtvänd bilbarnstol på en sittplats som skyddas av en främre krockkudde, om inte krockkudden har kopplats ur.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter på ett fordon som är försett med styre och sadelformad sits ska en sits som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn användas.

Barn som sitter på en egen sittplats i en buss ska använda bussens bilbälte eller en skyddsanordning för barn.

Transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett annat fordon än ett som anges i denna paragraf är tillåten endast om fordonet är försett med en sits och ett bilbälte som lämpar sig för barnet eller med en skyddsanordning för barn.

70 §

Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt persontransport

Om ett barn under 15 år färdas tillsammans med sin vårdnadshavare, är det vårdnadshavaren som ansvarar för att barnet använder bilbälte eller, om barnet är kortare än 135 centimeter, en skyddsanordning på det sätt som anges i 69 §. Färdas barnet utan sin vårdnadshavare är det föraren av fordonet, med undantag för föraren i en buss i kategori M3, som har det ansvaret.

Vid transport av personer med funktionsnedsättning samt personer på bår eller i rullstol ska föraren se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att de anordningar som behövs för detta används. Föraren ska se till att rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på rätt sätt.

71 §

Nödstopp på snöskoter

En snöskoter ska vara utrustad med nödstopp som ska sättas fast vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta, och vara fastsatt under körningen.

72 §

Räddningsutrustning i bussar

I en buss ska det finnas brandsläckare och första hjälpen-utrustning i tillräcklig mängd med hänsyn till bussens passagerarkapacitet.

Landskapsregeringen får meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och första hjälpen-utrustningen.

73 §

Användning av teknisk utrustning

Under färd med ett fordon får föraren inte använda någon teknisk anordning eller något tekniskt system så att användningen stör eller äventyrar förandet av fordonet.

Föraren av ett motordrivet fordon får inte under körning använda kommunikationsutrustning som han eller hon håller i handen.

74 §

LGF-skylt

En skylt för markering av långsamtgående fordon (LGF-skylt) får inte monteras på andra fordon än de som avses i denna paragraf.

En LGF-skylt ska finnas på

- 1) trehjuliga mopeder och lätta fyrhjulingar
- 2) traktorer med en konstruktiv hastighet på högst 50 kilometer i timmen
- 3) motorredskap som styrs på annat sätt än av en gående
- 4) arbetsredskap och släpfordon som kopplas till ett fordon som anges i 1, 2 eller 3 punkten, om arbetsredskapet eller släpfordonet gör att LGF-skylten på dragfordonet inte syns bakåt
- 5) efterfordon
- 6) släpfordon som har kopplats till ett fordon, om fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg på grund av släpfordonet är 50 kilometer i timmen eller lägre.

En LGF-skylt får monteras på en traktor med en konstruktiv hastighet på högst 60 kilometer i timmen.

En LGF-skylt får monteras på ett motordrivet fordon som bogseras med rep, kätting, vajer eller bom för att varna bakomvarande annan trafik för fordon som rör sig långsammare.

En LGF-skylt behöver inte monteras på ett fordon med ett tillkopplat fordon eller arbetsredskap som är försett med en LGF-skylt, och inte heller på ett fordon som är registrerat utomlands.

75 §

Taxilykta

Ett fordon som används för taxitrafik ska vara försedd med en takmonterad taxilykta.

Lyktan ska avlägsnas eller täckas över när fordonet inte används i taxitrafik.

76 §

Krav på däck

Däck för motordrivna fordon och släpvagnar till dessa ska ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 1,6 millimeter. På motorcyklar och släpvagnar till dessa ska slitbanans huvudspår ha ett mönsterdjupet på minst 1,0 millimeter. Dessa krav gäller inte fordon vars högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen eller lägre.

De däck som monteras på samma axel på ett fordon ska ha samma dimension, konstruktion och egenskaper. Detta gäller inte för ett reservdäck som tillfälligt måste monteras på fordonet.

På ett fordon får däck monteras som begränsar den tillåtna axelmassan vid användning så att den blir lägre än den tekniskt sett tillåtna massan på axeln. Däcken ska dock vara sådana att det är möjligt att lasta hela fordonet upp till den för fordonet tillåtna massan på väg utan att däckens bärighet överskrider.

77 §

Användning av vinterdäck

Om vinterväglag råder ska vinterdäck eller motsvarande utrustning användas under månaderna november, december, januari, februari och mars på:

- 1) bilar
- 2) motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar,
- 3) traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen,
- 4) släpvagnar som dras av ett fordon som anges i 1–3 punkten och vars klassificerings- eller kopplingsmassa är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton.

Vinterdäcken ska ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 3,0 millimeter. På bilar med en klassificeringsmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen ska vinterdäcken på icke styrande drivaxlar dock ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 5,0 millimeter. Kravet tillämpas inte på en fordonskombination som består av en traktor och en släpvagn eller släpanordning när fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg är 60 kilometer i timmen eller lägre.

Vinterdäck behöver dock inte användas

- 1) vid en tillfällig förflyttning i anslutning till tillverkning, import, reparation, besiktning eller godkännande för trafik av eller handel med fordon,
- 2) på fordon till vilka vinterdäck inte finns att få; på sådana fordon ska däck med grovt mönster som lämpar sig för vinterbruk användas.

Om ett reservdäck tillfälligt måste användas på ett fordon tillämpas inte bestämmelserna i denna paragraf.

Landskapsregeringen får meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.

78 §

Användning av dubbdäck och andra typer av slirskydd

Dubbdäck, snökedjor eller motsvarande utrustning som inte väsentligt skadar vägbanan får användas på alla typer av fordon från den 15 oktober till och med den 15 april. Dubbdäck får även användas under annan tid om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras och detta motiverar användning av dubbdäck. Dubbdäck får även användas under annan tid på utryckningsfordon, på bärgningsbilar och på bilar och släpvagnar som används vid väg-hållning samt vid tillfälliga förflyttningar i samband med handel med fordon eller vid reparation eller besiktning av fordon.

Om dragbilen är försedd med dubbdäck, och vinterväglag råder, ska även en släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton ha dubbdäck.

När dubbdäck används på en bil eller på en bilsläpvagn med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton ska dubbdäck monteras på fordonets alla hjul, med undantag för det andra hjulet på ett parhjul. Antalet dubbar på de enskilda däcken får inte avvika från varandra på så sätt att det medför fara. Landskapsregeringen får meddela närmare föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar.

Om den massa som totalt belastar drivaxeln eller drivaxlarna på en fordonskombination vars massa överskrider 44 ton eller vars längd överskrider 18,75 meter är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet under månaderna november till och med mars vara utrustad

med en anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägbana. Som en sådan anordning betraktas inte en konstruktion som påverkar funktionen av en enda drivande axels differentialväxel.

Om den massa som totalt belastar drivaxlarna på en fordonskombination vars längd överstiger 28 meter är mindre än 25 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet under månaderna november till och med mars antingen ha sandningsanordningar för att förbättra fordonskombinationens förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägbana eller automatiska snökedjesystem för åtminstone en drivande axel.

Kraven i 4 och 5 mom. tillämpas inte på en fordonskombination som har en axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel, om den massa som totalt belastar drivaxlarna, inklusive den massa som belastar den drivande axel som anges ovan, är minst 25 procent av fordonskombinationens massa. Den axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel kan finnas på bilen eller på släpvagnen.

Landskapsregeringen får av särskilda skäl bevilja ett fordon undantag från bestämmelsen i 1 mom. om den tid då användning av dubbdäck är tillåten.

Landskapsregeringen meddelar vid behov närmare föreskrifter om vilka slags anordningar som kan betraktas som anordningar som kan förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägbana och vilken slags axel som kan betraktas som en axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel.

Persontransporter

79 §

Persontransporter med bil

I en bil får inte fler passagerare tas med än bilen är registrerad för. Föraren och passagerarna ska använda sitt- eller ståplatser som uppfyller de krav som ställs på dem.

