

Svar på skriftligt spörsmål om angående förebyggande av allvarliga olyckor med elsparkcykel

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 716/2020 rd undertecknat av riksdagsledamot Mika Niikko /saf:

Varför definierar strafflagen ingen entydig promillegräns för körning av lätta elfordon såsom elsparkcyklar

och ämnar regeringen utreda behovet av att utfärda en bestämmelse om obligatorisk användning av hjälm för att förebygga ökning av olyckor med elsparkcykel?.

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Användningen av elsparkcyklar har ökat de senaste åren, speciellt i huvudstadsområdet och i andra större städer. Elsparkcyklar är ett säkert sätt att röra sig om användaren följer trafikreglerna, inte är berusad samt följer hyresvillkoren för elsparkcykel. Risken för olyckor ökar om dessa förutsättningar inte är i sin ordning.

Enligt strafflagen (39/1889) 23 kapitlet 9 § är trafikfylleri med motorlöst fordon straffbart. Enligt paragrafens 1 moment är det straffbart att föra fordon som nämns där under påverkan av alkohol eller annat rusmedel och därigenom äventyra någon annans säkerhet. Momentet fastställer ingen promillegräns för alkoholhalten i blodet. Eftersom böter eller högst tre månaders fängelse utfärdas för trafikfylleri med motorlöst fordon, uppfylls inte förutsättningarna för brottet i fråga för den misstänktes del beträffande hur allvarligt brottet är enligt tvångsmedelslagen (806/2011) 8 kapitlet 32 § moment 1 angående kroppsbesiktning. Sålunda kan man i dessa trafiksituationer och i syfte att utreda misstanke om brott inte ta blodprov eller annat prov för att konstatera förande av fordon under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel samt alkoholhalt i blodet.

Lätt elfordon, dit elsparkcykel räknas, lades år 2015 till fordon som omfattas av tillämpningsområdet för strafflagen 23 kapitlet 9 § 1 momentet. Detta konstaterades ha samband med att regleringen för fordonskategorier också har betydelse för tillämpningen av straffbestämmelser gällande trafikbrott (RP 24/2015 rd, s. 9). Bestämmelserna om tillämpningsområde förtydligades så att tillämpningsområdet för straffbestämmelserna i huvudsak bestäms enligt de trafikregler som ska iakttas av den grupp av vägtrafikanter som vägtrafikanten tillhör. På lätta elfordon tillämpas trafikreglerna som gäller för cyklister. I samband med detta övervägdes inte frågor om promillegränser.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 716/2020 rd

Trafikregler för cykel tillämpas på förande av lätta elfordon. Enligt den gällande vägtrafiklagen (729/2018) 92 § ska cyklister och cykelpassagerare i allmänhet använda skyddshjälm under körning. Användning av skyddshjälm bedömdes grundligt i samband med beredningen av vägtrafiklagen som trädde i kraft 1.6.2020. Riksdagen godkände den valda regleringsmodellen i regeringens proposition (180/2017 rd) om att användning av skyddshjälm fortfarande grundas på en norm av rekommendationskaraktär. Användning av skyddshjälm kan absolut rekommenderas och det uttrycks även i lagen. Bestämmelsen omfattar dock inte straffhot.

Kommunikationsministeriet bereder som bäst en trafiksäkerhetsstrategi som omfattar alla trafikformer. Trafiksäkerhetsstrategin utarbetas som ett omfattande samarbete och många intressentgrupper deltar i beredningen. Trafiksäkerhetsstrategin fungerar som en plan för förebyggande och minskning av trafikolyckor och den upprättas för år 2022–2026. Strategin kommer att framföra åtgärder för olika instanser för att förbättra trafiksäkerheten. Beredningen av strategin pågår ännu, men målet är att mikrotrafik såsom elsparkcykel är ett säkert och flexibelt sätt att röra sig som kompletterar resekedjan i Finland.

Helsingfors den 21 oktober 2020

Kommunikationsminister Timo Harakka

VN/21781/2020