

Ålands landskapsregering
registrator@regeringen.ax



Rädda Barnen
Åland

Er referens
ÅLR 2022/5506
Patrik Lönngren

Kontaktperson
Jonna Varsa, barnkonventionsansvarig
Lotta Angergård, vik verksamhetsledare

Ärende: Rädda Barnens remissvar gällande ny vägtrafiklagstiftningen

Rädda Barnen är politiskt och religiöst obundna och har barnkonventionen som grund i allt vårt arbete. Vårt uppdrag som barnrättsorganisation vid yttranden och i remissvar är att sätta fokus på barn och barns rättigheter, vilket enligt barnkonventionen är alla under 18 år barn.

Bakgrund

Vägtrafiklagen berättar hur du ska bete dig på vägen beroende på vilken trafikantgrupp du tillhör: Om du går, cyklar, kör moped, kör bil eller rör dig på ett annat sätt. Enligt lagförslagets kap. 11.3 *Konsekvenser för jämställdheten, miljön och barn* bedöms förslaget få flera positiva effekter för barn: "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."

Barnkonventionen och barns rättigheter

FN:s konvention om barnets rättigheter, barnkonventionen, är ett internationellt avtal som innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. År 1991 gav Åland sitt bifall att genom Finlands ratificering bli bunden av barnkonventionen. Samma år blev barnkonventionen lag i Finland och på Åland.

Enligt artikel 3 i barnkonventionen ska vid alla åtgärder som rör barn (bl.a. de som vidtas av lagstiftande organ) i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Enligt FN:s barnrättskommittés allmänna kommentar nr 14 (2013) för att säkerställa detta krävs en kontinuerlig process för att bedöma konsekvenserna för barns rättigheter (barnkonsekvensanalys). Den processen ska kunna förutse hur alla förslag till lagar, politiska program och budgetanslag kommer att påverka barn och deras rättigheter. Dessutom krävs en konsekvensutvärdering, som efter genomförandet utvärderar de faktiska effekterna. ([CRC/C/GC/14](#) punkt 35). **Rädda Barnen välkomnar** att landskapsregering har beslutat att ta fram en barnkonsekvensanalys gällande det nya lagförslaget under remissperioden.

Möjlighet att röra sig i samhället är en förutsättning för att barn ska få flera av sina rättigheter enligt barnkonventionen, så som rätten att gå i skolan, rätten till fritidsaktiviteter och rätten till sociala relationer. Alla rättigheter i barnkonventionen ska gälla för alla barn utan diskriminering och därför

måste också alla barns jämlika möjligheter att röra sig på Åland säkerställas. Barns möjlighet att transportera sig är beroende på många faktorer, t.ex. familjens ekonomi, barnets och vuxnas funktionsförmåga, ifall vuxna i familjen har körkort och tillgång till bil etc. Det är viktigt att de hinder som olika barn kan ha för att röra sig förebyggas genom olika insatser.

Enligt barnkonventionen ska konventionsstaterna erkänna barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling (art 6) samt bästa möjliga hälsa (art. 24). För att till fullo förverkliga denna rätt ska de särskilt vidta lämpliga åtgärder för att t.ex. säkerställa att alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn, får information om och har tillgång till undervisning om förebyggande av olycksfall och får stöd vid användning av sådana grundläggande kunskaper (art. 24.2(e)).

FN:s barnrättskommitté skriver i sin allmänna kommentar nr 20 att för att minska risken för skador bland ungdomar som orsakas t.ex av trafikolyckor borde det tas fram sektorövergripande strategier där det ingår t.ex. **lagar som kräver användning av skyddsutrustning, policier angående körning i berusat tillstånd och utfärdande av körkort, program för utbildning, utveckling av färdigheter och förändring av beteende.** ([CRC/C/GC/20](#), punkt 65.)

Transport av barn och skyddsanordningar (69 § m.fl.)

Det föreslås att undantaget som finns nu, att barn som är äldre än tre år men kortare än 135 cm får tillfälligt färdas i ett fordon utan bilbarnstol eller bälteskudde tas bort. En förare eller vårdnadshavare som inte transporterar barn (under 15 år) på ett säkert sätt ska påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro (dubbelt så mycket som 70 euros avgift idag).

