

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till terrängtrafiklag**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att det stiftas en ny terrängtrafiklag, som ersätter den nuvarande terrängtrafiklagen. Det viktigaste syftet med lagen är att förebygga de men och olägenheter som uppkommer när det körs med motordrivna fordon i terräng och längs snöskoterlederna, samt också att förbättra trafiksäkerheten.

Tillämpningsområdet för terrängtrafiklagen utsträcks att gälla inte bara markområden utan också isbelagda vattenområden. Den allmänna nyttjanderätten enligt vattenlagen består, men de regionala miljöcentralerna får en möjlighet att förbjuda eller begränsa trafiken med motordrivna fordon på isbelagda vattenområden. Övervakningen av parkering i parker skall enligt förslaget kunna skötas inte bara av polisen utan också av kommunala parkeringsovervakare.

För att främja anläggandet av snöskoterleder föreslås att ansvaret gentemot ledens användare lindras. I regel kör alla i terrängen på eget

ansvar. Ansvariga för leder kunde vara inte bara offentliga samfund utan också privata instanser, som näringsidkare och föreningar inom området.

I syfte att effektivisera iakttagandet och tillsynen av lagen föreslås en utvidgad straffbarhet för lagstridigt förfarande. Till terrängtrafikförseelser räknas bl.a. ordnande av tävlingar och övningar utan tillstånd, brytande mot den allmänna hastighetsbegränsningen och underlåtelse att beakta ett stopptecken av en myndighet. Polisen får en uttrycklig rätt att avbryta en tävling eller övning om man inte för denna har fått ett sådant tillstånd som lagen förutsätter.

I förslaget justeras också straffstadgandet i jämförelse med den nuvarande terrängtrafiklagen så att den undre åldersgränsen för straffrättsligt ansvar också i terrängtrafik blir 15 år.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft före nästa snöskotersäsong, i början av januari 1996.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1	3.1. Organisatoriska och ekonomiska verkningar .....	8
ALLMÄN MOTIVERING .....	3	ar .....	8
<b>1. Nuläge</b> .....	<b>3</b>	3.2. Miljöeffekter .....	8
1.1. Lagstiftning och praxis .....	3	3.3. Verknningar för medborgarna .....	8
1.2. Terrängfordonens antal, användning och verknningar på miljön .....	4	<b>4. Beredningen av propositionen</b> .....	<b>8</b>
1.3. Problem med regleringen av terrängtrafiken .....	5	4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .....	8
1.4. Terrängtrafiklagstiftningen i Sverige och Norge .....	6	4.2. Utlåtanden .....	9
<b>2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen</b> .....	<b>7</b>	DETALJMOTIVERING .....	10
<b>3. Propositionens verknningar</b> .....	<b>8</b>	<b>1. Lagförslaget</b> .....	10
		<b>2. Närmare stadganden och bestämmelser</b> .....	15
		<b>3. Ikraftträdande</b> .....	15
		LAGFÖRSLAG .....	16

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1. Nuläge

## 1.1. Lagstiftning och praxis

Användningen av motordrivna fordon i terräng och på snöskoterleder regleras genom terrängtrafiklagen (670/91), som trädde i kraft den 1 juli 1991 och terrängtrafikförordningen (1141/91). I terrängtrafiklagen är begreppet terräng definierat så att det bara gäller markområden.

Enligt terrängtrafiklagen är körning i terräng med motordrivna fordon förbjuden utan markägarens eller markinnehavarens tillstånd, med vissa undantag.

Terrängtrafiklagen gäller också inom naturskyddsområden.

I terrängtrafiklagen omfattar definitionen av terräng också parker. Tidigare kunde parkeringen i parker i vissa kommuner skötas av de kommunala parkeringsövervakarna med stöd av 2 § lagen om parkeringsbot (248/70). Parkeringsbot förelades i enlighet med 105 § (843/90) vägtrafiklagen och 5 § (267/81) vägtrafiklagen.

När terrängtrafiklagen trädde i kraft den 1 juli 1991 upphävdes 5 § 1 mom. vägtrafiklagen, vilket innebar att 105 § vägtrafiklagen inte längre kunde tillämpas på stannande och parkering i terrängen, t.ex. i parker. Vägtrafiklagen gällde inte längre parker enligt definitionen i terrängtrafiklagen. Påföljden för olovlig parkering i terrängen bestäms härefter enligt 24 § terrängtrafiklagen (olovlig terrängtrafik på annans mark) och straffet är böter, inte parkeringsbot. Övervakningen överfördes samtidigt från parkeringsövervakarna till polisen.

Enligt terrängtrafiklagen är den undre åldersgränsen för förare av motordrivna fordon i terräng 12 år. Statsrådet kan förbjuda eller begränsa användningen i terräng av en sådan fordonmodell som medför särskilt betydande men för miljön. Enligt lagen kan länsstyrelsen i syfte att skydda miljön begränsa användningen av motordrivna fordon i terräng.

Enligt det förfarande som anges i lagen kan man anlägga snöskoterleder. Planen för leden godkänns av kommunens miljövårdsnämnd. Enligt lagen kan en skogsväg stängas av och användas som snöskoterled.

Länsstyrelsen kan enligt terrängtrafiklagen bevilja en person med begränsad rörelseförmå-

ga tillstånd att köra på annans mark utan tillstånd och att avvika från länsstyrelsens förbud och begränsningar.

För tävlingar eller övningar med motordrivna fordon i terräng skall enligt lagen ansökas om tillstånd av kommunens miljövårdsnämnd.

I terrängtrafiklagen stadgas om terrängtrafikförseelse och om olovlig terrängtrafik på annans mark, för vilka bötesstraff kan dömas ut.

Den högsta tillsynen av att lagen iakttas ankommer på miljöministeriet och i länet på länsstyrelsen. Polisen och gränsbevakningsväsendet övervakar användningen av motordrivna fordon i terräng och på snöskoterleder. Forststyrelsen och Skogsforskningsinstitutet övervakar terrängtrafiken på de områden som de innehar.

I terrängtrafikförordningen ingår stadganden om behandlingen av ärenden som gäller förbud och begränsningar, behandlingen av ärenden som gäller snöskoterleder, terrängtrafikmärke, terrängtrafik i samband med renskötsel och allmän hastighetsbegränsning i terräng.

I 2 § vägtrafiklagen definieras snöskoterlederna som vägar. Därmed skall vägtrafikreglerna iakttas på snöskoterlederna. I vägtrafiklagen stadgas också om skyldighet att iakttä försiktighet i motortrafik i terrängen utanför vägen. Enligt vägtrafiklagen måste en snöskoterförare använda skydshjälm.

Genom förordningen om användning av fordon på väg (1257/92) förbjuds användningen av terrängfordon på väg. Den högsta tillåtna hastigheten på snöskoterleder är 60 km/h. I vägtrafiklagen och förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92) definieras begreppet motordrivna fordon. Motordrivna fordon är motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängfordon. Ett terrängfordon är ett motordrivet fordon konstruerat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd över marken med stöd av luftkudde, såsom motorsläde eller luftkuddefartyg. Som terrängfordon anses dock inte ett fordon som är avsett att köras också på andra vägar än snöskoterleder.

I vägtrafikförordningen (182/82) fastställs märket för snöskoterled. I trafikministeriets beslut om trafikordningar (203/82) anges hur snöskoterleder skall märkas ut.

## 1.2. Terrängfordonens antal, användning och verkningar på miljön

Användningen av motordrivna fordon i terräng har blivit betydligt allmännare under de två senaste decennierna. Mest rör man sig i terrängen med snöskoter under den tid marken är snötäckt. Annars används mopeder, motorcyklar, terrängfyrehjulningar, andra terrängfordon och olika arbetsmaskiner i terrängen. Det finns inga exakta uppgifter om hur många fordon som används i terrängen, för snöskotrar registreras inte i dag och det går inte att göra skillnad mellan de mopeder och motorcyklar som används i terrängen och andra registrerade mopeder eller motorcyklar.

Det finns inemot 70 000 registrerade snöskotrar. Under de senaste åren har det sålts ca 6 000 snöskotrar per år. I Lappland beräknar man att det finns ca 40 000—50 000 snöskotrar, av vilka 30—40 % används i trafik i anslutning till yrkesutövning. Snöskotrarna används i arbeten i samband med renskötsel, jord- och skogsbruk, fiske och olika service- och tjänsteuppgifter samt för fritidsbruk. I Sverige finns det ca 160 000 snöskotrar och i Norge ca 40 000.

Värdet av försäljningen av snöskotrar är totalt ca 250—300 miljoner mark per år i hela landet. Finlands Motorförbund har uppskattat att snöskotrarna förbrukar ca 32 000 000 liter bränsle, vilket ger staten skatteintäkter på ca 100 milj. mk.

Snöskoterkörningen har blivit en attraktion inom turismen i Lappland, särskilt bland utländska turister. Under de senaste åren har det ordnats allt mera snöskotersafaris i norra Finland. De största turistföretagen som ordnar sådana safaris har över 10 000 kunder per år som deltagare. Som inkomstkälla betyder de inhemska snöskoterturisterna ca 35—40 miljoner mark om året för Lappland. Motsvarande inkomst av utländska turistgrupper är 45—50 miljoner mark. Inkomsten av snöskoteraktiviteterna för de företag som erbjuder programservice är ca 25 miljoner mark per turistsäsong.

Sådana snöskoterleder som nämns i lagen har överhuvudtaget inte anlagts. Forststyrelsen har på de områden som den innehar byggt 5000 kilometer snöskoterspår. I Lappland har på privat mark byggts ca 1000 km spår. Kommuner och snöskoterklubbar har i någon mån byggt snöskoterspår. Spåren har närmast byggts med sysselsättningsmedel.

I Finland finns 71 registrerade föreningar som ägnar sig åt snöskoterkörning, de flesta av dem hör till Finlands Motorförbund. Föreningarna har över 12 000 medlemmar. Det finns ca 500 personer som ägnar sig åt olika slag av snöskotertävlingar.

Under den snöfria tiden använder man mopeder och motorcyklar för att ta sig fram i terrängen i uppgifter i samband med renskötsel eller jord- och skogsbruk samt bärplockning. Terrängkörning med dessa fordon har också blivit en allt populärare fritidssysselsättning. Det är dock omöjligt att uppskatta hur mycket det körs i terrängen. Som ett riktgivande exempel på fritidsanvändningen kan det nämnas att det beräknas finnas ca 2000 personer som sysslar med enduro. I de endurotävlingar som ordnas av Finlands Motorförbund deltar årligen ca 600 tävlande.

I någon mån körs det också i terrängen med terrängbilar. Mest kör man i terrängen i södra och mellersta Finland. Offroad-tävlingsrättigheter hos Finska Bilsportförbundet har ca 100 tävlande. Årligen ordnas det 5—10 tävlingar.

Användningen av terrängfyrehjulningar har under de senaste åren snabbt blivit allmännare. De används inte bara inom renskötsel, jord- och skogsbruk samt bärplockning utan också för fritidsbruk. År 1992 såldes sammanlagt ca 700 terrängfyrehjulningar. Uppskattningsvis finns det 3000—4000 av dem. De flesta fyrehjulningar används i norra Finland.