I en buss som används i linjetrafik enligt landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik får dock det registrerade högsta antalet passagerare tillfälligt överskridas med 30 procent inom ramen för de massor som är tillåtna för fordonet på väg. På alla sittplatser som utrustats med bilbälte får dock högst det antal passagerare som antecknats i registret placeras.

80 §

Persontransporter på två- och trehjuliga motordrivna fordon och med dem jämförbara fyrhjuliga fordon

På en motorcykel får högst en passagerare tas med om det finns en lämplig sits och fotstöd för passageraren. Har motorcykeln sidvagn får ytterligare högst två passagerare transporteras. Det personantal som motorcykeln registrerats för får dock inte överskridas.

På en tvåhjulig moped får en enda passagerare tas med endast om mopeden är registrerad för det.

Med en trehjulig moped, trehjuling, lätt fyrhjuling, tung fyrhjuling och fyrhjuling får inte fler passagerare tas med än vad som angivits i registret.

På persontransport med en motoriserad cykel tillämpas de bestämmelser som gäller persontransport med cykel. De maximala belastningar som godkänts för ett typgodkänt fordon får dock inte överskridas.

81 §

Persontransporter med traktor, motorredskap och terrängfordon

I en traktor och ett motorredskap får inte fler passagerare tas med än vad fordonet är registrerat för. Med ett motorredskap som inte är registrerat och

med ett terrängfordon får högst så många personer tas med som fordonets tillverkare avsett.

I en traktor och ett motorredskap med täckt förarhytt får man oberoende av bestämmelsen i 1 mom. transportera ett barn som är kortare än 135 centimeter om barnet sitter i en bilbarnstol eller någon annan skyddsanordning för barn som är lämplig för barnets längd och vikt. Stolen ska fästas på ett säkert sätt och minst vara utrustad med ett trepunktsbälte för barnet. Det fria utrymmet över stolen ska vara minst 80 centimeter mätt från den obelastade stolens sittdyna.

82 §

Persontransporter med cykel och lätt elfordon

På en cykel eller ett lätt elfordon får inte flera personer färdas än vad fordonet är konstruerat för. På en tvåhjulig cykel eller lätt elfordon som har lämpliga sitsar, effektivt skydd mot hjulekrarna och två separata bromsanordningar får dock färdas ytterligare

- 1) ett barn under tio år, om den som styr fordonet har fyllt femton år eller
- 2) två barn under sex år, om den som styr fordonet har fyllt arton år.

83 §

Persontransporter med lastbil och paketbil

I lastutrymmet till en lastbil eller paketbil får passagerare bara färdas om utrymmet är försett med godkända säten eller bänkar.

Med avvikelse från 1 mom. får en lastbil vars lastbilsflak saknar säten eller bänkar tillfälligt användas för passagerartransporter vid körning i samband med traditionella firanden och andra liknande tillfällen, förutsatt att föraren har minst två års yrkeserfarenhet av att köra lastbil. Den högsta tillåtna hastigheten vid transporten är 25 kilometer i timmen.

84 §

Persontransporter i släpvagn

I en bil- eller traktorsläpvagn får personer transporteras till sevärdheter och offentliga tillställningar om släpvagnens konstruktion och utrustning lämpar sig för persontransport och rutten på förhand har anmälts till polisen. Den högsta tillåtna hastigheten vid transporten är 25 kilometer i timmen.

I en traktorsläpvagn får personer som behövs för lastning eller lossning transporteras till och från en arbetsplats under förutsättning att transporten inte äventyrar säkerheten.

Med en släpvagn till en cykel, till en motoriserad cykel och till ett lätt elfordon får passagerare transporteras om släpvagnen och dess koppling till dragfordonet är avsedd för persontransport och dimensionerad för den massa som transporteras. Släpvagnen ska ha ett lämpligt säte och vara konstruerad så att passagerare inte får kontakt med släpvagnens hjul eller med vägen. Dessutom ska cykeln ha minst två separata bromssystem och fordonskombinationen minst två hjul som är försedda med bromsar.

En påhängsvagn får användas för persontransport med iakttagande av vad som föreskrivs i 84 § 2 mom.

6 kap.

Trafikförseelse och avgift för trafikförseelse

85 §

Avgift för trafikförseelse

En avgift för trafikförseelse får påföras som påföljd vid i denna lag angivna trafikförseelser. Avgiften påförs av polisen och tillfaller landskapet.

Om en trafikant vid samma tillfälle gjort sig skyldig till flera trafikförseelser ska en enda avgift för trafikförseelse påföras. Avgiften påförs då höjd

med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den högsta avgiften gäller.

Med undantag för förseelser som gäller fordons massa och mått enligt 93 § och koppling av fordon enligt 95 § ska avgift för trafikförseelse inte påföras för en ringa trafikförseelse. I stället kan en muntlig eller skriftlig anmärkning ges.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras om

- 1) trafikanten misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol
- 2) trafikanten har meddelats en lagakraftvunnen dom eller påförts straff för samma gärning
- 3) trafikanten misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning
- 4) förseelsen behandlas på det sätt som föreskrivs i landskapslagen (1971:15) om parkeringsbot
- 5) den som begått trafikförseelsen inte hade fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen. En påföljd ska inte heller bestämmas om det är uppenbart att trafikförseelsen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

86 §

Förseelser mot allmänna regler

En avgift för trafikförseelse på 100 euro kan påföras en trafikant som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att följa

- 1) de anvisningar för trafiken som meddelas genom vägmärken, vägmärkningar och trafiksignaler enligt 9 §
- 2) tecken, befallningar, förbud eller uppmaningar som avses i 10 § och som ges av en trafikövervakare eller tecken som ges av en person som reglerar trafiken
- 3) bestämmelserna i 12 § om lämnande av fri väg för utryckningsfordon och processioner
- 4) bestämmelserna i 13 § om hinder på väg.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en gående för de förseelser som anges i 1 mom. 1–3 punkten är dock 20 euro och den avgift som påförs en cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon 40 euro.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en mopedist för de förseelser som anges i 1 mom. 1 punkten är dock 70 euro.

87 §

Gångtrafikförseelser

En gående kan utöver vad som anges i 86 § påföras en avgift för trafikförseelse på 20 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att följa

- 1) förbudet i 15 § mot att i onödan hindra eller störa den övriga trafiken
- 2) bestämmelsen i 18 § om korsande av körbana.

88 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller en förare av något annat motorlöst fordon, en ryttare, den som leder ett stort djur och föraren av ett fordon förspänt med dragdjur kan utöver vad som anges i 86 § påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att följa

- 1) de trafikregler i 20–35, 41–50, 53 eller 55 §§ som gäller förare av fordon
- 2) bestämmelserna i 69 och 70 §§ som gäller användning av skyddsanordningar för barn och bestämmelsen i 82 § gällande persontransporter med cykel och lätta elfordon.

89 §

Överskridande av hastighetsbegränsning

Den som på en väg där hastigheten är begränsad till 50 kilometer i timmen eller lägre uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten

1) med högst 10 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro

2) med mer än 10 kilometer i timmen men högst 15 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 170 euro

3) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro.

Den som på en väg där den tillåtna hastigheten är högre än 50 kilometer i timmen uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten

1) med högst 10 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro

2) med mer än 10 kilometer i timmen men högst 15 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro

3) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 170 euro.

En mopedist som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten med högst 15 kilometer i timmen kan dock påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras om den högsta tillåtna hastigheten har överskridits på en gångata eller gårdsgata.

90 §

Överskridande av hastighetsbegränsning för vissa fordon och fordonskombinationer

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten

1) med högst 10 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro

2) med mer än 10 kilometer i timmen men högst 15 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 170 euro

3) med mer än 15 kilometer i timmen men högst 20 kilometer i timmen kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro.