Rädda Barnen välkomnar lagförslaget som tydligt kräver användning av skyddsutrustning när det gäller transport av barn. Samtidigt ser vi att lagförslaget kan försämra barns möjlighet att ta sig t.ex. hem, till skolan eller fritidsaktivitet i sådana situationer där vårdnadshavarna plötsligt får förhinder och har inte möjlighet att skjutsa barnet. Enligt lagförslaget har andra vuxna i barns närhet inte möjlighet att hjälpa familjen och barnet i sådana undantagssituationer om skyddsanordningar saknas. **Rädda Barnen önskar** att möjligheterna att motverka den negativa konsekvensen undersöks. Får/kan t.ex. daghem och grundskolorna ha skyddsutrustning som de kan låna ut i sådana situationer?

Rädda Barnen ser också behovet av att lagförslagets eventuella ekonomiska konsekvenser på barnfamiljer undersöks. Kan barnfamiljer få utkomststöd för skyddsanordningar för barn? Vad vi kan tolka i KST:s servicenivå för utkomststöd 1.1.2021 så finns skyddsanordningar inte med, även om användning av skyddsutrustning annars än tillfälligt är ett lagkrav redan idag. När också avgiften för trafikförseelse för den som inte transporterar barn (under 15 år) på ett säkert sätt fördubblas så är det viktigt att säkerställa att alla barnfamiljer har ekonomiska möjligheter att följa lagstiftningen och att säkerställa att deras barn är så skyddade som möjligt i trafiken. Landskapsregeringen lyfter fram under allmän motivering att alla barn ska transporteras på ett säkert sätt och **Rädda Barnen vill påminna** att det är viktigt att säkerställa att alla familjer också har möjlighet att göra det.

Det föreslås också att undantaget som tillåter att barn under tre år får åka i en taxi (annan än skoltaxi) utan bilbarnstol eller annan säkerhetsanordning tas bort. Rädda Barnen noterar att i Finland finns undantaget kvar att barn som är över 3 år får färdas i en taxi utan skyddsanordning (Vägtrafiklag 94 §). I Sverige finns undantaget att ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får vid tillfälliga transporter under korta sträckor färdas utan skyddsanordning och ett barn som är yngre än tre år får tillfälligt färdas i taxi under korta sträckor (annars än i framsätet) (Trafikförordning 4 kap. 10 §). **Rädda Barnen undrar** om landskapsregeringen har bekantat sig med motiveringar bakom bestämmelserna om undantag i Finland och Sverige?

Enligt förslaget 70 § "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."

Rädda Barnen undrar om ändringsbehov gällande ansvarsbestämmelser har bedömts i samband med att förslaget att slopa undantaget gällande barn som färdas i en taxi tagits fram? Kan bestämmelsen orsaka situationer där det är ekonomiskt gynnsamt för taxiföraren att ta emot en barnfamilj som kund även om skyddsanordning för barn saknas och där ansvaret samt avgift för trafikförseelse påföras en vårdnadshavare? Om taxiföraren inte har något ansvar när det gäller transport av barn enligt 69 § när barnets färdas tillsammans med vårdnadshavaren, kan föraren t.ex låta bli att berätta till kundfamiljen om gällande lagstiftningen (särskilt t.ex. om det gäller familjer som inte är bosatta på Åland), eller regleras taxiförarens ansvar någon annastans (t.ex. trafiklagen som reglerar taxiverksamheten)?

Enligt förslaget (7.7 Avgift för trafikförseelse): "Systemet med ordningsbot slopas och ersätts med ett system med en ny påföljdsavgift inom vägtrafiken, avgift för trafikförseelse. 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." **Rädda Barnen undrar** om avkriminaliseringen på något sätt påverkar anmälningsskyldigheten till barnskyddet, ifall t.ex. barn transporteras olagligt? Finns det tydliga riktlinjer gällande skyldigheten att anmäla till barnskyddet om en vuxen transporterar barn på ett olagligt sätt?

Cykelhjälm (67 §)

Under Allmän motivering kap. 5.3.1 Cyklisters säkerhet står det att: "*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.*"

Rädda Barnen noterar att enligt Hälsa i skolan (2021) är användningen av cykelhjälm bland ungdomar på Åland ganska lågt: Endast 23 % av ungdomar i åk 8-9, 11% av ungdomar i åk 1-2 i gymnasiet och 16% av ungdomar i yrkesgymnasiet på Åland använder hjälm vid cykling. **Vi välkomnar** åtgärder som ökar användningen av cykelhjälm bland barn och ungdomar.

Rädda Barnen vill påminna att om cykelhjälm blir ett lagkrav så är det också viktigt att säkerställa att alla har råd att köpa en cykelhjälm eller möjlighet att låna en hjälm om de ska resa med cykel.