När den gällande terrängtrafiklagen godkändes förutsatte riksdagen att Forststyrelsen eller någon annan statlig myndighet beviljar den fasta befolkningen i Utsjoki, Enontekis och Enare kommuner långvariga regionala tillstånd att använda snöskoter på statens mark, under förutsättning att tillstånden inte medför sådan skada som avses i 5 §. Forststyrelsen har i Enontekis beviljat 68 snöskotertillstånd år 1995, i Utsjoki 86 och i Enare 404.

Forststyrelsen har också beviljat ortsborna tillstånd som ger dem rätt att köra längs överenskomna spår under sommaren på de områden som innehas av Forststyrelsen. Personer från annan ort har i regel inte beviljats tillstånd till terrängtrafik sommartid. I Enontekis beviljades 1995 sammanlagt 103 tillstånd till terrängtrafik under sommaren. I Utsjoki har man 1995 åt ortsbor beviljat 25 terrängtrafik tillstånd och i Enare 7.

I dag finns det 29 färdiga övningsbanor för halt före enligt 46 § körkortsförordningen och

ytterligare två banor planeras. Det är trafikministeriet som beslutar på vilka orter övningsbanorna, som används för körundervisning, placeras, och ministeriet har meddelat närmare föreskrifter om banornas dimensioner, konstruktion och utrustning. Besiktningstället övervakar den förarundervisning som meddelas på banorna enligt bilregistercentralens bestämmelser. Övningsbanorna är placerade separat från bosättningen och det beräknas att banorna varje år i genomsnitt används av 1500 personer som skall få körkort. Banorna har anlagts på marken och för att göra dem hala sprutar man över en beläggning av plåt eller massa eller vatten en fullständigt nedbrytbar blandning av vatten och växtolja. Om banan inte är ansluten till vatten- och avlopps nätet har den ett s.k. slutet vattencirkulationssystem. En övningsbana är inte terräng enligt terrängtrafiklagen, om den i en detaljerad plan enligt byggnadslagen (370/58) är inritad som trafikområde eller om det för banan finns förläggningstillstånd enligt hälsovårdslagen (469/65).

Terrängtrafiken inverkar på miljön genom avgasutsläpp och bullerolägenheter och den påverkar växtligheten, djurbeståndet och jordmånen. Snöskotrarna förbrukar i genomsnitt 18—27 liter bensin/100 km. I jämförelse med vägtrafikens utsläpp är snöskotrarnas utsläpp små utom i fråga om koldioxid och kolväte. Särskilt snöskotornas kolväteutsläpp är betydande i jämförelse med vägtrafikens utsläpp. Totalt sett är dock terrängtrafikens utsläpp obetydliga i förhållande till vägtrafikens utsläpp.

Bullerolägenheterna av terrängtrafiken understryks av att det i terrängen ofta körs inom naturområden som annars är tysta och lugna, och som är viktiga också för friluftsliv och camping. För den som rör sig i naturen är det mycket viktigt att få uppleva naturens frid och tystnad, att få slappna av och se på naturen. Ljudet av en enda snöskoter kan vara nog så störande för dem som vistas i naturen. I dag finns det inte särskilda bullernormer för snöskotrar i Finland.

I statsrådets beslut av den 29 oktober 1992 (993/92) anges riktvärden för bullernivån. I bostadsområden, rekreationsområden i tätorter eller i deras omedelbara närhet bör bullernivån utomhus under dagen inte överstiga riktvärdet 55 dB för den A-vägda ekvivalentnivån och nattetid inte riktvärdet 50 dB. I områden med fritidshus, campingområden, rekreationsområ-

den utanför tätorterna och i naturskyddsområden bör bullernivån dagtid inte överstiga riktvärdet 45 dB, nattetid 40 dB. Det buller en snöskoter skapar varierar mellan 78 och 81 dB, mätt på 10 m avstånd vid körhastigheter på 40—60 km/h. Skotrarna är således bullriga och bullret överstiger inom en radie på flera tiotal meter riktvärdena för naturområden enligt statsrådets beslut. En snöskoterförare behöver bullerskydd eller körhjälm för att undvika hörselskador.

### 1.3. Problem med regleringen av terrängtrafiken

Användningen av motordrivna fordon på isbelagda vattenområden reglerades i lagen om begränsning av användningen av motordrivna fordon i terräng (606/77), vilken trädde i kraft 1977 och upphävdes 1991. Länsstyrelsen kunde enligt lagen meddela förbud och begränsningar i trafiken på isen. Körning i strid med länsstyrelsens förbud och begränsningar var enligt 6 § straffbart. Utöver dessa två stadganden fanns det inte andra stadganden om trafik på isen. Det behövs dock en möjlighet att begränsa trafiken på isen, särskilt på vattenområden inom tätorter och i närheten av naturskyddsområden.

Ansvaret då det gäller utmärkning av länsstyrelsens förbud och begränsningar är oklart. Det har ansetts oskäligt att ansvaret för att märka ut begränsningar som meddelats på ansökan av enskilda skall läggas på sökanden, särskilt i de fall då begränsningen har ansökts i allmänt intresse. Det finns inte heller angivet hur ansvaret för utmärkningen skall fördelas mellan kommunen och staten.

Sådana snöskoterleder som nämns i lagen har inte blivit anlagda under den tid lagen varit i kraft. De nuvarande spåren är snöskoterspår på vilka markägaren har tillåtit allmän snöskotertrafik. På Forststyrelsens marker i Lappland finns det ca 5000 km sådana spår. Avsikten med terrängtrafiklagen var att lederna skall anläggas just som snöskoterleder enligt lagen. Då kunde man tillgodose både allmänna och enskilda intressen, och för lederna gäller trafikregler enligt vägtrafiklagen. Den största orsaken till att snöskoterleder inte har anlagts har varit att den som upprätthåller leden också blir ansvarig för att leden hela tiden är tryggt trafikerbar. Också avsaknaden av finansieringsystem har inverkat negativt. Största delen av

de nuvarande spåren har byggts med sysselsättningsmedel.

Enligt 23 § terrängtrafiklagen straffas för terrängtrafikförseelse bl.a. den som bryter mot lagens 5 § 2 mom., i vilket det stadgas att den som framför ett motordrivet fordon i terräng skall ha fyllt 12 år. Här är det bara förare under 12 år som kan bryta mot lagen, särskilt som 5 § 4 mom. separat förbjuder överlåtande av ett fordon åt någon som inte fyllt 12 år. Straffhotet gäller således bara personer under 12 år.

Det straffrättsliga ansvaret inträder enligt 3 kap. 1 § strafflagen först vid 15 års ålder. Yngre personer är inte tillräkneliga och kan inte dömas till straff. Strafflagens allmänna stadgande om tillräknelighetsgränsen gäller alla brott, oberoende av i vilken lag straffstadgandet finns.

Det har inte varit straffbart att inte iaktta ett stopptecken givet av polis eller någon annan behörig myndighet. Det har inte heller varit straffbart att inte ansöka om tillstånd enligt 26 §.

I terrängtrafiklagen finns inget försiktighetsstadgande, varför det har varit svårt att ingripa mot körande som medför olägenheter och är farligt. Det har också varit oklart hur ansvaret för eventuella skador fördelas mellan markägaren, den som upprätthåller leden och förarna.

I och med att terrängtrafiklagen trädde i kraft kunde 105 § vägtrafiklagen inte längre tillämpas på stannande och parkering i terrängen, t.ex. i parker. Övervakningen överfördes från parkeringsövervakarna till polisen, som inte har resurser att effektivt övervaka parkeringen.

#### 1.4. Terrängtrafiklagstiftningen i Sverige och Norge

I Sverige regleras terrängtrafiken genom terrängkörningslagen (1975:1313). Enligt den är det förbjudet att med motordrivna fordon köra på barmark och på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog och om det är uppenbart att körningen innebär risk för att skogen skadas.

Regeringen kan inom fjällområdena förbjuda terrängtrafik också på annan mark än de ovan nämnda områdena. Begränsningarna gäller inte bl.a. körningar i samband med tjänsteuppdrag, kommunikations- och elservicearbeten, jord-

och skogsbruksarbete eller renskötsel. Genom förordning stadgas att på barmark är det tillåtet med bl.a. körning i samband med tjänsteuppdrag, kommunikations- och elservicearbeten, jord- och skogsbruksarbeten och renskötsel.

Regeringen eller en myndighet som regeringen bestämmer kan förbjuda eller begränsa terrängtrafiken på grund av naturskydd eller allmänt intresse. Därvid får man dock inte i onödan förhindra körning som till gagn för lokalbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål. Länsstyrelsen kan bevilja undantagstillstånd av särskilda skäl. Terrängkörningslagen är för närvarande föremål för revidering.

I Norge regleras terrängtrafiken genom en lag om motorfordonstrafik i terräng och vattendrag (Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag 82:1977). Lagen förbjuder trafik med motorbåtar och fordon i terräng och vattendrag, med vissa undantag. Hit hör bl.a. tjänstekörning, post- och teleservice, den fasta bosättningens person- och varutransporter, jord- och skogsbruksarbeten, renskötselarbeten och ledtrafik. Miljöministeriet kan besluta om undantag i sjöar som är 2 km<sup>2</sup> eller större och inom mindre ledvattendrag. Kommunen kan allmänt tillåta körning med motorfordon i terräng eller på isen för transporter som behövs för jakt, fiske och bärplockning eller för andra speciellt motiverade ändamål. Kommunen kan också av särskilda skäl bevilja undantagstillstånd för motorfordons- och vattentrafik som annars är förbjuden.

I Norge har en av trafikministeriet tillsatt arbetsgrupp rätt ut säkerhets- och miljövårdsfrågor i samband med snöskoterkörning.

I länderna inom den Europeiska unionen gäller inte en så omfattande allmän nyttjanderätt till naturen som i de nordiska länderna. För terrängtrafik finns det i praktiken inte stora möjligheter på grund av den effektiva markanvändningen och de snöfattiga vintrarna. Europeiska unionen har inte gett ut normer för terrängtrafik.

## 2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Genom den föreslagna lagen upphävs den nuvarande terrängtrafiklagen och terrängtrafikförordningen. De länsstyrelsebeslut som givits

med stöd av de tidigare lagarna blir dock i kraft under den tid som anges i besluten.

I förslaget föreslås att lagens tillämpningsområde utvidgas att gälla också isbelagda vattenområden. Avsikten är inte att genom lagförslaget ändra rätten enligt 1 kap. 24 § vattenlagen (264/61) att färdas på vattenområden. Vattenlagens stadgande gäller både isbelagda och isfria vattenområden.

Syftet med lagen är att förebygga de men och olägenheter som naturen eller den övriga miljön, naturnäringarna, det allmänna rekreationsbruket eller andra allmänna intressen eller enskilda intressen åsamkas av användningen av motordrivna fordon i terrängen och på snökoterleder samt att främja trafiksäkerheten.

Genom lagen om ändring av terrängtrafiklagen (10/95) har de uppgifter som enligt terrängtrafiklagen ankommer på länsstyrelsen förts över till de regionala miljöcentralerna. De regionala miljöcentralernas miljövärdsuppgifter definieras i lagen om miljöförvaltningen (55/95).

De regionala miljöcentralerna har en möjlighet att införa förbud eller begränsningar för användningen av motordrivna fordon i syfte att förebygga de men eller olägenheter som nämns i lagen.