En mopedist som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheten med högst 15 kilometer i timmen kan dock påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

91 §

Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de trafikregler som föreskrivs i 20–23, 25–35, 41–43, 45–48, 51–53 och 55 §§.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en mopedist för de förseelser som anges i 1 mom. är dock 70 euro.

92 §

Förseelser som gäller användning av personlig skyddsutrustning i motordrivna fordon

En förare av och passagerare i ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro om han eller hon i strid med 65 § uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning.

En avgift för trafikförseelse på 140 euro kan även påföras

1) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet transporterar ett barn i ett fordon i strid med 69 §

2) en vårdnadshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sin skyldighet enligt 70 § 1 mom. att se till att barn under 15 år använder bilbälte eller färdas i en skyddsanordning

3) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sin skyldighet enligt 70 § 2 mom. som gäller säkerheten vid transport av personer med funktionsnedsättning samt personer på bår eller i rullstol.

En förare av och passagerare på eller i ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro om han eller hon i strid med 67 § 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm. En avgift för trafikförseelse på 140 euro kan påföras en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten enligt 67 § 2 mom. att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.

93 §

Förseelser som gäller lastning av fordon och fordons massa och mått

En förare av ett motordrivet fordon eller fordonskombination kan påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av det som föreskrivs i följande paragrafer och kapitel i rikets vägtrafiklag (FFS 729/2018):

1) 107–114 §§ om lastning och koppling av fordon

2) 5 kap. om den största tillåtna massan på axel och boggi eller om största tillåtna massa eller största tillåtna mått för ett fordon eller en fordonskombination.

Ovanstående delar av rikets vägtrafiklag tillämpas på Åland med stöd 64 §.

94 §

Otillåten personbefordran med motordrivet fordon

En förare av ett motordrivet fordon kan för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av bestämmelserna i 79–84 §§ om personbefordran med motordrivet fordon påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

Den avgift för trafikförseelse som påförs en mopedist för de förseelser som anges i 1 mom. är dock 70 euro.

95 §

Förseelser som gäller koppling av fordon

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av bestämmelserna om koppling av fordon i 150–154 §§ i rikets vägtrafiklag (FFS 729/2018) som enligt 64 § tillämpas på Åland eller bestämmelserna om koppling av efterfordon enligt 64 § 9 punkten.

96 §

Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att följa

1) förbudet i 73 § mot användning av kommunikationsutrustning under körning

2) bestämmelserna i 77–79 §§ om användning av däck och slirskydd

3) bestämmelserna i de i 64 § 1 mom. 6 punkten nämnda paragraferna om vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer

4) bestämmelserna i den i 64 § 1 mom. 7 punkten nämnda paragrafen om fordonskombinationers stabilitet

5) bestämmelserna i de i 64 § 1 mom. 10 punkten nämnda paragraferna om användning av varningslykter

6) bestämmelsen i 74 § om LGF-skylt.

En mopedist kan för en förseelse som avses i 1 mom. 1, 2 eller 6 punkten påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

97 §

Trafikförseelser av förare av terrängfordon

En förare av ett terrängfordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att följa

1) bestämmelsen i 71 § om användning av nödstopp på snöskoter

2) bestämmelsen i 78 § om användning av dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd på väg

3) bestämmelsen i 157 § i rikets vägtrafiklag, som enligt 64 § 1 mom. 11 punkten tillämpas på Åland, om körning av terrängfordon på väg.

98 §

Innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse

I ett beslut om avgift för trafikförseelse ska följande uppgifter finnas:

1) den myndighet som har fattat beslutet och handläggarens namn och tjänsteställning

2) förarens eller trafikantens personuppgifter

3) de uppgifter som behövs för att identifiera fordonet

4) tiden och platsen för felet eller överträdelsen, dess art samt övriga uppgifter som behövs för att beskriva felet eller överträdelsen

5) tillämpliga bestämmelser

6) det belopp som ska betalas, betalningstiden och övriga uppgifter som behövs för betalningen

7) datum och klockslag för påförande av avgiften

8) en redogörelse för eventuell körförbudstid och andra eventuella påföljder som trafikförseelsen kan medföra för den som har fått en avgift för trafikförseelse.

Anvisningar om hur man yrkar på rättelse av beslutet ska bifogas. Till beslutet kan ett foto på det fordon med vilket trafikförseelsen begicks och dess förare bifogas.

99 §

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Ett beslut om avgift för trafikförseelse ska snarast möjligt delges den som gjort sig skyldig till förseelsen. Delgivningen ska ske genom bevislig delgivning enligt vad som anges i 55 § förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland.

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 54 § i förvaltningslagen. Beslutet ska då sändas senast inom två veckor från dagen för förseelsen.

Om beslutet inte har delgetts inom sex månader från dagen för förseelsen avskrivs ärendet.

100 §

Betalningstid för avgift för trafikförseelse

En avgift för trafikförseelse ska betalas inom 30 dagar från den dag då beslutet delgavs.

101 §

Verkställighet av avgift för trafikförseelse

Bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (FFS 672/2002).

En avgift för trafikförseelse preskriberas fem år efter det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades.

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse.

Trafikövervakare och domstolar ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter för trafikförseelse. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut genom vilket en avgift för trafikförseelse har avlyfts.

102 §

Närmare bestämmelser

Landskapsregeringen kan genom förordning utfärda närmare bestämmelser om

1) de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de anteckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem

2) de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt denna lag samt om andra meddelanden mellan myndigheter.

103 §

Hänvisning till trafikbrottslagen för landskapet Åland

I trafikbrottslagen (xx:xx) för Åland finns bestämmelser om trafikrelaterade brott som kan leda till böter eller fängelse. Sådana brott är till exempel äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri, grovt rattfylleri, överlämnande av motordrivet fordon till berusad, trafikfylleri med motorlöst fordon, smitning och olovlig körning.

7 kap.**Särskilda bestämmelser**

104 §

Tillsyn

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag utövas av polisen och, om det behövs för att ge polisen handräckning eller assistans av Gränsbevakningsväsendet enligt republikens presidents förordning (2017:58) om Gränsbevakningsväsendets uppgifter i landskapet Åland.

För att utöva tillsynen enligt 1 mom. får tillsynsmyndigheterna fotografera eller filma fordon som är i trafik. Fotograferingen eller filmningen kan också ske automatiskt, och den kan vara fortlöpande eller ske vid upprepade tillfällen. Utrymmen som används för boende av permanent natur får dock inte fotograferas eller filmas.

105 §

Stoppande och granskning av fordon

Ett fordon ska stannas på tecken av en polis eller gränsbevakningsman.

Föraren är skyldig att följa de instruktioner som en polis eller gränsbevakningsman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning samt att tillåta en granskning av fordonets trafikduglighet.

106 §

Hindrande av körning på grund av berusning

Om det vid ett prov som utförs i syfte att konstatera alkoholförtäring konstateras att en förare av ett motordrivet fordon 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, får en polisman förbjuda och vid behov hindra föraren att föra det motordrivna fordonet till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

Den befogenhet som en polisman har enligt 1 mom. har även en gränsbevakningsman som agerar i enlighet med republikens presidents förordning (2017:58) om Gränsbevakningsväsendets uppgifter i landskapet Åland.

107 §

Undantag från skyldigheten att följa trafikregler, trafikordningar och bestämmelser om användningen av fordon

Om särskild försiktighet iaktas och uppdraget kräver det får avvikelser göras från trafikregler, skyldigheter som trafikordningar anger, påbud, begränsningar eller förbud, eller bestämmelser om användningen av fordon

1) av förare och passagerare i utryckningsfordon
2) av trafikanter i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter

3) av förare i fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller Gränsbevakningsväsendet.

Ett fordon i ett uppdrag som avses i 1 mom. ska under körningen avge larm- eller ljussignaler, om det behövs för att varna andra trafikanter. Tecken som ges av en trafikövervakare och tecken som ges av andra som reglerar trafiken ska dock följas.