Rädda Barnen undrar varför paragrafen om cykelhjälm inte är förenad med någon sanktion i lagförslaget? Vi noterar att förslaget är liknande som lagen idag i Finland men att i Sverige finns det ett hjälmkrav i lagen för barn under 15 år och där är paragrafen också förenad med en sanktion. På Åland har vi inga stadscyklar eller liknande former av spontant cyklande (i hyrescyklar ingår hjälm).

Barn som cyklar

I lagförslaget **20 §** står det att: "Barn under 12 år får cykla på gångbanan, om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken." I detaljmotiveringen står det att "*Tanken med regeln är att skydda barnen från den farliga trafikmiljön innan de har uppnått tillräcklig mognad för att klara sig i trafiken.*" **Rädda Barnen vill påminna** att barns mognad för att klara sig i trafiken påverkas inte på

samma sätt av att de uppnått en viss ålder. **Rädda Barnen undrar** hur den här paragrafen tolkas och övervakas idag och kan det finnas en möjlighet att justera skrivningen så att den gäller för de barn över 12 år som inte kan klara sig i den farliga trafikmiljön?

Persontransporter med cykel och andra fordon som är försedda med styre och sadelformad sits

I paragrafen 82 § står det att: *”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.”*

Rädda Barnen undrar varför lagstiftaren har valt att använda åldersgränser istället för t.ex. längdgränser när det gäller vilka barn som får ytterligare färdas på en tvåhjulig cykel eller lätt elfordon? Kan det skapa minde rörelseutrymme för barn och barnfamiljer?

Under de *De viktigaste nyheterna i vägtrafiklagen* (kap. 7.6.3 Transport av barn med mera (69 – 70 §§)) står det att *”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.”*

Rädda Barnen undrar hur exakt definieras ”en sits som lämpar sig för barnet” (69 §) eller ”lämpliga sitsar” (82 §), som nämns i lagförslaget och undrar om definitionen redan finns någonstans eller om begreppet behöver specificeras? Vi noterar att ”skyddsanordning för barn” definieras genom 64 §, 1.

Lätta elfordon

Under *Allmän motivering 5.4.5 Utmaningar med de nya, mindre fordonen som är elektrifierade* står det att: *”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. (...) Den som kör ett lätt elfordon eller en motoriserad cykel ska följa de trafikregler och trafikordningar som gäller cyklister. Det innebär till exempel att lätta elfordon och motoriserade cyklar i första hand ska köras på cykelbanan.”*

Det står också att:

”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 bi

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

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.”

Rädda Barnen rekommenderar att möjligheten att ställa högre krav på förare av lätta elfordon på Åland undersöks omedelbart och inte bara senare om trafiksäkerhetsproblem med unga förare av lätta elfordon ökar ytterligare. **Rädda Barnen noterar** att lätta elfordon verkar bli vanligare och vanligare på Åland och vi ser väldigt unga barn som kör dem. Lätta elfordon kan vara viktiga för att öka barns möjligheter att ta sig runt, men samtidigt måste det säkerställas att det är tryggt och säkert för barnet. De nya elfordonen kan vara svåra för barnen att hantera pga. fordonets vikt och storhet samt hur snabbt fordonet går jämfört med vanliga cyklar t.ex. Vi ser i trafiken att det finns många barn som idag t.ex. skjutsar på en elsparkcykel. **Vi undrar** om det finns statistik på Åland om hur ofta barn har blivit skadade i trafiken med olika elfordon? **Vi önskar** också att hälsoperspektivet beaktas i alla beslut som handlar om barn och unga och deras sätt att ta sig runt, så att de mer hälsofrämjande sätten att röra sig görs attraktivare där bara möjligt.

Enligt förslaget ska lätta elfordon följa samma regler som cyklar och då kan barn under 12 år köra elfordon som går 25 km/h på en gångbana. Yngre barn kan ha svårt att komma upp till den farten på en vanlig cykel men det går lättare med elfordon, vilket kan vara viktigt att beakta. Elfordon möjliggör också att yngre barn skjutsar äldre barn på ett annat sätt än vad som är möjligt på en vanlig cykel.

Särskild försiktighet

Rädda Barnen välkomnar skrivningen i 29 §:

”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.”

I detaljmotiveringen står det att paragrafens 1. mom ”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.”

Rädda Barnen rekommenderar att det tydliggörs i själva lagtexten att skyldigheten att iaktta särskild försiktighet när en närmar sig barn gäller alla trafikanter.

Mariehamn den 17 oktober 2022

Lotta Angergård
Vik. verksamhetsledare

Jonna Varsa
Barnkonventionsansvarig