Lagen tillämpas inte på särskilda vintervägar enligt lagen om allmänna vägar (243/54), eftersom dessa inte enligt lagen är terräng, utan vägar. Lagen gäller inte heller luftfartyg, fartyg eller båtar. I 30, 32 och 36 §§ luftfartslagen (595/64) stadgas om hur luftfartyg får starta och landa. Luftfartsverket har enligt 76 § luftfartsförordningen (525/68) en liknande möjlighet att begränsa trafiken med luftfartyg som de regionala miljöcentralerna enligt förslaget till terrängtrafiklag skall få att begränsa trafiken med motordrivna fordon på isbelagda vattenområden.

I lagen föreslås ingå en fullmakt att genom förordning stadga om en allmän hastighetsbegränsning. På motsvarande sätt föreslås det bli straffbart att bryta mot den allmänna hastighetsbegränsningen. Den allmänna hastighetsbegränsningen kan vara olika på olika områden.

Särskilt på isen kan fordonen komma upp i sådana hastigheter att miljöns säkerhet äventyras och trivseln minskar. Därför föreslås det att de regionala miljöcentralerna kunde förordna regionala hastighetsbegränsningar som är lägre än de allmänna hastighetsbegränsningarna.

Utmärkandet av de regionala begränsningar-

na och förbuden föreslås bli de regionala miljöcentralernas uppgift, utom i det fall att en enskild ansöker om en begränsning för att skydda ett enskilt intresse. På statens mark skall utmärkningen skötas av den myndighet som innehar marken i fråga. Märkena kunde placeras på annans mark utan markägarens tillstånd, om detta inte medför olägenhet för honom.

För organiserad terrängtrafik krävs utöver de tillstånd som krävs enligt andra lagar, också tillstånd av kommunens miljövärdsnämnd. Därmed blir miljösynpunkterna beaktade när det ordnas tävlingar och övningar för motordrivna fordon också på isbelagda vattenområden. Tillstånd av kommunens miljövärdsnämnd behövs inte för särskilda vintervägar.

Vid övervakningen av terrängtrafiken och av därtill hörande jakt och fiske är det viktigt att snöskotrarna kan identifieras. Den moderna tekniska lösningen för identifiering av snöskotrar bygger på att drivmattan är märkt. Regeringen anser att märkning av drivmattorna på snöskotrar borde vara obligatorisk. Detta förutsätter att förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92) ändras. Målet är att ge en sådan förordning i början av nästa år.

I enlighet med den princip som framgår av förordningen angående samarbete mellan polis-, tull- och gränsbevakningsmyndigheterna (1051/78) föreslås att också tullverket skall vara en övervakningsmyndighet.

I syfte att förbättra förutsättningarna för övervakningen föreslås att fordonsförare måste stanna på tecken av en polis-, tull- eller gränsbevakningsman eller en Forststyrelsens tjänsteman med polisbehörighet. Det är straffbart att inte stanna.

Enligt förslaget får man med anledning av en terrängtrafikförseelse genom vilken någon bara har kränkt ett enskilt intresse, väcka åtal bara om målsäganden yrkar åtal.

Det stadgande i terrängtrafiklagen enligt vilket det har varit straffbart för personer under 12 år att köra i terräng med motordrivna fordon, föreslås bli ändrat för att motsvara den linje som följs i den övriga lagstiftningen, där den allmänna åldersgränsen för straffrättsligt ansvar är 15 år.

För ordnande av tävlingar och övningar med motordrivna fordon krävs enligt 30 § terrängtrafiklagen tillstånd av kommunens miljövärdsnämnd. Särskilt då det gäller övningar finns det



risk för att man avsiktligt undviker att ansöka om tillstånd. Därför föreslås det att en försummelse att ansöka om tillstånd skall räknas som en terrängtrafikförseelse, vilken enligt 25 § ger böter.

Terrängtrafiklagens definition av begreppet terräng inbegriper också parker. Tidigare övervakades parkeringen i parker i vissa kommuner av de kommunala parkeringsövervakarna med stöd av 2 § lagen om parkeringsbot. Parkeringsbot kunde påföras i enlighet med 105 och 5 §§ vägtrafiklagen.

Trafikministeriet kom den 10 maj 1991 med ett initiativ till miljöministeriet om ändring av 4 § 1 mom. terrängtrafiklagen så att motordrivna fordon inte får köras eller stannas eller parkeras i terrängen utan tillstånd av markägaren eller markinnehavaren. Det mål som angavs i initiativet kan uppnås genom att man i 4 och 26 §§ terrängtrafiklagen tar in stadgrunden om att parkeringsbot kan påföras om någon utan tillstånd av markägaren eller markinnehavaren parkerar eller stannar ett fordon på hans område. Parkeringsboten fastställs enligt lagen om parkeringsbot.

För brott mot förbuden mot stannande och parkering av fordon utdöms straff bara om parkeringsfelet har föranlett eller kunnat föranleda allvarlig fara eller olägenhet. Annars föreläggs parkeringsbot.

I syfte att göra det lättare att anlägga snöskoterleder föreslås att ansvaret för den som upprätthåller leden skall minskas från vad det är i dag. Den som upprätthåller leden ansvarar för att leden årligen när den tas i bruk är i körbart skick och att farliga ställen har märkts ut på ändamålsenligt sätt. I motsats till vad som är fallet för väghållare är den som upprätthåller en led därmed inte skyldig att se till att leden hela tiden hålls i skick. Eftersom många leder betjänar t.ex. turismen föreslås att en led också kunde upprätthållas av ett företag eller en näringsidkare. Leden skall dock också i detta fall vara allmän, dvs. den får användas av alla snöskoterkörare.

### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Organisatoriska och ekonomiska verkningar

Övervakningen och övriga myndighetsuppgifter enligt den föreslagna lagen skall huvud-

sakligen anförtros samma myndigheter som enligt den nu gällande terrängtrafiklagen. Dessa är miljöministeriet, de regionala miljöcentralerna, polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet samt kommunens miljövårdsnämnd.

Den nya terrängtrafiklagen medför inga väsentliga extra kostnader för myndigheterna, och den kräver inte att ny personal anställs.

#### 3.2. Miljöeffekter

Det viktigaste syftet med lagen är att minska terrängtrafikens negativa effekter på miljön. För terrängtrafik skall också i fortsättningen i regel krävas tillstånd av markägaren eller markinnehavaren. Rätten till terrängtrafik utvidgas inte från vad den är i dag just av miljövårdssaker. Det är meningen att olovlig terrängtrafik skall förhindras genom att straffstadgandena kompletteras. Det blir möjligt att minska miljöolägenheterna av isbanor och istrafik när lagens tillämpningsområde utvidgas att gälla isbelagda vattenområden. Terrängtrafiken vintertid försöker man också effektivare än tidigare styra till snöskoterlederna.

#### 3.3. Verknningar för medborgarna

Genom den föreslagna lagen vill man inte ingripa i rätten att färdas enligt den gällande terrängtrafiklagen. Denna ger särskild rätt till terrängtrafik närmast för yrkesmässiga arbeten. Också den som bedriver yrkesmässigt fiske och den som bor avsides har rätt att färdas i terräng då det behövs. Gravt rörelsehandikappade och deras ledsagare får färdas med motordrivna fordon i terräng.

På statens mark har Forststyrelsen för ortsbor beviljat terrängtrafiktillstånd för nödvändig trafik. Ortsbornas trafikbehov kan också i fortsättningen tryggas genom tillståndsförfarandet.

### 4. Beredningen av propositionen

#### 4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

I regeringens proposition med förslag till terrängtrafiklag (Reg.Prop. 95/1990 rd.) konstaterades att man hade för avsikt att senare



avlåta ett förslag till vattentrafiklag som skulle gälla både isbelagda och isfria vattenområden. För att bereda denna lag tillsatte trafikministeriet den 24 januari 1991 en kommission som avgav sitt betänkande den 27 maj 1992 (kommittébetänkande 1992:27). På grund av den tidtabell som anförts i riksdagens kläm bereddes då separat ett förslag till istrafiklag.

När riksdagen antog terrängtrafiklagen förutsatte den (trafikutskottets betänkande 10/1990 rd.) att regeringen snart skulle avlåta en proposition med förslag till lag om istrafik till riksdagen och att lagen skulle träda i kraft redan till vintersäsongen 1991—92. De lagförslag som beretts vid miljöministeriet förelåg vid regeringens allmänna sammanträde den 14 december 1991, men de skjöts upp för ytterligare beredning.

Miljöministeriet tillsatte den 7 september 1992 en arbetsgrupp för att följa upp verkställigheten av terrängtrafiklagen och vid behov bereda förslag till ändring av lagen. Arbetsgruppen skulle också granska förslagen till lagstiftning om istrafik och vattentrafik. I arbetsgruppen ingick företrädare för miljöministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, trafikministeriet, Forststyrelsen, Finlands Kommunförbund, länsstyrelsen i Uleåborgs län, länsstyrelsen i Lapplands län, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK, Finlands Naturskyddsförbund och Finska Bilsportförbundet (AKK).

Eftersom man särskilt i Lapplands län hade lagt fram flera ställningstaganden om terrängtrafiken, tillsatte miljöministeriet för arbetsgruppen en sektion med uppgift att reda ut frågan om terrängtrafiken, särskilt snöskotertrafiken, i Lapplands län. I sektionen ingick företrädare för rörliga polisen, Lapin moottorikelkkailijat ry., Lapin seutukaavaliitto, Enontekis kommun, Lapin luonnonsuojelupiiri ry., Eräoppaat ry., Renbetesföreningen rf., Maataloustuottajain Lapin Liitto, Forststyrelsen och Olostunturi Oy.

Lapplandssektionen gjorde en förfrågan till kommunerna i Lapplands län för att utreda missförhållandena i terrängtrafiklagen. Utgående från förfrågan lade sektionen fram sitt förslag för arbetsgruppen. Sektionen föreslog att det nuvarande systemet som kräver tillstånd av markägaren skall bibehållas. Lokalbefolk-

ningen i Lapplands län beviljas inte större rättigheter till terrängtrafik än den övriga befolkningen.

## 4.2. Utlåtanden

Utlåtanden om terrängtrafikarbetsgruppens betänkande inbegärdes av de berörda ministerierna, centrala ämbetsverken, länsstyrelserna och kommunala organisationerna samt av kommunerna i Lapplands län, naturskyddsorganisationerna, industrin inom branschen samt flera föreningar, sammanlagt inbegärdes 96 utlåtanden. Av dessa inkom 55, bland dem av de flesta ministerier och kommuner i Lappland.

I utlåtandena understöddes arbetsgruppens principiella ställningstaganden. Flera av ändringsförslagen gällde stadgandena om trafiksäkerhet, vilka hör till trafikministeriets förvaltningsområde. Dessa förslag skall behandlas i samband med att vägtrafiklagstiftningen förnyas också på annat sätt.

I arbetsgruppens betänkande ingick avvikande åsikter vilka gällde rätten för lokalbefolkningen i Lapplands län att med snöskoter köra på statens mark utan tillstånd av markägaren. Arbetsgruppen och dess Lapplandssektion ansåg att tillstånd av markägaren skulle behövas på samma sätt som nu. Det stora flertalet utlåtanden och också viktiga instanser som företrädde befolkningen i Lappland var inne på samma linje som arbetsgruppen.