Det som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller också andra staters behöriga myndigheter och utryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de utför uppdrag eller lämnar internationellt bistånd på Åland som det avtalats eller föreskrivs särskilt om.

Utryckningsfordon, fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag samt fordon i kollektivtrafik har rätt att komma ombord på en färja före andra fordon.

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg får med avvikelse från vad som föreskrivs i 20–23 och 43 §§ föras på det sätt som uppdraget kräver om särskild försiktighet iaktas. Föraren av fordonet får, på det sätt som uppdraget kräver, om särskild försiktighet iaktas avvika från förbud, begränsningar eller påbud som anges med trafikordningar och som anger något annat än väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får inte ignorera ett stopptecken som ges av en trafikövervakare eller passera en trafiksignal som visar rött ljus.

Fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning får om särskild försiktighet iaktas föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelse från 20 § eller stannas, parkeras eller föras med avvikelse från vad som föreskrivs i 36–38 och 43 §§. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får, om uppdraget kräver det, parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera.

En specialtransport får om särskild försiktighet iaktas föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna i 20–23 §§, om genomförandet av specialtransporten kräver det. Likaså får det vid specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet avvika från bestämmelserna i 53 §, om transporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 159 § i rikets vägtrafiklag, som enligt 64 § 1 mom. 12 punkten tillämpas på Åland.

108 §

Överlämnande av uppgifter om straff och avgifter till Fordonsmyndigheten

Oberoende av sekretessbestämmelser i annan lagstiftning ska polisen och domstolen ge Fordonsmyndigheten uppgifter om

1) straff som dömts ut för trafikbrott och avgift för trafikförseelse som påförts vid förande av ett motordrivet fordon och som enligt 43 § i körkortslagen kan ligga till grund för bestämmande av en körförbudstid

2) straff eller avgift för trafikförseelse som inte påförts eller åtal som förkastats, om domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller avgift för trafikförseelse som påförts tidigare och som det finns en anteckning om i körkortsregistret.

Bestämmelser om att Fordonsmyndigheten ska föra in sådana uppgifter i körkortsregistret finns i körkortslagen.

109 §

Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott

Om polismyndigheten anser att ett trafikbrott eller en trafikförseelse som begåtts på Åland med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat i Europeiska unionen ska följas upp får polisen skicka ut ett informationsbrev till ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade användaren av fordonet enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Informationsbrev kan skickas ut med anledning av

- 1) överskridande av hastighetsbegränsning
- 2) åsidosättande av skyldighet att använda bilbälte
- 3) körning mot röd trafikljussignal
- 4) rattfylleri och grovt rattfylleri
- 5) underlåtelse att använda skyddshjälm
- 6) underlåtelse att följa vägmärken som anger att körfält är avsedda endast för vissa fordon
- 7) olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.

Informationsbrevet ska skickas ut på det språk som fordonets registreringsbevis är avfattat på eller på ett av de officiella språken i den stat där fordonet är registrerat. Informationsbrevet ska inkludera uppgift om

- 1) det fordon med vilket brottet eller förseelsen begicks
- 2) ort och tidpunkt för brottet eller förseelsen
- 3) det misstänkta trafikbrottet eller den misstänkta trafikförseelsen
- 4) det eventuella straffet och andra eventuella rättsliga påföljder
- 5) den utrustning som användes för att upptäcka trafikbrottet eller trafikförseelsen.

Informationsbrevet kan även innehålla en redogörelse av det vidare förfarandet, inklusive närmare information om möjlighet att överklaga beslutet, att fullfölja ärendet och om förfarandet för detta.

110 §

Tillfällig avstängning av väg

Beslut om tillfällig avstängning av en väg fattas av väghållaren. I brådsakande fall kan en trafikövervakare eller räddningsmyndighet tillfälligt stänga av en väg.

Hastighetstävlingar för motordrivna fordon får endast arrangeras på avstängda vägar.

Beslut om tillfällig avstängning av en väg ska utan dröjsmål sändas till polisen för kännedom.

111 §

Utförande av arbete på väg

När arbete som kan medföra fara för trafiken utförs på en väg ska vägen försees med behövliga trafikanordningar. De som arbetar på vägen ska använda utrustning med klart urskiljbara färger och, om arbetet utförs under

mörker eller i skymning, utrustning av reflekterande material. Om förhållandena kräver det, ska vägen hållas helt eller delvis avstängd.

112 §

Uppsättande av anordning för viktövervakning

En sådan anordning för viktövervakning som avses i artikel 10d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen sätts upp av polisen.

Ålands polismyndighet ska årligen senast den 31 januari informera landskapsregeringen om det totala antalet kontroller som genomförts under det föregående året och det antal överlastade fordon eller fordonskombinationer som har upptäckts.

113 §

Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan beviljas personer med svårt rörelsehinder eller för transport av personer som har en synskada eller en funktionsnedsättning som hämmar rörelseförmågan. Närmare bestämmelser om svårighetsgraden hos den funktionsnedsättning som är en förutsättning för tillståndet och det men som den medför utfärdas genom förordning.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade beviljas av polismyndigheten. Till ansökan ska ett läkarutlåtande om att förutsättningarna enligt 1 mom. är uppfyllda bifogas och uppgifter om utlåtandets giltighetstid. Tillståndet beviljas för läkarutlåtandets giltighetstid, dock högst 10 år. Polismyndigheten kan återkalla parkeringstillståndet på tillståndshavarens ansökan.

114 §

Beviljande av tillstånd för specialtransport

Tillstånd för en specialtransport som avses i 159 § i rikets vägtrafiklag, som enligt 64 § 1 mom. 12 punkten tillämpas på Åland, beviljas av landskapsregeringen. Tillståndet får förenas med villkor som gäller transportrutten och transporttidpunkten och med andra villkor som behövs för att säkerställa att transporten genomförs på ett säkert och smidigt sätt och för att skydda trafikmiljön.

Beviljande av tillstånd för specialtransport förutsätter

1) att transporten inte med något fordon eller någon fordonskombination rimligtvis kan genomföras utan att överskrida de mått eller den massa som allmänt tillåts på väg,

2) att fordonets eller fordonskombinationens tillåtna massa i trafik eller den av tillverkaren tillåtna massan inte överskrids,

3) att den bärlighet som väghållaren har fastställt för vägar och broar inte överskrids,

4) att transporten kan genomföras utan att trafikanordningar begränsar färdens eller att trafikanordningar som hindrar transporten kan avlägsnas temporärt, och

5) att det för specialtransporten används ett fordon eller en fordonskombination som möjliggör en säker transport.

För ett specialtransportfordon som är försett med provnummerskyltar får tillstånd för specialtransport endast beviljas för tillfällig förflyttning utan last. Komponenter och utrustning som hör till det berörda fordonet får emellertid transporteras som last.

För att tillstånd för specialtransport ska beviljas för transport med en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk utanför Åland eller riket krävs ett intyg som utfärdats av ett besiktningsställe som utför registreringsbesiktning av tunga fordon och som visar att fordonskombinationen

uppfyller de krav som ställs på specialtransportkombinationer i landet. Intyg krävs även om bara ett enda fordon i kombinationen är utländskt. Ett intyg från ett besiktningsställe behövs emellertid inte i fråga om en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, om det i registreringsstaten har utfärdats ett intyg ur vilket tillståndsmyndigheten kan konstatera att fordonskombinationen uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport. Ett intyg på svenska eller en officiell översättning av intyget till svenska ska på begäran visas upp för trafikövervakaren.

Landskapsregeringen får återkalla ett tillstånd för specialtransport för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte följer de bestämmelser eller föreskrifter som gäller specialtransporter eller villkoren i tillståndet för specialtransport, eller om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det skulle vara oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället ges en anmärkning eller en skriftlig varning.

115 §

Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer

Om det behövs för testning av ny teknik eller för produktutveckling eller av något annat särskilt skäl får landskapsregeringen bevilja ett enskilt fordon eller en enskild fordonskombination undantag från bestämmelserna om fordonets eller fordonskombinationens största massa, längd, bredd eller andra huvudmått. En förutsättning är att beviljandet av tillståndet inte äventyrar trafiksäkerheten, miljön, någons egendom eller snedvrider konkurrensen. Tillstånd får beviljas för viss tid och förenas med villkor. Landskapsregeringen får återkalla tillståndet för viss tid eller helt och hållet om tillståndshavaren inte följer de bestämmelser eller tillståndsvillkor som angetts eller om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det skulle vara oskäligt att återkalla tillståndet får tillståndshavaren i stället ges en anmärkning eller en skriftlig varning.

Det är tillåtet att köra ett fordonschassi som inte har försetts med karosseri en kortare sträcka utan reflektorer, backspeglar, stänkskärmar, stänkskydd, kopplingsanordning, främre och bakre underkörningsskydd, sidoskydd, anordningar som förhindrar obehörig användning eller färdskrivare. Detta gäller även om chassiet är försett med förarhytt.

116 §

Ändringssökande

Den som inte är nöjd med ett beslut om påförande av avgift för trafikförseelse får inom 30 dagar från att beslutet delgavs yrka på rättelse hos polisen. Har yrkandet om rättelse inte lämnats in inom föreskriven tid, tas det inte upp till prövning. Yrkandet ska lämnas in skriftligen. Av skrivelsen ska det framgå vilket beslut som avses, hurdan rättelse som yrkas och på vilka grunder rättelse yrkas.

Ett yrkande om rättelse ska behandlas skyndsamt. När polisen har tagit upp ett yrkande om rättelse kan den ändra eller upphäva förvaltningsbeslutet eller avslå yrkandet om rättelse.

Den som inte är nöjd med polisens beslut avseende yrkandet om rättelse, får söka ändring genom besvär hos Ålands förvaltningsdomstol på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (FFS 808/2019).

I ett beslut kan det bestämmas att beslutet ska iakttas trots ändringssökande, om inte besvärmyndigheten beslutar något annat.

Rättelseyrkande får inte begäras eller besvär anföras med anledning av en anmärkning enligt 84 § 3 mom.

117 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den ... med undantag för 58 och 59 §§ som träder i kraft den ...

Genom denna lag upphävs vägtrafiklagen (1983:27) för landskapet Åland.

Landskapsförordning (2005:35) om vägmärken och landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning som har utfärdats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft, till den del de inte strider mot denna lag, till dess att något annat föreskrivs med stöd av denna lag.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen, ska denna lag tillämpas i stället för den upphävda lagen.

118 §

Övergångsbestämmelser

På ett fordon som är godkänt för trafik vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas inte det krav i tabell 2 i bilaga 6 till rikets vägtrafiklag som gjorts tillämplig på Åland enligt 64 § 1 mom. 5 punkten som innebär att massan för framaxlar i följd eller bakaxlar i följd, som inte utgör en boggi, inte får vara större än det värde för massa som tillåts för motsvarande boggi.

Ett fordon som har godkänts för trafik med stöd av 57 § 2 eller 3 mom. i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) får alltså användas i trafik i enlighet med de momenten.

På en släpvagn som har tagits i bruk före den 1 april 2019 tillämpas 117 a § i rikets vägtrafiklag som gjorts tillämplig på Åland enligt 64 § 1 mom. 5 punkten från och med den 1 januari 2024.

Trots vad som föreskrivs om massan för en kombination av bil och påhängsvagn i bilaga 6.6 till rikets vägtrafiklag, som gjorts tillämplig på Åland enligt 64 § 1 mom. 5 punkten, får på en sådan kombination, om påhängsvagnen har tagits i bruk före den 1 april 2019, de bestämmelser om massan för en kombination av bil och påhängsvagn som gällde den 20 januari 2019 tillämpas till och med den 31 december 2023.

Om dragfordonet eller ett släpfordon i en fordonskombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar har tagits i bruk före den 1 april 2019, ska fordonskombinationen från och med den 1 januari 2024 uppfylla kravet i bilaga 6.6 till rikets vägtrafiklag på den sammanlagda massa som belastar den bakersta boggin på dragfordonet och den främsta boggin på släpvagnen.

Sådana tillstånd och godkännanden som gäller när denna lag träder i kraft och som har beviljats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft med de villkor som anges i tillstånden och godkännandena.

Landskapsregeringen kan under fem år efter att denna lag trätt i kraft medge temporär rätt att framföra fordon som avviker från förbud, begränsningar eller föreskrifter som gäller avseende specialtransporter. Ett sådant tillstånd kan förenas med behövliga villkor.

På i denna lag avsedda förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas bestämmelserna i trafikbrottslagen (2004:28) för landskapet Åland. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

2.

T R A F I K B R O T T S L A G för Åland

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller trafik på och utanför väg. De termer som används i denna lag har samma betydelse som i vägtrafiklagen (x:x) för Åland (*vägtrafiklagen*) och i fordonslagen (FFS 82/2021) som gjorts tillämplig på Åland genom landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen.

Trafikbrott

2 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

En trafikant som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen eller fordonslagen eller med stöd av lagarna utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet ska för *äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

3 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Om föraren av ett motordrivet fordon vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

- 1) avsevärt överskrider den högsta tillåtna hastigheten
 - 2) börjar köra om när sikten är otillräcklig för en trygg omkörning eller när omkörning annars är förbjuden
 - 3) försummar av trafiksäkerheten betingad skyldighet att stanna eller lämna företräde eller
 - 4) på ett annat jämförbart sätt bryter mot trafikreglerna
- så att hans eller hennes beteende är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa ska för *grovt äventyrande av trafiksäkerheten* dömas till minst 30 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

4 §

Rattfylleri

Den som för ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden uppgår till minst 0,5 promille i blodet eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften ska för *rattfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri döms också den som för ett motordrivet fordon efter att ha använt narkotika i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne eller någon ämnesomsättningsprodukt från det kvar i blodet. Bestämmelsen i detta moment tillämpas dock inte om narkotikan kommer från ett läkemedel som föraren har rätt att använda.

För rattfylleri döms också den som för ett motordrivet fordon och då är så påverkad av annat rusmedel än alkohol eller alkohol i kombination med något annat rusmedel att hans eller hennes förmåga att föra fordonet på ett betryggande sätt är nedsatt.

Med rusmedel avses även läkemedel som påverkar prestationsförmågan.

5 §

Grovt rattfylleri

Om vid rattfylleri

1) alkoholhalten är minst 0,8 promille i gärningsmannens blod eller minst 0,35 milligram per liter i utandningsluften eller

2) gärningsmannens förmåga att föra fordonet på ett betryggande sätt är märkbart nedsatt eller

3) gärningsmannen är påverkad av annat rusmedel än alkohol eller alkohol i kombination med något annat rusmedel så att hans eller hennes förmåga att föra fordonet på ett betryggande sätt är märkbart nedsatt,

och omständigheterna är sådana att förandet av fordonet har varit ägnat att äventyra någon annans säkerhet, ska gärningsmannen för *grovt rattfylleri* dömas till minst 60 dagsböter eller fängelse i högst två år.