Den andra centrala frågan i utlåtandena gällde avgifterna för terrängtrafiken. Arbetsgruppen ansåg att man på de snöskoterleder som anläggs enligt lagen inte borde uppbära köravgifter, eftersom lederna var allmänna vägar. För körning med markägarens tillstånd i terräng där det också finns s.k. snöskoterspår, har markägaren däremot rätt att uppbära avgifter. Om uppörden av avgifter för rätten att i Lapplands län köra på områden som är i Forststyrelsens besittning stadgas i 9 § lagen om Forststyrelsen (1169/93) och 9 § 2 mom. 9 punkten förordningen om Forststyrelsen (1525/93). Enligt stadgandena uppbär Forststyrelsen ingen avgift av lokalbefolkningen när tillstånd beviljas enligt 4 § terrängtrafiklagen. Rådande praxis i fråga om avgifter kräver inga ändringar i terrängtrafiklagen.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslaget

#### 1 kap. Allmänna stadganden

1 §. *Syfte.* Det centrala syftet med terrängtrafiklagen har varit att förebygga men och olägenheter som uppkommer då det körs med motordrivna fordon i terräng och på snöskoterleder. Enligt förslaget är också främjande av trafiksäkerheten ett lika viktigt syfte som att förebygga men och olägenheter för miljön. Terrängtrafiken kan ha negativa verkningar också för enskilda intressen, t.ex. för bosättningen. Därför inskrivs bland lagens syften också skyddandet av enskilda intressen. För att främja trafiksäkerheten skall i terrängen därtill iakttas vad som stadgas på annat ställe i lag, i första hand i vägtrafiklagen.

2 §. *Begränsningar av tillämpningsområdet.* Tillämpningsområdet för terrängtrafiklagen skall utvidgas att gälla också isbelagda vattenområden både på insjöarna och på havet, med undantag av de särskilda vintervägar som nämns i lagen om allmänna vägar. Begreppet terräng ändras inte då det gäller markområden.

Till paragrafen föreslås bli fogat ett stadgande om att lagen inte gäller luftfartyg, fartyg eller båtar. Detta tillägg behövs då tillämpningsområdet skall utvidgas att gälla också isbelagda vattenområden. Därmed gäller lagen inte luftfartyg som landar på marken eller på isen. Lagen gäller dock alltid luftkuddefartyg, eftersom dessa rör sig så att de stöder sig på marken eller på isen. En hydrokopter jämställs då den rör sig i terräng med en snöskoter.

3 §. *Definitioner.* I denna lag föreslås definitionen av motordrivna fordon bli utvidgad att gälla också fortskaffningsmedel som färdas på is eller som vid färden har kontakt med isen. Ändringen behövs då lagens tillämpningsområde utvidgas att gälla också isbelagda vattenområden. Enligt denna definition gäller lagen också luftkuddefartyg på is. Definitionen av motordrivna fordon motsvarar definitionen i vägtrafiklagstiftningen.

En viktig ändring i lagen är att definitionen av begreppet terräng och därmed också lagens tillämpningsområde utvidgas att gälla isbelagda vattenområden. Definitionen av begreppet terräng blir klarare. Alla andra områden än de vägar som avses i 2 § vägtrafiklagen eller områden för spår- eller lufttrafik anses vara

terräng. Allmänna och enskilda vägar, gator, byggnadsplanevägar, snöskoterleder, torg samt övriga områden som är avsedda för allmän trafik eller allmänt används för trafik är vägar, och berörs därför inte av definitionen terräng. Denna definition i vägtrafiklagen står i strid med eller överlappar åtminstone definitionen av terräng. Detta leder till problem då det i terrängen uppstår oplanerade leder.

#### 2 kap. Förebyggande av men och olägenheter i terrängtrafik

4 §. *Rätt att färdas i terrängen.* Enligt 4 § 1 mom. terrängtrafiklagen är det förbjudet att utan markägarens eller markinnehavarens tillstånd färdas med, stanna eller parkera motordrivna fordon i terrängen. I den gällande lagen nämns varken stannande eller parkering.

Polisens, tullverkets och gränsbevakningsväsendets uppgifter kräver ofta att man färdas i terräng med motordrivna fordon. Därför föreslås att dessa myndigheter upptas som sådana myndigheter vilka inte behöver markägarens samtycke för att köra med motordrivna fordon i terräng (2 mom. 1 punkten).

Lagen om renskötsel (444/48) har ersatts av renskötsellagen (848/90). Hänvisningen i 2 mom. 3 punkten föreslås därför beakta detta.

Eftersom syftet med terrängtrafiklagen inte är att tillåta rätt att köra till fritidsbostäder, föreslås för tydlighets skull att rätten att färdas gäller bara stadigvarande bostad (2 mom. 5 punkten).

I stadgandena preciseras också på vilka grunder det är tillåtet att utanför tätorter parkera i terrängen i omedelbar närhet av vägen. Avsikten är inte att ändra nuvarande praxis. Sådan oskälig olägenhet som avses här kunde uppstå t.ex. om någon parkerar på en anslutning till en fastighet eller en åker så att det blir svårt eller omöjligt att komma till eller att utnyttja området. Inte heller långtidsparkering blir tillåten.

I 1 kap. 24 § vattenlagen stadgas om rätten att färdas på vattenområden med undvikande av onödig störning. Denna rätt gäller också isbelagda vattenområden och den skall förbli i kraft. Rätten till terrängtrafik på isbelagda

vattenområden kunde dock begränsas genom regionala förbud eller begränsningar enligt 8 §.

I momentet ingår också ett stadgande om samfälliga vattenområden för den händelse att någon i enskilda fall för att färdas eller annars behöver tillstånd av vattenområdets ägare eller innehavare, t.ex. för att ordna tävlingar eller övningar enligt 30 §. Tillstånd kunde för de okonstituerade delägarna i ett samfälligt vattenområde också beviljas av styrelsen för vattenområdets fiskelag. Stadgandet behövs därför att det är oändamålsenligt att sammankalla ett möte för de okonstituerade delägarna i ett samfälligt vattenområde för att behandla en enda ansökan om tillstånd. I de fall då det är frågan om ett allmänt vattenområde fattas beslut om tillstånd av den myndighet som innehar området.

5 §. *Användning av motordrivna fordon i terräng.* Denna paragraf gäller skyldigheterna för föraren av ett motordrivet fordon då han kör ett terrängfordon utanför vägar och snöskoterleder. Vid körning på leder som inrättats för motorfordon bestäms ansvaret för den som använder leden i förhållande till ansvaret för den som upprätthåller leden i enlighet med 20 och 21 §§.

Till sin ordalydelse motsvarar 1 mom. stadgandet i 5 § vägtrafiklagen (671/91). För att lagstiftningen skall bli mera informativ föreslås att ett stadgande med samma innehåll tas in också i den speciallag som reglerar körande utanför vägar.

Av den som kör ett terräng fordon kan förutsättas större omsorg och försiktighet än t.ex. av en väganvändare. Det är nämligen extra viktigt att den som kör ett terrängfordon själv är uppmärksam och omsorgsfull då han kör utanför vägnätet under förhållanden som inte ens alltid är lämpliga för motordrivna fordon. Föraren väljer själv var och hur han kör och med vilken hastighet, och ansvarar också följderna av sina val. Man kan t.ex. i regel inte förutsätta att en markägare skall sörja för att alla tryggt skall kunna röra sig på hans markområde. Bara då det gäller stenbrott och andra konstgjort skapade riskområden i samband med byggnadsarbeten är markägaren skyldig att märka ut dem, vid äventyr att han med stöd av 44 kap. 10 eller 11 § strafflagen ställas till ansvar för den skada som en utomstående åsamkas av ett sådant överraskande hinder. T.ex. avverkningsområden kan

dock knappast i allmänhet betraktas som särskilda faroställen enligt strafflagen.

Enligt det föreslagna 2 mom. skall den som kör ett motordrivet fordon då han rör sig i terräng undvika att åsamka skador och olägenheter för naturen och den övriga miljön, fastigheter och naturnäringar samt att i onödan störa bosättningen och den övriga miljön. Föraren skall välja sin rutt så att t.ex. bullret från snöskotern inte stör dem som bor på stränderna eller djurlivet. Om föraren förfar i strid med detta stadgande så att det uppstår uppenbar skada eller olägenhet är gärningen enligt förslaget bestraffbar.

6 §. *Åldersgräns.* Den undre åldersgränsen i terrängtrafik är fortfarande 12 år, men det blir inte längre straffbart för yngre personer att köra i terräng. Det föreslås att ordet "uppenbart" avlägsnas, eftersom det är nödvändigt att betona fordonsinnehavarens ansvar för vem fordonet överläts till. Personer under 12 år får inte heller i fortsättningen köra motordrivna fordon, eftersom snöskotrar lämpliga för barn bl.a. inte har typbesiktigats eller klassificerats. Fordon avsedda för vuxna får inte komma att användas av för unga personer. Vid körning på snöskoterleder tillämpas samma krav på förarna som i vägtrafik. Snöskoterföraren skall ha körkort minst av klass T, och ett sådant kan ges bara åt personer som fyllt 15 år.

7 §. *Förbud och begränsningar som gäller fordonstyp.* Termerna i paragrafen föreslås bli förenhetligade med vägtrafiklagstiftningen, så att ordet fordonsmodell ersätts med ordet fordonstyp.

8 §. *Regionala förbud och begränsningar.* De regionala miljöcentralerna kunde utfärda regionala förbud eller begränsningar också för isbelagda vattenområden. Stadgandet hade sin motsvarighet i den tidigare lagen om begränsning av användningen av motordrivna fordon i terräng. Möjligheten att förbjuda eller begränsa trafiken med motordrivna fordon på isbelagda vattenområden behövs särskilt i närheten av tätorter och inom de områden där utrotningshotade arter, som t.ex. Saimenvikaren har sina boplatser. En hastighetsbegränsning får dock inte vara högre än den allmänna hastighetsbegränsningen. De regionala miljöcentralerna föreslås få rätt att fastställa en lägre hastighetsbegränsning än den enligt 29 § bestämda allmänna hastighetsbegränsningen.

9 §. *Behandling av förbuds- och begränsningsärenden.* I paragrafen föreslås bli stadgat att

de regionala miljöcentralerna också själv kunde ta initiativ till ett förbud eller en begränsning.

10 §. *Ikraftträdande av förbud och begränsningar.* Paragrafen har sin motsvarighet i den nuvarande lagen, men den föreslås bli omformulerad. Innebörden förändras så att en regional miljöcentralens beslut inte automatiskt träder i kraft trots att ändring har sökts, utan den regionala miljöcentralen skall i sitt beslut särskilt bestämma om ikraftträdandet.

11 §. *Utmärkning av förbud eller begränsningar.* De regionala miljöcentralerna blir ansvariga för att förbud och begränsningar märks ut, om inte annat har bestämts om utmärkandet i beslutet. Något motsvarande stadgande finns inte i dag, vilket har föranlett oklarheter beträffande ansvaret för utmärkningen. Märkena kunde också placeras ut på isbelagda vattenområden.

Om ett beslut om ett förbud har utfärdats bara för att tillgodose ett enskilt intresse, t.ex. skydda en strandtomt från trafik på isen, är det sökanden som skall svara för att begränsningen märks ut i terrängen.

Ett beslut om ett förbud eller en begränsning är i kraft oberoende av om det märkts ut eller inte. Men om någon inte har följt begränsningen eller förbudet på grund av att det har varit bristfälligt utmärkt, skall han enligt allmän rättspraxis inte straffas, om det inte kan påvisas att han var medveten om att förbudet eller begränsningen var i kraft.