6 §

Överlämnande av motordrivet fordon till berusad

Den som överlämnar ett motordrivet fordon att föras av en person som uppenbart befinner sig i sådant tillstånd att han eller hon gör sig skyldig till ett brott som nämns i 4 eller 5 § ska för *överlämnande av motordrivet fordon till berusad* dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

7 §

Trafikfylleri med motorlöst fordon

En trafikant 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, ska för *trafikfylleri med motorlöst fordon* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

8 §

Smitning

Den som vid förande av motordrivet fordon med eller utan skuld varit inblandad i en trafikolycka och försummar sin skyldighet att omedelbart stanna och efter förmåga bistå skadade ska, om strängare straff för gärningen inte bestäms i annan lag, för *smitning* dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

9 §

Olovlig körning

Den som för ett motordrivet fordon på väg utan att inneha giltigt körkort som berättigar till framförandet av ett sådant fordon ska för *olovlig körning* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

Körkortsförseelser

10 §

Tillåtande av olovlig körning

Den som överlämnar ett motordrivet fordon i någon annans bruk utan att försäkra sig om att personen innehar giltigt körkort som berättigar till framförandet av ett sådant fordon ska för *tillåtande av olovlig körning* dömas till böter.

11 §

Brott mot körkortsvillkor

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet för ett körkortspliktigt fordon utan att iaktta de villkor eller begränsningar som angetts i körkortet eller körkortstillståndet ska för *körkortsförseelse* dömas till böter.

12 §

Brott mot bestämmelser om yrkesmässig persontrafik (taxi)

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet kör personbil i yrkesmässig persontrafik (taxi) utan giltigt yrkeskörtillstånd ska för *körkortsförseelse* dömas till böter.

13 §

Underlåtenhet att överlämna körkortet

Den som inte överlämnar sitt körkort eller körkortstillstånd till polismyndigheten trots ett beslut om körkortsingripande ska för *körkortsförseelse* dömas till böter.

14 §

Förseelser mot bestämmelser i körkortslagen

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot följande bestämmelser i körkortslagen kan för *körkortsförseelse* påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro:

- 1) 33 § 2 mom. om att inte ersätta körkortet trots ändrade personuppgifter
- 2) 35 § 5 mom. om att inte överlämna ett ogiltigt körkort till polismyndigheten

3) 36 § om att inte ha med sig körkortet eller andra handlingar under färd.
Någon avgift för trafikförseelse enligt 1) punkten ska inte påföras om körkortshavaren före färden har gjort en ansökan om att ersätta körkortet.

Någon avgift för trafikförseelse enligt 3) punkten ska inte påföras om körkortshavaren före färden har lämnat in en anmälan till polismyndigheten att körkortet förstörts eller kommit bort. Någon avgift ska inte heller påföras den som av polis har ålagts att inom viss tid uppvisa körkortet, om körkortet uppvisas inom den utsatta tiden.

Fordonsförseelser

15 §

Brott mot bestämmelser i fordonslagen

Ägaren, innehavaren samt föraren av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot följande bestämmelser i fordonslagen (FFS 82/2021) som gjorts tillämplig på Åland genom landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter,

1) 4 § om att använda ett fordon som har observerats ha vissa fel eller brister i konstruktionen eller utrustningen utan att felen eller bristerna avhjälpas

2) 5 § om att i trafik använda ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller utrustning om fordonet, fordonstypen, systemet, komponenten eller utrustningen inte har godkänts för trafik på behörigt sätt

3) 12 § 2 mom. om arbetsgivares skyldighet att se till att fordon som överlämnas till en arbetstagare är trafikdugligt

4) 30 § 5 mom. om att använda fordon med samma eller snarlik färgsättning och emblem som polisfordon och Gränsbevakningsväsendets fordon använder

5) 166 § 2 mom. om att vid tekniska vägkontroller vägra visa upp handlingar som föraren är skyldig att ha med sig eller att neka polis eller annan som har rätt att utföra sådana kontroller tillträde till fordonet eller möjlighet att framföra fordonet för utförande av kontrollen.

16 §

Brott mot bestämmelser om avgasrening

Ägaren, innehavaren samt föraren av ett fordon som uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot de förbud att manipulera system där förbrukningsbart reagens används eller att köra fordon utan förbrukningsbart reagens som föreskrivs i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

17 §

Brott mot vissa bestämmelser om besiktning och registrering av fordon

Ägaren, innehavaren samt föraren av ett fordon som uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot följande bestämmelser i landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av fordon ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter:

1) 11 § 2 mom., 13a § 2–3 mom. eller 19 § 2 mom. första meningen om att använda ett fordon som belagts med körförbud eller för vilket körförbud inträtt

2) 14 § om att underlåta att föra en fordonskombination till kopplingsbesiktning

3) 16 § om att underlåta att föra ett ändrat fordon till ändringsbesiktning

4) 31, 31a eller 32 § om att bryta mot bestämmelser om användning, fastsättning eller skötsel av registreringsskyltar

5) 34 eller 36 § om att bryta mot bestämmelser om användning av provnummerskyltar

6) 44 § om att underlåta att inom viss tid efter införsel till Åland registrera ett fordon trots att fordonet varaktigt ska användas på Åland.

Vid fordonsförseelser ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om tilläggsskatt enligt 47 a § i fordonsskattelagen (FFS 1281/2003) kan påföras för samma gärning. Ålands polismyndighet ska i stället göra en anmälan om användningen av fordonet till Statens Ämbetsverk på Åland.

18 §

Användning av ett bristfälligt, oregistrerat eller avställt fordon

Ägaren, innehavaren samt föraren av ett fordon som uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot följande bestämmelser i landskapslagen om besiktning och registrering av fordon kan för *fordonsförseelse* påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro,

1) 13a § 1 mom. om att använda ett fordon utan att åtgärda brister som konstaterats vid kontrollbesiktning

2) 19 § 2 mom. andra meningen om att använda ett fordon utan att åtgärda brister som konstaterats vid trafikövervakning trots att tidsfristen för reparation och efterföljande besiktning har löpt ut

3) 20 § 1 mom. om att använda ett oregistrerat fordon

4) 30 a § om att använda ett avställt fordon.

Om fordonet är skattepliktigt och tilläggsskatt enligt 47 a § i fordonsskattelagen (FFS 1281/2003) kan påföras ska ingen avgift för trafikförseelse påföras. Ålands polismyndighet ska i stället göra en anmälan om användningen av fordonet till Statens Ämbetsverk på Åland.

19 §

Förseelser som gäller ett fordons konstruktion, utrustning eller skick

Ägaren, innehavaren samt föraren av ett fordon eller fordonskombination som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om motor-drivna fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 § 1 mom. eller 12 § 1 mom. i fordonslagen (FFS 82/2021) som gjorts till-lämplig på Åland genom landskapslagen (2021:157) om tillämpning av for-donslagen kan för *fordonsförseelse* påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

För en mopedist eller en ägare eller innehavare av en moped som bryter mot bestämmelserna enligt 1 mom. är avgiften dock 40 euro.

20 §

Förseelser som gäller efterfordon

En förare av ett fordon med ett tillkopplat efterfordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 7a § i landskapslagen om tillämpning av fordonslagen om

- 1) efterfordons bromssystem
- 2) efterfordons största bredd
- 3) efterfordonets maximala bruttovikt

kan för *fordonsförseelse* påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro.

Om efterfordonet inte uppfyller kraven vad gäller ljusinstallation och re-flexer i samma paragraf kan föraren för fordonsförseelse påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

21 §

Förseelse avseende ägarbyte

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anmäla ägarbyte i enlighet med 26 § 1 mom. i landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av fordon kan för *fordonsförseelse* påföras en avgift för trafik-förseelse på 70 euro.

22 §

Underlåtenhet att medföra registreringsbevis i fordonet

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 28 § i landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av for-don att ha med sig registreringsbevisets del 1 i fordonet under färd kan för *fordonsförseelse* påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

Den som av polis har ålagts att inom viss tid visa upp handlingen, ska inte anses ha brutit mot bestämmelsen om han eller hon uppvisar handlingen inom den utsatta tiden.

23 §

Brott mot bestämmelser om viktbegränsningar

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet olovligen kör på en bro eller kör ombord på en färja med ett tyngre fordon eller last än vad som är angivet med vägmärke ska för *överskridande av viktbegränsning* dömas till böter.

Särskilda bestämmelser

24 §

Minsta totalbelopp av böter vid överskridande av den högsta tillåtna hastigheten

Det minsta totalbeloppet av böter som döms ut för äventyrande eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten på grund av överskridande av den högsta tillåtna hastigheten får inte understiga den högsta avgiften för trafikförseelse

som kan påföras fordonsföraren för överskridande av den högsta tillåtna hastigheten.

25 §

Påföljdseftergift

Är en trafik- eller fordonsförseelse med hänsyn till omständigheterna ringa ska inte någon avgift påföras. I stället kan en muntlig eller skriftlig anmärkning ges.

26 §

Anmälan om avgörande rörande trafikbrott

Bestämmelser om att polisen och domstolen ska ge Fordonsmyndigheten uppgifter om straff som utdömts enligt denna lag finns i vägtrafiklagen.

27 §

Bestämmelser om avgift för trafikförseelse som påförs vid fordonsförseelse

Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse samt rättelseyrkande eller besvär över en påförd avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen.

Denna lag träder i kraft den...

Genom denna lag upphävs trafikbrottslagen (2004:28) för landskapet Åland och 108 § 3) punkten i landskapslagen (1957:23) om allmänna vägar i landskapet Åland.

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

3.

L A N D S K A P S L A G om tillämpning av lagen om överlastavgift

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagen om överlastavgift (FFS 51/1982) ska tillämpas på Åland med de avvikelser som anges i denna lag.

Ändringar som görs i lagen om överlastavgift efter att denna lag har trätt i kraft ska tillämpas om de berör de delar av lagen som gäller på Åland.

2 §

Avvikande bestämmelser

I stället för 1 § 1 mom. i lagen om överlastavgift ska följande bestämmelse tillämpas.

För transport av överlast med sådant motordrivet fordon eller sådant fordon släpvagn som är avsett för godsbefordran på väg som åsyftas i vägtrafiklagen (X:X) för Åland påförs enligt denna lag en överlastavgift. Överlastavgiften tillfaller Åland.

3 §

Hänvisningar

Vid tillämpningen av lagen om överlastavgift ska hänvisningen till

1) lagen om skattetillägg och förseningsränta i 13 § 2 mom. avse landskapslagen (1996:50) om tillämpning i landskapet Åland av lagen om skattetillägg och förseningsränta

2) vägtrafiklagen i 18 § avse vägtrafiklagen (xx:xx) för Åland.

Hänvisningen i lagen om överlastavgift till trafik- och transportregistret ska avse det åländska fordonsregistret. Hänvisningen till polisinrättning inom vars verksamhetsområde överlasten har konstaterats ska avse Ålands polismyndighet.

4 §

Ändringssökande

I stället för 15 § 1 mom. i lagen om överlastavgift ska följande bestämmelse tillämpas.

Den som inte är nöjd med ett beslut om påförande av överlastavgift får inom 30 dagar från att beslutet delgavs yrka på rättelse hos polisen. Har yrkandet om rättelse inte lämnats in inom föreskriven tid, tas det inte upp till prövning. Yrkandet ska lämnas in skriftligen. Av skrivelsen ska det framgå vilket beslut som avses, hurdan rättelse som yrkas och på vilka grunder rättelse yrkas. Ett yrkande om rättelse ska behandlas skyndsamt. När polisen har tagit upp ett yrkande om rättelse kan den ändra eller upphäva förvaltningsbeslutet eller avslå yrkandet om rättelse.

Den som inte är nöjd med polisens beslut avseende yrkandet om rättelse, får söka ändring genom besvär hos Ålands förvaltningsdomstol på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (FFS 808/2019).

Denna lag träder i kraft den...

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande ledamot

4.

L A N D S K A P S L A G

om tillämpning av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagen om flyttning av fordon (FFS 1508/2019) ska tillämpas på Åland med de avvikelser som anges i denna lag.

Ändringar som görs i rikslagen träder i kraft vid tidpunkten för deras ikraftträdande i riket, om inte annat följer av denna lag.

2 §

Skötseln av vissa uppgifter på Åland

Uppgifter som enligt lagen om flyttning av fordon sköts av närings-, trafik- och miljöcentralen och av kommunikationsministeriet sköts på Åland av landskapsregeringen.

3 §

Avvikande bestämmelser

Med terräng som anges i 2 § i lagen om flyttning av fordon avses markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordonstrafik.

4 §

Hänvisningar

Vid tillämpningen av lagen om flyttning av fordon ska hänvisningen i

- 1) 2 § till fordonslagen avse landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen
- 2) 2 § till vägtrafiklagen avse vägtrafiklagen (x:x) för Åland
- 3) 2 och 8 §§ till avfallslagen (FFS 646/2011) avse landskapslagen (2018:83) om tillämpning av rikets avfallslag
- 4) 5 § 5 mom. till 11 § 2 mom. räddningslagen (FFS 379/2011) avse 39 § 2 mom. räddningslagen (2006:106) för landskapet Åland
- 5) 10 § 2 mom. och 11 § 3 mom. till förvaltningslagen (FFS 434/2003) avse förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland
- 6) 11 § 1 mom. till lagen om grunderna för avgifter till staten (FFS 150/1992) avse landskapslagen (1993:27) om grunderna för avgifter till landskapet.

5 §

Ändringssökande

14 § i lagen om flyttning av fordon ska ha följande lydelse:

Den som inte är nöjd med ett beslut om flyttning av fordon eller om ersättning av flyttkostnader får inom 30 dagar från att beslutet delgavs yrka på rättelse. Har yrkandet om rättelse inte lämnats in inom föreskriven tid, tas det inte upp till prövning. Yrkandet ska lämnas in skriftligen. Av skrivelsen ska det framgå vilket beslut som avses, hurdan rättelse som yrkas och på vilka grunder rättelse yrkas.

Ett yrkande om rättelse ska behandlas skyndsamt. När myndigheten har tagit upp ett yrkande om rättelse kan den ändra eller upphäva förvaltningsbeslutet eller avslå yrkandet om rättelse.

Den som inte är nöjd med beslutet avseende yrkandet om rättelse, får söka ändring genom besvär hos Ålands förvaltningsdomstol på det sätt som anges

i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (FFS 808/2019). Vad gäller beslut fattade av landskapsregeringen får besvär över beslutet laglighet anföras hos högsta förvaltningsdomstolen.

Denna lag träder i kraft den...

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande ledamot

5.

L A N D S K A P S L A G

om ändring av körkortslagen för Åland

I enlighet med lagtingets beslut

ändras 10 § 2 mom., 38 § 4 mom. 1) punkten, 40 § 2 mom., 41 § 1 mom. 1) och 2) punkten, 43 § 2 mom. 3) punkten, 66 § 1 mom. ingressen och d) punkten, 68 § 2 mom. 69 § och 70 § körkortslagen (2015:88) för Åland, av dessa paragrafer 40 § 2 mom., 41 § 1 mom. 1) och 2) punkten, 43 § 2 mom. 3) punkten, 69 § och 70 § sådana de lyder i landskapslagen 2019/91 samt **fogas** till lagen en ny 36a § som följer:

10 §

Förutsättningar för att beviljas körkortstillstånd

Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är föremål för något körkortsingripande i landskapet eller i någon annan EES-stat eller inte under det senaste året har gjort sig skyldig till olovlig körning enligt 9 § trafikbrottslagen (XX:XX) för Åland, förutsatt att det inte finns något särskilt skäl att bevilja körkortstillstånd.

36a §

Tillåtande av olovlig körning

Ett körkortspliktigt fordon får inte överlämnas för att köras på väg av någon som inte har den behörighet som krävs.

Den som överlämnar ett fordon i någon annans bruk ska försäkra sig om att denne har den behörighet som krävs.