12 §. *Ändring av beslut.* Här föreslås att från grunderna för ändring av ett beslut slopas omnämmandet av att ett beslut kan ändras om det senare konstateras att grunderna för beslutet har varit väsentligt andra än som förutsattes då beslutet meddelades. Detta stadgande är onödigt, eftersom det i 26 § lagen om förvaltningsförfarande (598/82) på motsvarande sätt stadgas om rättelse av sakfel.

### 3 kap. Snöskoterleder

13 §. *Snöskoterled.* En snöskoterled är en väg enligt 2 § vägtrafiklagen och vid körning på den iakttas vägtrafiklagstiftningen. Om användningen av snöskoter på snöskoterleder stadgas i vägtrafikförordningen, enligt vilken det uttryckligen är tillåtet att köra snöskoter på snöskoterlederna. Däremot är det förbjudet att köra med andra fordon än snöskoter på leder-

na. Terrängfordon, som snöskotrar, får enligt 11 § förordningen om användning av fordon på väg inte användas på väg, med några få undantag.

Forststyrelsen och skogsforskningsinstitutet verkar närmast på statens mark. Därför föreslås uttrycket i paragrafens 3 mom. bli preciserat att gälla skyddsområden på statens mark. Bestämmelserna om fredning av enskilda naturskyddsområden går framom behovet att anlägga snöskoterleder. Därför föreslås att vid anläggande av snöskoterleder på enskilda naturskyddsområden iakttas lagen om naturskydd.

14 §. *Ansvarig för en led.* När ansvarsförhållandena ändras kunde en led upprätthållas också av någon annan än ett offentlig-rättsligt samfund. Därför föreslås att en led kunde upprätthållas av inte bara de statliga och kommunala instanserna som kan göra det i dag, utan också av andra samfund och näringsidkare.

Eftersom det skall vara klart vem som är ansvarig för en led, föreslås att kommunens miljövårdsnämnd när den godkänner planen för leden bestämmer vem som är upprätthållare. För att det skall vara möjligt att byta upprätthållare av leden utan att vara bunden till godkännande av planen, föreslås att för byte av upprätthållare av en led behövs godkännande av kommunens miljövårdsnämnd.

15 §. *Plan för snöskoterled.* Trots att det nu finns färre miljövårdsnämnder i kommunerna så att bara ca 15% av kommunerna har egentliga miljövårdsnämnder, föreslås att det också i fortsättningen är miljövårdsnämnden som är den instans i kommunen som godkänner planen för en snöskoterled. Miljövårdsnämnden finns angiven i lagen om kommunernas miljövårdsförvaltning (64/86). I lagen sägs att om det i kommunen inte finns en miljövårdsnämnd skall på den andra nämnd eller på kommunstyrelsen eller på det organ som sköter dess uppgifter i ärenden som gäller miljövården tillämpas vad som stadgas om miljövårdsnämnden. Behandlingen av planer för snöskoterleder hör till kommunens miljövårdsuppgifter.

Skyldigheten för länsstyrelsen att fastställa planer för snöskoterleder som går genom flera kommuner föreslås bli slopad. Kommunerna skall sinsemellan samordna planerna för lederna. Tanken är att på detta sätt öka kommunernas ansvar vid skötseln av miljövårdsuppgifterna.

Hänvisningarna till iakttagande av 3 och 4 §§ lagen om friluftsliv upphävs och för att göra verkställigheten av lagen lättare intas motsvarande stadganden i terrängtrafiklagen. Vid behandlingen av planerna för leder tillämpas lagen om förvaltningsförfarande. (598/82). Närmare stadganden utfärdas också genom förordning.

16 §. *Anläggande av snöskoterled.* En förutsättning för att man skall få anlägga en snöskoterled är alltid att det för leden finns en plan med laga kraft. I 2 mom. föreslås stadgat anläggandet av en led inte får medföra avsevärda olägenheter för ett enskilt intresse, eftersom snöskoterlederna närmast används för fritidsbruk.

Om anläggandet av en led medför men för det yrkesmässiga fisket skall ersättning betalas, eftersom leder kan anläggas också på isbelagda vattenområden. Eventuella men för tredje part skall ersättas med stöd av skadeståndslagstiftningen. Ersättningarna skall betalas av den som upprätthåller leden.

Paragrafen är inte avsedd att bli tillämpad i ärenden som gäller möjligheten att ta sig till fastigheter. Förbindelsen till en fastighet, t.ex. till en fritidsbostad, kan i första hand säkerställas med stöd av vägrätten enligt 8 § lagen om enskilda vägar (358/62).

17 §. *Ledförrättning.* Hänvisningarna till ledförrättning enligt lagen om friluftsliv föreslås bli slojade och ersatta med motsvarande stadganden i paragrafens 1 mom. Betydelsen av planen för leden betonas genom att den är det avgörande skedet för godkännandet. Ansökan om ledförrättning skall göras inom ett år från det planen för leden har godkänts. Beslutet om anläggande av leden föreslås bli antecknat i fastighetsregistret.

18 §. *Införande av avtalsbaserade leder i fastighetsregistret.* En på avtal baserad led som är avsedd att bli bestående kunde antecknas under respektive fastighet i fastighetsregistret, om den som upprätthåller leden begär det. Härigenom säkerställs att leden förblir oförändrad också om en fastighet byter ägare. För att garantera i fastighetsregistret antecknade uppgifters noggrannhet och tillförlitlighet vid införande av avtalsbaserade leder skall ledförrättning utföras. Förrättning skall inte utföras, om den som ansvarar för leden inte önskar införa leden i fastighetsregistret.

19 §. *Ibrukttagande av led.* Här föreslås i 1 mom. i jämförelse med gällande lag en ändring

som innebär att ledförrättningen inte längre är en förutsättning för att nyttjanderätt skall uppstå, utan att planen för leden har vunnit laga kraft. Med ändringen vill man göra det möjligt att nyttjanderätt till en avtalsbaserad led uppkommer utan förrättning.

20 §. *Uppgifter och ansvar för den som ansvarar för en led.* I denna paragraf stadgas om omfattningen av ansvaret för den som upprätthåller en led då det gäller underhållet av en snöskoterled. Den som upprätthåller leden skall enligt stadgandet alltid se till att leden vid den tidpunkt då den årligen tas i bruk är i körbart skick. Den som upprätthåller leden ansvarar också för att platser på leden som utgör en väsentlig fara för trafiken då är vederbörligen utmärkta.

Det kan dock inte förutsättas att den som upprätthåller en led kontinuerligt skall följa med ledens skick under körsäsongen, eftersom lederna kan vara flera tiotal, t.o.m. hundratal kilometer långa, och förändringar i naturförhållandena hela tiden påverkar dess skick.

21 §. *Ansvar för skador.* I denna paragraf stadgas om när den som upprätthåller en led är skyldig att ersätta en skada som uppstått då leden används. Paragrafen gäller enskilda skador som uppstått då leden använts, där den som lidit skadan är motorfordonets förare, passagerare eller någon annan person som använt leden, t.ex. en skidåkare. En förutsättning för att den som upprätthåller leden skall bli skadeståndsskyldig är enligt förslaget att han har förfarit vårdslöst eller uppsåtligt.

Den som upprätthåller leden blir således enligt paragrafen skyldig att ersätta en skada som uppstått då någon använt leden, endast i det fall att skadan har uppstått till följd av hans uppsåtliga eller vårdslösa förfarande. Vid bedömningen av skyldigheten att iaktta omsorg beaktas bl.a. den föreslagna 20 §, enligt vilken den som upprätthåller leden skall se till att leden varje år då den tas i bruk är farbar och att det därvid längs leden har placerats ut nödvändiga vägmärken.

Om en skada uppkommer på en farlig plats som plötsligt uppstått på leden och som inte är utmärkt, måste den som upprätthåller leden för att undgå ansvar genast när han observerat faran eller fått meddelande om den vidta åtgärder för att undanröja faran eller varna om den.

Enligt paragrafen fastställs ersättningen för skadan med iakttagande i tillämpliga delar av

stadgandena i skadeståndslagen. Bl.a. stadgandena i 5 kap. skadeståndslagen om fastställande av den skada som skall ersättas, med undantag av 6 §, samt stadgandena i 6 kap. om fördelning av skadeståndsansvaret kan tillämpas vid fastställande av skadestånd på basis av terrängtrafiklagen.

För tydlighets skull föreslås att i 2 mom. hänvisas till 16 § 4 mom. och 17 § 2 mom., där det också stadgas om ersättningsansvar för den som upprätthåller en led. Enligt detta stadgande är den som upprätthåller en led skyldig att ersätta men som inrättandet eller användandet av leden åsamkar en fastighet, ägaren eller innehavaren av ett markområde, renskötseln eller det yrkesmässiga fisket. Beslut om dessa ersättningar fattas vid ledförrättningen, medan frågorna om ersättning enligt 21 § behandlas vid de allmänna domstolarna.

22 §. *Flyttning av led.* Om förhållandena förändras kan det bli nödvändigt att flytta en led. Om flyttningen är bestående skall man i tillämpliga delar förfara på samma sätt som då en led anläggs. Eftersom ledens sträckning i terrängen ofta flyttas bara litet och temporärt, föreslås att små eller tillfälliga ändringar i ledens sträckning kunde göras genom miljövårdsnämndens beslut, om markägaren eller markinnehavaren samtycker till det.

23 §. *Indragning av led.* Stadgandet om indragning av leder föreslås bli ändrat så att leden dras in på anmälan av den som upprätthåller leden. Också kommunens miljövårdsnämnd kunde dra in en led eller en del av en led, om förhållandena har förändrats så att det inte längre finns allmänt behov av leden eller om det framkommer andra särskilda skäl för indragningen, som t.ex. att det inte finns tillräckligt med pengar att upprätthålla leden eller att den som upprätthåller leden har gått i konkurs. I beslutet om indragning av en led måste det ofta bestämmas om bl.a. avlägsnande av ledmärken och om återställande av ledspåret.

24 §. *Körning på skogsväg.* Det stadgande i den nuvarande lagen enligt vilken en väghållare kan bevilja allmän rätt att köra med snöskoter på en avstängd skogsväg slopas som onödigt. Anläggandet av en snöskoterled inbegriper en allmän rätt att köra med snöskoter.

#### 4 kap. Straffstadganden

25 §. *Terrängtrafikförseelse.* I straffstadgan-

dena föreslås i enlighet med det skrivsätt som allmänt tillämpats vid revideringen av strafflagen ingå ett tillräknenbarhetskrav, så att paragrafen inleds med frasen ”Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet...”.

Straffstadgandet föreslås bli utvidgat att gälla brott mot försiktighetsskyldigheten i terräng (5 §), överskridande av den allmänna hastighetsbegränsningen (29 §), ordnande av tävlingar och övningar utan de tillstånd som behövs (30 §) och underlåtande att iakttas stopptecken (33 §). Tröskeln för straffbarhet på grund av brott mot försiktighetsskyldigheten enligt 5 § 2 mom. är i straffstadgandena högre än den egentliga försiktighetsskyldigheten.

26 §. *Olovligt stannande och olovlig parkering av fordon.* Den som olovligen stannar och parkerar ett fordon på annans mark kan föreläggas parkeringsbot, om inte fordonet har medfört betydande men för miljön eller oskälig olägenhet för markägaren eller markinnehavaren, i vilket fall straffet blir böter enligt 25 §. Markägaren eller markinnehavaren kunde åsamkas oskälig olägenhet t.ex. om parkeringen i terrängen förhindrar skogsvårdsåtgärder. Betydande men för miljön kunde uppstå t.ex. om fordon parkeras på grundvattenområde eller i omedelbar närhet av ett område där fridlysta djur har sina bon.

Parkeringsbot kunde föreläggas också om målsäganden har yrkat att den som brutit mot lagen skall åtalas för terrängtrafikförseelse. Om målsäganden yrkar straff för parkeringen och detta leder till att åtal väcks eller att straffyrkande påförs, återbetalas parkeringsboten på ansökan till personen i fråga. Men om brottanmälan inte leder till åtal eller straffyrkande förblir parkeringsboten i kraft.

27 §. *Åtalsrätt.* Syftet med förslaget är att betona rätten för fastighetens ägare eller innehavare att bestämma om sin egen fastighet.

#### 5 kap. Särskilda stadganden

28 §. *Specialtillstånd av en regional miljöcentral.* De regionala miljöcentralerna föreslås få möjlighet att bevilja personer som på grund av ålder, skada eller sjukdom har begränsad rörelseförmåga tillstånd att avvika från förbud eller begränsningar som anges i lagen eller som utfärdats med stöd av den.

29 §. *Allmän hastighetsbegränsning.* I lagen intas ett stadgande om allmän hastighetsbe-



gränsning. Ett motsvarande stadgande finns nu som riktgivande i förordningen, men om överskridande av hastighetsbegränsningen blir straffbart enligt lagen, måste också detta stadgande ingå i lagen.

Polisens, tullverkets och gränsbevakningsväsendets fordon eller utryckningsfordon kan överskrida den allmänna hastighetsbegränsningen om uppgifterna det kräver. Momentet motsvarar 25 § 3 mom. vägtrafiklagen.

30 §. *Tillstånd till tävlingar och övningar.* De grunder enligt vilka tillstånd skall krävas för ordnande av tävlingar och övningar föreslås bli utökade: verksamheten skall vara återkommande och fortgående i samma terräng. Tillstånd krävs dock också för enskilda evenemang om de medför avsevärda men eller olägenheter. I lagen stadgas om grunderna för menligheten.

En stor del av miljöolägenheterna av trafiken på isen beror på verksamheten på anlagda isbanor. Dessa banor finns ofta nära bosättningen. För att tävlingar och övningar med motordrivna fordon skall kunna dirigeras bort från störningskänsliga områden krävs en bedömning av miljöeffekterna. Enligt den föreslagna definitionen av begreppet terräng hör också isbelagda vattenområden till terrängen och därmed behövs för återkommande tävlingar och övningar på isområden tillstånd av kommunens miljövårdsnämnd.

Eftersom det i samband med den detaljerade planeringen eller för avgöranden som gäller förläggningsplats enligt hälsovårdslagen måste utredas vilka miljöeffekter projekten har, föreslås, att om en tävlings- eller övningsbana har anlagts så att den för detta ändamål har anvisats i en detaljerad plan enligt byggnadslagen eller om det för området finns ett förläggningstillstånd enligt 26 § hälsovårdslagen eller ett miljöstillstånd enligt 2 § lagen om miljöstillstånds förfarande (735/91), behövs inte tillstånd enligt 1 mom.

Tillstånd beviljas av kommunens miljövårdsnämnd, men detta kan ske först när områdets ägare eller innehavare skriftligen har gett tillstånd enligt 4 § 1 mom. till evenemanget.

31 §. *Sökande av ändring.* Besvär över kommunala beslut i enlighet med terrängtrafiklagen överklagas enligt kommunallagen hos länsstyrelsen genom kommunala besvär. Beslut om tävlingar och övningar överklagas dock genom förvaltningsbesvär, vilket är den allmänt använda besvärsvägen i miljölagarna. Avsikten är att betona den skadelidandes besvär rätt och

ändamålsenlighetsprövningen. Miljövårdsnämndens beslut om tävlingar eller övningar skall överklagas hos länsrätten inom 30 dagar efter delgivningen av beslutet.

Sådana i paragrafen nämnda särskilt vägan- de skäl på grund av vilka ett tillstånd kunde verkställas trots besvär, kunde vara t.ex. tävlingens betydelse i förhållande till de olägenheter som den som överklagat beslutet anfört, särskilt i det fall att beslutet överklagas av bara en liten del av dem som bor inom det område där tävlingen påverkar miljön.

32 §. *Tillsyn.* Övervakningen av att lagen iaktas sköts av de regionala miljöcentralerna och i kommunen av miljövårdsnämnden. Enligt förordningen angående samarbete mellan polis-, tull- och gränsbevakningsmyndigheterna övervakar dessa myndigheter tillsammans bl.a. havs- och gränsområdena. Därför föreslås 32 § bli ändrad så att också tullverket blir en sådan myndighet som övervakar att terrängtrafiklagen iaktas.

33 §. *Skyldighet att stanna.* I syfte att effektivera övervakningen föreslås att det blir obligatoriskt att stanna på tecken av en övervakningsmyndighet. Att inte stanna blir straffbart. Om stopptecken stadgas i 6 kap. vägtrafikförordningen (182/82).

34 §. *Rätt att avbryta verksamhet för vilken tillstånd krävs.* Polisen föreslås få rätt att avbryta tävlingar och övningar för vilka arrangören inte har fått sådant tillstånd med laga kraft som lagen kräver.

35 §. *Närmare stadganden.* Närmare stadganden om verkställigheten av lagen utfärdas genom förordning.

36 §. *Miljöministeriets anvisningar.* Det är viktigt att förbuds- och begränsningsområden märks ut i terrängen på ett enhetligt sätt för att syftet med förbuden och begränsningarna skall uppfyllas. Detta kräver att miljöministeriet meddelar anvisningar om utmärkningen.

## 2. Närmare stadganden och bestämmelser

Avsikten är att om den föreslagna terrängtrafiklagen utfärdas närmare bestämmelser genom en ny terrängtrafikförordning.

Avsikten är också att meddela sådana detaljerade anvisningar som avses i 36 § genom försorg av miljömyndigheterna och trafikmyndigheterna.



### 3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid ingången av januari 1995. Sådana åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter kunde dock vidtas redan innan lagen trätt i kraft.

Förbud eller begränsningar som gäller terrängen eller isbelagda vattenområden och som meddelats av länsstyrelsen eller den regionala

miljöcentralen med stöd av den tidigare lagen om begränsning av användningen av motorfordon i terräng och den nu gällande terrängtrafiklagen förblir i kraft under den tid som nämns i beslutet, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

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

## Terrängtrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

### 1 kap.

#### Allmänna stadganden

#### 1 §

#### *Syfte*

Syftet med denna lag är att förebygga men och olägenheter som användningen av motorfordon i terräng och på snöskoterleder kan orsaka naturen eller den övriga miljön, naturnäringarna eller allmänt rekreativ bruk eller något annat allmänt eller enskilt intresse samt att främja trafiksäkerheten.

Vid förebyggande av men och olägenheter och vid främjande av trafiksäkerheten skall även iaktas vad som stadgas på något annat ställe i lag.

#### 2 §

#### *Begränsning av tillämpningsområdet*

Denna lag gäller inte luftfartyg, fartyg eller båtar.

#### 3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses

1) med motordrivna fordon ett fortskaffningsmedel som rör sig med maskinkraft och som färdas på marken eller på isen eller som vid färden har kontakt med marken eller med isen och som inte färdas på skenor, och

2) med terräng markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik.

### 2 kap.

#### Förebyggande av men och olägenheter av terrängtrafik

#### 4 §

#### *Rätt att färdas i terrängen*

Det är förbjudet att utan markägarens eller markinnehavarens tillstånd färdas med, stanna eller parkera motordrivna fordon på markområden i terräng.

Tillstånd behövs dock inte för

1) polisens, tullverkets eller gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag, sjuktransporter eller brand- och räddningsväsendets uppgifter,

2) andra än i 1 punkten nämnda tjänsteuppdrag eller servicearbeten på anläggningar för energi- eller telekommunikation eller för sådan körning i samband med dessa uppdrag eller arbeten som sker under den tid marken är snötäckt eller i snöfri terräng av särskilt viktiga orsaker,

3) arbeten i anslutning till renskötseln inom det i renskötsellagen (848/90) angivna renskötselområdet under den tid marken är snötäckt eller för sådan körning i snöfri terräng som sker för utförande av nödvändiga uppgifter i anslutning till renskötseln,

4) körningar som behövs för fiske och som under den tid

marken är snötäckt företas med snöskoter av någon som får en betydande del av sin utkomst av fisket,

5) körningar som är nödvändiga på grund av svåra vägförhållanden och den stadigvarande bostadens läge,

6) svårt rörelsehindrade och deras följeslagare som rör sig i terrängen, eller för

7) motordrivna fordon att stanna och parkera utanför en tätort i omedelbar närhet av en väg, om detta är nödvändigt för att parkeringen skall kunna ske tryggt och det inte medför oskälig olägenhet för områdets ägare eller innehavare.

Var och en har rätt att färdas på isbelagda vattenområden på det sätt som stadgas i 1 kap. 24 § vattenlagen (264/61), om inte annat följer av stadgandena i denna lag. Om någon för att färdas eller för att utöva någon verksamhet behöver tillstånd av vattenområdets ägare eller innehavare, kan tillstånd på ett samfällt vattenområdes okonstituerade delägarlags vägnar beviljas också av styrelsen för vattenområdets fiskelag. Om det är frågan om ett allmänt vattenområde fattas beslutet om tillstånd av den myndighet i vars besittning området är.

### 5 §

#### *Användning av motordrivna fordon i terräng*

När ett motordrivet fordon förs utanför väg skall iakttas den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada.

Ett motordrivet fordon skall i terräng användas så att skador på och olägenheter för naturen och den övriga miljön, fastigheter och naturnärningar undviks samt så att bosättningen och den övriga miljön inte störs i onödan.

### 6 §

#### *Åldersgräns*

Motordrivna fordon får i terräng framföras av personer som fyllt 12 år.

Åldersbegränsningen i 1 mom. gäller inte förare av motordrivna fordon vid körning enbart på arbetsplats-, fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområden som är avstängda för allmän trafik eller på andra liknande områden.

Ett motordrivet fordon får inte för körning på andra områden än sådana som avses i 2 mom. överlåtas att föras av någon som inte har fyllt 12 år.

### 7 §

#### *Förbud och begränsningar som gäller fordonstyp*

Om användningen i terräng av ett motordrivet fordon av viss typ medför särskilt betydande

de men för naturen eller den övriga miljön, för naturnärningar eller allmän rekreation eller för något annat allmänt intresse, kan statsrådet förbjuda eller begränsa användningen i terräng av denna fordonstyp.

### 8 §

#### *Regionala förbud och begränsningar*

En regional miljöcentral kan för att förebygga men och olägenheter som avses i 1 § förbjuda eller begränsa användningen av motordrivna fordon inom ett visst markområde eller isbelagt vattenområde för annan trafik än sådan som nämns i 4 § 2 mom. 1 eller 2 punkten. Förbudet eller begränsningen gäller en viss tid eller tills vidare.

Förbud eller begränsningar, med undantag av hastighetsbegränsningar, gäller inte körning som avses i 4 § 2 mom 3—6 punkten, om inte den regionala miljöcentralen av särskilt vägande skäl bestämmer något annat.

Den regionala miljöcentralen kan i sitt beslut enligt 1 mom. bestämma att hastighetsbegränsningen i terräng skall vara lägre än den allmänna hastighetsbegränsning som stadgas med stöd av 29 §.

### 9 §

#### *Behandling av förbuds- och begränsningsärenden*

En framställan om att regionala förbud eller begränsningar skall utfärdas kan göras av kommunen eller en medlem i kommunen, av ett renbeteslag eller av en myndighet, ett samfund eller en markägare som berörs av saken. Utfärdandet av förbud eller begränsningar kan också anhängiggöras av den regionala miljöcentralen.

Den regionala miljöcentralen skall innan ett förbud eller en begränsning utfärdas höra den kommun inom vars område förbudet eller begränsningen kommer att gälla samt ge de myndigheter, samfund, markägare och andra som berörs av saken möjlighet att bli hörda.

Utfärdas ett förbud eller en begränsning på framställan av en kommun, skall förbudet eller begränsningen utformas enligt framställningen, om det inte är nödvändigt att avvika från

den med hänsyn till ett opartiskt bemötande av medborgarna eller regional enhetlighet eller av någon annan särskild orsak.

### 10 §

#### *Ikraftträdande av förbud och begränsningar*

Den regionala miljöcentralen kan förordna att ett förbud eller en begränsning, trots att ändring har sökts, träder i kraft på det sätt som har bestämts i beslutet, efter det att beslutet har tillkännagivits. Besvärinstansen kan dock förbjuda verkställigheten av beslutet.

### 11 §

#### *Utmärkning av förbud eller begränsningar*

Regionala förbud eller begränsningar skall utmärkas på det område som de gäller eller i dess närhet. Den regionala miljöcentralen skall i sitt beslut om förbud eller begränsning bestämma om utmärkningen. Om det i beslutet inte bestäms annat beträffande utmärkningen, är det den regionala miljöcentralen som ansvarar för utmärkningen av förbudet eller begränsningen. Skyldig att utmärka förbud eller begränsningar på statens markområden eller isbelagda vattenområden är dock den myndighet i vars besittning området är. Om ett förbud eller en begränsning har utfärdats enbart för att skydda ett enskilt intresse, är det sökanden som ansvarar för utmärkningen.

Märken som utvisar förbud eller begränsningar får oberoende av samtycke placeras på ett område som någon annan äger eller innehar, om ägaren eller innehavaren inte åsamkas nämnvärd olägenhet av märkena.

### 12 §

#### *Ändring av beslut*

Den regionala miljöcentralen kan ändra ett beslut som meddelats med stöd av 8 §, om de förhållanden som rådde när beslutet fattades väsentligt har förändrats. Härvid skall 9—11 §§ iakttas i tillämpliga delar.

### 3 kap.

#### **Snöskoterleder**

### 13 §

#### *Snöskoterled*

En allmän rätt att under den tid marken är

snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (*snöskoterled*) kan grundas så som denna lag stadgar.

En snöskoterled är en i 2 § vägtrafiklagen definierad väg, som är avsedd för snöskotertrafik. Till en snöskoterled kan även höra sådana rastområden för vilka det finns ett permanent behov och serviceområden för leden.

Om anläggande och indragning av snöskoterleder på skyddsområden som enligt lagen om naturskydd (71/23) tillhör staten beslutar Forststyrelsen eller skogsforskningsinstitutet, beroende på besittningsförhållandet. I stället för stadgandena i detta kapitel tillämpas på dessa leder de villkor som föreskrivs i beslut av Forststyrelsen eller skogsforskningsinstitutet. Om en snöskoterled anläggs på ett enskilt naturskyddsområde tillämpas vad som i lagen om naturskydd stadgas om inrättande av dessa områden.

### 14 §

#### *Ansvarig för en led*

Ansvarig för en led kan vara en kommun, en samkommun, staten eller ett samfund eller en näringsidkare.

Den som ansvarar för leden godkänns av kommunens miljövårdsnämnd i samband med beslutet om planen för snöskoterleden. För byte av ansvarig för leden behövs godkännande av kommunens miljövårdsnämnd.

### 15 §

#### *Plan för snöskoterled*

Den som vill anlägga en snöskoterled skall göra upp en plan för leden, vilken godkänns genom beslut av kommunens miljövårdsnämnd.

I planen för leden skall ledens sträckning och de rast- och serviceområden som hör till leden, anges så att de vid behov kan utmärkas i terrängen på basis av planen. I planen skall också nämnas genom vilka fastigheter leden planeras bli dragen.

### 16 §

#### *Anläggande av snöskoterled*

Snöskoterleden anläggs på basis av den plan för leden som vunnit laga kraft, antingen vid

en ledförrättning eller genom ett skriftligt avtal mellan markägaren och den som ansvarar för leden.

En snöskoterled får inte anläggas, om dess användning medför avsevärda olägenheter för naturen eller den övriga miljön, naturnäringarna, jord- och skogsbruket, allmänt rekreationsbruk eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Snöskoterleden kan anläggas oberoende av om ägaren eller innehavaren av markområdet eller vattenområdet har givit sitt samtycke, om leden är nödvändig för att skapa en allmän trafikförbindelse eller med tanke på allmänt rekreationsbruk och den inte medför avsevärda olägenheter för ägaren eller innehavaren av markområdet eller för renskötseln.

Skadan och men som en snöskoterled åsamkar en fastighet, ägaren eller innehavaren av ett markområde, renskötseln och det yrkesmässiga fisket skall ersättas av den som ansvarar för leden.

## 17 §

### *Ledförrättning*

Den som ansvarar för leden skall ansöka om ledförrättning hos lantmäteribyrå inom ett år från det planen för leden har godkänts genom ett beslut som vunnit laga kraft.

Vid ledförrättningar som hålls för anläggande av snöskoterleder skall i tillämpliga delar iaktas vad som i 5—8 §§ lagen om friluftsliv (606/73) stadgas om ansökan om friluftsledsförrättning, kostnader, förrättningsmän, förrättningens gång samt ersättningar, om inte något annat följer av denna lag.

Om annat förfarande vid en ledförrättning, om sökande av ändring i ett beslut eller en åtgärd i samband med förrättningen samt om anteckning i fastighetsregistret gäller i tillämpliga delar vad som i lagen om enskilda vägar (358/62) stadgas i fråga om vägförrättningar, såvida inte något annat följer av denna lag.

## 18 §

### *Införande av avtalsbaserade leder i fastighetsregistret*

En snöskoterled som baserar sig på ett avtal och som är avsedd att vara permanent skall införas i fastighetsregistret under respektive fastighet, om den som ansvarar för leden så önskar. En ledförrättning som baserar sig på

avtal skall enligt 17 § om ledförrättning utföras för att fastslå ledens sträckning och för behandling av sådana ärenden som avtalet ger anledning till.

## 19 §

### *Ibrukttagande av led*

När planen för en led har vunnit laga kraft, ersättningar betalts och leden utmärkts i terrängen, kan leden tas i allmänt bruk.

Den som ansvarar för leden har rätt att avlägsna träd, buskar och andra mindre naturhinder som medför olägenhet för körning längs leden. Den som ansvarar för leden skall vid behov i ledstängsel göra och hålla i skick sådana portar, grindar eller andra anordningar att leden inte är till men för ett ändamålsenligt nyttjande av fastigheten eller för renskötseln.

## 20 §

### *Uppgifter och skyldigheter för den som ansvarar för en led*

Den som ansvarar för en snöskoterled skall se till att leden varje år då den tas i bruk är farbar och att det därvid längs leden placeras ut vägmärken som anger ledens sträckning och platser som innebär väsentlig fara för trafiken samt andra nödvändiga vägmärken.

## 21 §

### *Ansvar för skador*

Den som upprätthåller leden är inte skyldig att ersätta den som använder leden eller tredje part för skador som åsamkats dem då de använt leden, om inte skadan har berott på vårdslöshet eller uppsåt av den som upprätthåller leden. Ersättningen för skador fastställs med iakttagande i tillämpliga delar av stadgandena i skadeståndslagen (412/74).

Om ersättningar som fastställs vid ledförrättningen stadgas i 16 § 4 mom och 17 § 2 mom.

## 22 §

### *Flyttning av led*

Om bestående flyttning av en snöskoterled gäller i tillämpliga delar vad som stadgas om anläggande av en led.

Kommunens miljövårdsnämnd kan ge tillstånd att tillfälligt eller i mindre omfattning

ändra ledens sträckning i terrängen, om markägaren eller markinnehavaren ger sitt samtycke.

## 23 §

*Indragning av led*

En snöskoterled dras in på anmälan av den som ansvarar för leden. Kommunens miljövårdsnämnd kan dra in en snöskoterled eller en del av den också om det till följd av ändrade förhållanden inte längre finns ett allmänt behov av leden eller någon del av den eller om det framkommer andra särskilda skäl. I beslutet om indragning av leden kan fastställas vilka åtgärder indragningen av leden förutsätter.

Kommunen skall göra anmälan om indragningen av leden eller en del av den till fastighetsregisterföraren, som skall se till att behövliga anteckningar om indragningen görs i fastighetsregistret.

## 24 §

*Körning på skogsväg*

Körning med snöskoter på skogsväg är tillåten under den tid marken är snötäckt, om väghållaren har stängt av vägen för trafik med andra motordrivna fordon än snöskotrar.

En skogsväg kan stängas av utan hinder av 96 § lagen om enskilda vägar. Om det för inrättande av skogsvägen har beviljats eller om det för underhåll av den beviljas statligt eller kommunalt bidrag enligt nämnda lag, kan vägen stängas av endast om kommunen har godkänt avstängningen.

På en avstängd skogsväg kan en snöskoterled anläggas.

## 4 kap.

**Straffstadganden**

## 25 §

*Terrängtrafikförseelse*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) bryter mot stadgandena i 4 § om körande med samt stannande och parkering av motordrivna fordon i terrängen,

2) bryter mot omsorgsplikten enligt 5 § 2 mom. så att gärningen är ägnad att medföra uppenbar skada på eller olägenhet för naturen,

den övriga miljön, en fastighet eller en naturnäring eller att orsaka avsevärd störning för bosättningen,

3) i strid med 6 § överlåter ett motordrivet fordon att framföras av en person som inte fyllt 12 år,

4) använder ett motordrivet fordon i terrängen i strid med statsrådets förbud eller begränsning enligt 7 § eller den regionala miljöcentralens förbud eller begränsning enligt 8 §,

5) överskrider den med stöd av 29 § fastställda allmänna hastighetsbegränsningen i terrängen,

6) bryter mot stadgandena i 30 § om tillstånd för tävlingar och övningar, eller

7) inte iakttar ett stopptecken enligt 33 § skall för *terrängtrafikförseelse* dömas till böter, om inte strängare straff stadgas i någon annan lag eller om inte annat följer av 26 §.

## 26 §

*Olovligt stannande och olovlig parkering av fordon*

För olovligt stannande eller olovlig parkering av ett motordrivet fordon enligt 4 § 1 mom. på annans mark kan parkeringsbot föreläggas i enlighet med lagen om parkeringsbot (248/70).

Om den olovliga parkeringen medför betydande olägenhet för naturen eller den övriga miljön, för en naturnäring eller för allmänt rekreatjonsbruk eller för något annat allmänt intresse, eller oskälig olägenhet för markägaren eller markinnehavaren, utdöms straff enligt 25 § 1 mom.

## 27 §

*Åtalsrätt*

Allmänna åklagaren får inte väcka åtal för en i 25 § 1 eller 2 punkten nämnd gärning, genom vilken endast en enskilds intresse, eller rätt var kränkts, om inte målsäganden anmäler den till åtal.

## 5 kap.

**Särskilda stadganden**

## 28 §

*Specialtillstånd av en regional miljöcentral*

En regional miljöcentral kan på ansökan

bevilja den vars rörelseförmåga på grund av ålder, skada eller sjukdom är begränsad, tillstånd att avvika från förbud eller begränsningar enligt 4 eller 8 §.

## 29 §

*Allmän hastighetsbegränsning*

Om allmän hastighetsbegränsning i terräng stadgas i förordning. Den allmänna hastighetsbegränsningen gäller inte tävlingar eller övningar enligt 30 § eller i 6 § 2 mom. avsedda områden är avstängda för allmän trafik.

Föraren av ett utryckningsfordon, eller ett fordon som används för övervakning av terrängtrafik får överskrida den i 1 mom. avsedda högsta tillåtna hastigheten, om uppgiftens brådskande natur oundgängligen kräver det.

## 30 §

*Tillstånd till tävlingar och övningar*

För anordnande av återkommande eller fortgående tävlingar eller övningar med motordrivna fordon i samma terräng skall, utöver vad som i andra lagar stadgas om tillstånd och samtycke, ansökas om tillstånd av kommunens miljövårdsnämnd. Tillstånd behövs dock inte för ett område som i stads- eller byggnadsplan har reserverats för ändamålet eller för ett område som har beviljats miljötillstånd enligt lagen om miljötillståndsförfarande (735/91).

Tillstånd skall ansökas också för anordnande av ett enstaka evenemang, om detta kan väntas medföra avsevärda men för naturen, den övriga miljön, bosättningen, allmänt rekreativ bruk, fisket eller något annat allmänt eller enskilt intresse. Miljövårdsnämndens tillstånd behövs dock inte för övningar som genomförs av polisen, av myndigheter inom brand- och räddningsväsendet eller av försvarsmakten.

Förutsättningar för att tillstånd enligt denna paragraf skall beviljas är att evenemanget uppfyller tillräckliga säkerhetskrav och inte medför oskäligt men för naturen eller den övriga miljön, för fisket, bosättningen, allmänt rekreativ bruk eller något annat allmänt intresse, samt att områdets ägare eller innehavare har givit skriftligt tillstånd till verksamheten.

## 31 §

*Sökande av ändring*

Vid besvär över tillstånd enligt 30 § tillämpas

lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

## 32 §

*Tillsyn*

Verkställigheten av denna lag och den högsta tillsynen över att den iakttas ankommer på miljöministeriet. Den allmänna tillsynen i fråga om denna lag och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den utövas, av den regionala miljöcentralen inom sitt verksamhetsområde och i kommunerna av kommunens miljövårdsnämnd.

Användningen av motordrivna fordon i terräng övervakas av polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet.

Forststyrelsen och Skogsforskningsinstitutet övervakar på den mark som de innehar användningen av motordrivna fordon i terrängen.

## 33 §

*Skyldighet att stanna*

Föraren av ett motordrivet fordon skall omedelbart stanna på tecken av följande tjänstemän som bär uniform eller ett synligt tjänstemärke:

- 1) polis-, tull- eller gränsbevakningsman
- 2) sådan tjänsteman vid Forststyrelsen eller Skogsforskningsinstitutet som har polisbefogenheter.

## 34 §

*Rätt att avbryta tillståndspliktig verksamhet*

Polisen kan avbryta ett evenemang som avses i 30 §, om tillstånd som har vunnit laga kraft inte har erhållits för det.

## 35 §

*Närmare stadganden*

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

## 36 §

*Miljöministeriets anvisningar*

Miljöministeriet meddelar vid behov anvisningar om utfärdande och utmärkning av förbud och begränsningar som gäller användningen av motordrivna fordon i terräng, om snöskoterleder och planeringen av dem samt

om annat förebyggande av men och olägenheter som användningen av motordrivna fordon orsakar naturen eller den övriga miljön, allmänt rekreatjonsbruk eller naturnäringar.

## 37 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 199 .

Genom denna lag upphävs terrängtrafiklagen av den 12 april 1991 (670/91) med senare ändringar. Åtgärder som verkställigheten av

denna lag förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

## 38 §

*Övergångsstadgande*

Förbud eller begränsningar som länsstyrelsen eller den regionala miljöcentralen har utfärdat med stöd av den i 37 § 2 mom. upphävda lagen eller motsvarande tidigare lag gäller under den tid som nämns i beslutet om förbudet eller begränsningen, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

Helsingfors den 13 oktober 1995

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

Miljöminister *Pekka Haavisto*



## Terrängtrafikförordning

På föredragning av miljöministern stadgas med stöd av 29 och 35 §§ terrängtrafiklagen av den ( /95):

### 1 kap.

#### Behandling av förbuds- och begränsningsärenden

##### 1 §

###### *Framställan*

En framställning enligt 8 § 1 mom. terrängtrafiklagen ( /95) om utfärdande av förbud eller begränsning av användning av motordrivet fordon i terräng skall göras skriftligen till den regionala miljöcentralen i vars verksamhetsområde det område som avses i framställningen är beläget.

Av framställningen skall framgå giltighetstiden och grunderna för förbudet eller begränsningen samt andra faktorer som är viktiga med tanke på behandlingen av ärendet. Det område för vilket förbudet eller begränsningen söks skall anges på en karta i ändamålsenlig skala.

##### 2 §

###### *Begäran om utlåtanden*

Den regionala miljöcentralen skall begära ett utlåtande om framställningen av den kommun som saken gäller, såvida det inte är fråga om kommunens egen framställning. Markägaren eller markinnehavaren, renbeteslaget och tillsynsmyndigheterna samt andra som berörs av saken skall ges tillfälle att avge utlåtande om framställningen.

##### 3 §

###### *Kungörande av framställningen*

Den regionala miljöcentralen eller, om en kommun har gjort framställningen, kommunen i

fråga skall informera om framställan genom en kungörelse, som under minst 14 dagar skall vara uppsatt på kommunens anslagstavla på det sätt som stadgas i lagen om offentliga kungörelser (34/25). Om offentliggörandet av kungörelsen skall i tillräckligt god tid även annonseras i minst en dagstidning med allmän spridning på orten. Kostnaderna för kungörelsen betalas med statsmedel.

Uppgifterna om framställningen skall under kungörelsetiden vara tillgängliga i kommunen.

##### 4 §

###### *Anmärkningar*

Anmärkningar med anledning av framställningen skall riktas till den regionala miljöcentralen och tillställas kommunstyrelsen inom 14 dagar från utgången av kungörelsetiden. Kommunen skall tillstålla den regionala miljöcentralen anmärkningarna.

##### 5 §

###### *Kungörande av beslut*

Den regionala miljöcentralen skall kungöra sitt beslut genom att i tillämpliga delar iaktta vad som stadgas i 3 §. Av kungörelsen angående beslutet skall framgå vem som utfärdat beslutet, datum för utfärdande, beslutets huvudsakliga innehåll samt när förbudet och begränsningen träder i kraft. Av kungörelsen skall även framgå var närmare uppgifter om beslutet kan fås.

##### 6 §

###### *Delgivning av beslut*

Den som gjort framställningen, kommunen i

fråga, markägaren eller markinnehavaren samt de tillsynsmyndigheter saken berör skall av den regionala miljöcentralen delges beslutet i god tid innan förbudet eller begränsningen träder i kraft. Ett beslut som gäller ett renskötselområde skall även delges renbeteslaget.

Kommunen skall hålla uppgifterna om beslutet tillgängliga så länge som förbudet eller begränsningen gäller.

## 2 kap.

### Behandling av ärenden angående snöskoterled

#### 7 §

##### *Innehållet i en plan för snöskoterled*

I en plan för en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagens 13 § skall ledens sträckning och eventuella biområden anges så att de på basis av planen kan märkas ut i terrängen. I planen skall även nämnas de fastigheter över vilka leden är avsedd att gå samt lämnas andra uppgifter som behövs med tanke på anläggandet och upprätthållandet av leden. Till planen skall fogas en karta i ändamålsenlig skala som visar ledens sträckning.

#### 8 §

##### *Begäran om utlåtanden*

Innan en ledplan godkänns skall behövliga utlåtanden om den begäras och de som berörs av saken ges tillfälle att bli hörda. Härvid skall 2 och 3 §§ iakttas i tillämpliga delar.

#### 9 §

##### *Tillkännagivande av beslut*

Ett beslut av kommunens miljövårdsnämnd om godkännande av en ledplan skall tillkännages med iakttagande av 5 och 6 §§ i tillämpliga delar.

#### 10 §

##### *Kungörelsekostnader*

Den som svarar för en led skall betala de kungörelsekostnader som föranleds av förfarandet vid godkännande av ledplanen. De kungörelsekostnader som föranleds av fastställandet av den kommunala miljövårdsnämndens beslut betalas dock med statsmedel.

## 3 kap.

### Särskilda stadganden

#### 11 §

##### *Terrängtrafikmärke*

*Terrängtrafikförbjuden.* Märket anger att den regionala miljöcentralen med stöd av 7 § terrängtrafiklagen har förbjudit eller begränsat terrängtrafik.



Ett terrängtrafikmärkes storlek är 400 x 400 mm. Av särskilda skäl får storleken vara 600 x 600 mm eller 200 x 200 mm.

#### 12 §

##### *Terrängtrafikmärkets tillägsskyltar*

För att förtydliga ett terrängtrafikmärkes syfte eller objekt, för att ange dess verkningsområde eller giltighetstid eller för att begränsa dess verkan kan terrängtrafikmärket förses med en rektangulär tillägsskylt som fästs nedanom märket.

Som tillägsskylt kan även användas de tillägsskyltar som nämns i vägtrafikförordningens 21 §.

#### 13 §

##### *Terrängtrafik i samband med renskötsel*

Renbeteslagets renvärd eller vicevärd beslutar när de uppgifter som nämns i 4 § 2 mom. 3 punkten terrängtrafiklagen är nödvändiga.

Renvärden eller vicevärden skall ge en renkarl som i renskötsel färdas med motordrivet fordon i snölös terräng ett skriftligt intyg över att de uppgifter som nämns i 1 mom. är nödvändiga. Intyget är giltigt högst två år.

Intyget skall medföras under färden och på begäran visas för tillsynsmyndigheten.

14 §

*Hastighetsbegränsning*

Ett motordrivet fordon's högsta tillåtna hastighet i terräng på land är 60 km/h. Hastighetsbegränsningen gäller dock inte tävlingen eller öv-

ningar som avses i terrängtrafiklagens 30 §, om området i fråga är avstängt för annan trafik.

På istäckta vattenområden är högsta tillåtna hastigheten 80 km/h. Om en bogserbar släpvagn med passagerare kopplats till fordonet, är högsta tillåtna hastigheten i terräng dock maximalt 40 km/h.

\_\_\_\_\_

Denna förordning träder i kraft den  
199 .

\_\_\_\_\_