38 §

Yrkeskörtillstånd

Yrkeskörtillstånd får inte beviljas eller förlängas om

1) sökanden under de fem år som föregår ansökan har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 3 § trafikbrottslagen för Åland, rattfylleri enligt 4 §, grovt rattfylleri enligt 5 § eller smitning enligt 8 § samma lag,

40 §

Körkortsingripanden

En körförbudstid med anledning av en brottslig gärning får meddelas när en avgift för trafikförseelse har påförts eller ett bötesföreläggande, ett straffföreläggande eller en dom som gäller en gärning som avses i 43 § har meddelats. Ärendet ska behandlas utan dröjsmål efter det att det ovan avsedda avgörandet har meddelats.

41 §

Interimistiskt körförbud och omhändertagande av körkort

En polis har rätt att meddela en körkortshavare ett interimistiskt körförbud och omhänderta körkortet

1) om körkortshavaren på sannolika skäl gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § 1 mom. trafikbrottslagen för Åland eller grovt rattfylleri enligt 5 §

1 punkten samma lag eller brott mot bestämmelser om transport av farliga ämnen enligt landskapslagen (1976:34) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen

2) om körkortshavaren befaras ha gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § 2 eller 3 mom. trafikbrottslagen för Åland eller grovt rattfylleri enligt 5 § 2 eller 3 punkten samma lag, grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 3 § trafikbrottslagen för Åland eller smitning enligt 8 § samma lag,

43 §

Grunder för bestämmande av körförbudstid

Polismyndigheten ska även bestämma en körförbudstid då

3) körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon tre gånger inom ett år eller fyra gånger inom två år, eller som innehavare av körkort förenat med prövotid två gånger inom ett år, konstaterats ha gjort sig skyldig till

a) äventyrande av trafiksäkerheten enligt 2 § trafikbrottslagen (x:x) för Åland

b) trafikförseelse enligt vägtrafiklagen för Åland genom överskridande av hastighetsbegränsning eller förbjuden användning av kommunikationsutrustning under färd

c) detektorförseelse enligt landskapslagen (2003:11) om tillämpning i landskapet Åland av lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen

d) brott mot landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare,

66 §

Uppgifter i körkortsregistret

Fordonsmyndigheten ska föra ett körkortsregister. I registret ska följande uppgifter föras in:

d) uppgifter om gärningar som anges i 43 § och som kan ligga till grund för bestämmande av en körförbudstid,

68 §

Gallring av uppgifter i körkortsregistret

Uppgifter om trafikbrott, trafikförseelser, körkortsingripanden och interimistiska körförbud ska gallras ur registret sedan tio år förflutit från det att en dom eller ett beslut har vunnit laga kraft.

69 §

Straff och avgift för trafikförseelse

Bestämmelser om straff för brott eller avgift för förseelse mot denna lag finns i trafikbrottslagen (xx:xx) för Åland.

70 §

Ändringssökande

Den som inte är nöjd med ett beslut som polismyndigheten eller fordonsmyndigheten fattat får inom 30 dagar från att beslutet delgavs yrka på rättelse hos den myndighet som fattat beslutet. Har yrkandet om rättelse inte lämnats in inom föreskriven tid, tas det inte upp till prövning. Yrkandet ska lämnas

in skriftligen. Av skrivelsen ska det framgå vilket beslut som avses, hurdan rättelse som yrkas och på vilka grunder rättelse yrkas.

Ett yrkande om rättelse ska behandlas skyndsamt. När myndigheten har tagit upp ett yrkande om rättelse kan den ändra eller upphäva beslutet eller avslå yrkandet om rättelse.

Den som inte är nöjd med beslutet avseende yrkandet om rättelse, får söka ändring genom besvär hos Ålands förvaltningsdomstol på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (FFS 808/2019).

Besvär över ett åläggande att ge in ett läkarutlåtande eller ett bevis på en godkänd förarexamen får endast anföras tillsammans med besvär över det beslut genom vilket ärendet avgörs.

Beslut som polismyndigheten har fattat med stöd av denna lag får verkställas trots att besvär har anförts.

Denna lag träder i kraft den...

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

6.

L A N D S K A P S L A G
om ändring av landskapslagen om besiktning och registrering av fordon

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 1 §, 19 § 2 mom., 20 § 2 mom. och 47 § landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av fordon, av dessa paragrafer 1 § sådan den lyder i landskapslagarna 1998/23 och 2018/3, 19 § 2 mom. sådant det lyder i landskapslagen 1998/23, 20 § 2 mom. sådant det lyder i landskapslagen 2018/3 och 47 § sådan den lyder i landskapslagen 2007/8 som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om besiktning och registrering av fordon som avses i vägtrafiklagen (xx:xx) för Åland.

Det som i denna lag sägs om fordonsägare gäller även fordonets innehavare.

Fordonsmyndigheten sköter besiktning och registrering av fordon på Åland.

19 §

Trafikövervakning

Visar det sig vid inspektionen att ett fordon har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten eller har fordonet inte vederbörligen besiktigats eller registrerats ska körförbud meddelas för fordonet. Polisen kan då för att förhindra fordonets fortsatta användning avlägsna registreringsskyltarna och omhänderta registreringsbeviset eller vidta andra lämpliga åtgärder. Är bristerna av mindre allvarlig art förelägger besiktningsman eller polisman fordonets ägare att avhjälpa bristerna och inom viss tid föra fordonet till besiktning.

20 §

Registrering

Undantagna från registreringsskyldigheten är

- a) terrängfordon
- b) motorredskap avsedda för skördarbete eller vägunderhåll samt traktorer och motorredskap som är avsedda att styras av gående
- c) släpvagnar som är avsedda att kopplas till motorcykel, moped, traktor, motorredskap eller terrängfordon
- d) släpanordningar som ska kopplas till traktor, motorredskap eller terrängfordon
- e) slädar
- f) efterfordon
- g) motoriserade cyklar i kategori L1e-A och lätta elfordon.

47 §

Straff och avgift för trafikförseelse

Bestämmelser om påföljder för brott eller förseelser mot denna lag finns i trafikbrottslagen (xx:xx) för Åland.

Denna lag träder i kraft den...

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

7.

L A N D S K A P S L A G**om ändring av landskapslagen om tillämpning av fordonslagen**

I enlighet med lagtingets beslut **fogas** till landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen en ny 7a § som följer:

7a §

Efterfordon

Ett efterfordon är ett oregistrerat fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängfordon och som inte är ett släpfordon. Som efterfordon räknas

a) fordon som inte är avsedda att transportera gods, till exempel skylift eller kioskvagn samt

b) ofjädrad båttransportvagn, ofjädrad husvagn eller liknande ofjädrade fordon.

Ett efterfordon får inte framföras i högre hastighet än 30 kilometer i timmen och ska vara försett med LGF-skylt, körriktningsvisare, två vita reflexer framtill, orangegula sidomarkeringsreflexer, två röda triangelformade reflexer baktill och, om fordonet framförs i mörker, två röda positionslyktor bak. Efterfordonet ska vara kopplat på ett säkert sätt till dragfordonet. Förbindelsen ska vara dimensionerad för att klara de påfrestningar den utsätts för.

Om efterfordonet saknar bromsar får inte bruttovikten överstiga dragfordonets bruttovikt.

Är efterfordonet försett med bromsar får inte bruttovikten överstiga tre gånger dragfordonets bruttovikt. Färdbromssystemet ska kunna minska farten på efterfordonet och få det att stanna säkert och snabbt. Färdbromssystemet ska kunna stanna efterfordonet inom en stoppsträcka som beräknas enligt följande formel:

$$S \leq (V^2/65) + 0,15V$$

där S = stoppsträckan i meter och V = hastigheten i kilometer i timmen.

Fordonsbredden inklusive last får vara högst 260 cm. Om lasten är odelbar får bredden uppgå till 310 cm, förutsatt att ekipaget är utmärkt enligt bestämmelserna i kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon.

För att få dra ett efterfordon krävs att föraren har körkortsbehörighet för dragfordonet.

Denna lag träder i kraft den...

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister