

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om enskilda vägar och till vissa lagar som har samband med den**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny lag om enskilda vägar. Lagen ersätter lagen om enskilda vägar som trädde i kraft 1963. Samtidigt föreslås att det ska göras mindre ändringar, främst av tekniskt slag, i fastighetsbildningslagen, markanvändnings- och bygglagen, den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk, lagen om friluftsliv, lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt, lagen om ersättning för miljöskador, lagen om samfällda skogar, gruvlagen och lagen om statens skogsbruksaktiebolag.

Målet med den föreslagna lagen är att skapa förutsättningar för att utveckla och underhålla det enskilda vägnätet i dagens förhållanden med beaktande av bland annat urbaniseringen och förändringen i åldersstrukturen på landsbygden samt naturresursekonomin och näringslivets behov. Lagstiftningen om enskilda vägar förtydligas och moderniseras vad gäller såväl skrivsätt som innehåll. Bestämmelser som är överflödiga, föråldrade och överlappar annan lagstiftning slopas.

I syfte att lätta upp och förtydliga tillståndsförfarandena ges vägdelägarna rätt att besluta om placeringen av sådana ledningar som placeras i marken och som betjänar en fastighet eller samhället samt tillhörande mindre anordningar på en enskild vägs vägområde. I fortsättningen ska markägarens tillstånd inte längre behövas för detta. Väglaget kan ge sitt samtycke till att placera ledningar på en enskild vägs vägområde.

Bestämmelserna om kommunernas vägnämnder slopas och de uppgifter som tidigare tillfallit dessa överförs till övriga myndigheter. Bestämmelserna om bidrag till enskilda vägar moderniseras genom att understödsriterierna gallras och fördelningen av det nuvarande statsunderstödet överförs till landskapen som inleder sin verksamhet 2020.

Den föreslagna lagen avses förtydliga ansvaret mellan olika aktörer då det gäller att anlägga, underhålla och färdas på enskilda vägar. Utgångspunkten är att utomstående ska ha tillstånd för att använda en enskild väg och att en avgift kan tas ut för sådan användning. Tillstånd att använda vägen ska dock inte heller i framtiden behövas för sådan verksamhet som är sporadisk och sker med stöd av allemansrätten och inte klart ökar underhållskostnaderna för vägen. Lagen ska göra det möjligt att grunda vägrätt till förmån för kommunerna, landskapen och staten i sådana fall där de styr trafiken till enskilda vägar, exempelvis i fall då trafiken på den enskilda vägen ökar avsevärt till följd av genomförandet av en detaljplan. Ställningen för sådana enskilda vägar som är belägna på detaljplaneområden förtydligas. Ett syfte med den föreslagna lagen är också att sporra vägdelägarna till att organisera sig och till att uppdatera de administrativa uppgifterna om den enskilda vägen. Enligt förslaget ska det bli möjligt att bilda och slå samman väglag genom vägdelägarnas beslut, utan vägförrättning. I fortsättningen ska väglagen kunna införa regler för dem själva så att det i särskilt överenskomna frågor ska vara möjligt fatta beslut som avviker från lagen. Därtill gör reformen det möjligt att delegera väghållningen till externa aktörer.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2020.

---

**SISÄLLYS**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
ALLMÅN MOTIVERING .....	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE .....	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen utomlands .....	8
2.2.1 Sverige.....	8
2.2.2 Danmark .....	10
2.3 Bedömning av nuläget .....	11
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	12
3.1 Målsättning .....	12
3.2 Alternativ .....	13
3.3 De viktigaste förslagen.....	18
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	21
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	21
4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....	28
4.3 Miljökonsekvenser .....	28
4.4 Samhälleliga konsekvenser .....	29
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	32
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial .....	32
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	33
5.2.1 Det allmänna innehållet i remissyttrandena .....	33
5.2.2 Remissyttrandenas huvudsakliga innehåll enligt ärendegrupp och beaktande av dem .....	34
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	40
DETALJMOTIVERING .....	42
1 LAGFÖRSLAG .....	42
1.1 Lagen om enskilda vägar .....	42
1 kap. Allmänna bestämmelser .....	42
2 kap. Vagrätt och andra vägrelaterade rättigheter.....	45
3 kap. Vaghållning och användning av väg .....	56
4 kap. Vaghållningsskyldighet .....	66
5 kap. Förvaltning av enskild väg .....	73
6 kap. Förrättning av enskild väg .....	84
7 kap. Understöd .....	92
8 kap. Särskilda bestämmelser .....	95
9 kap. Ikraftträdande .....	98
1.2 Fastighetsbildningslagen.....	103
1.3 Markanvändnings- och bygglagen .....	103
1.4 Den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk.....	104
1.5 Lagen om friluftsliv .....	104
1.6 Lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt.....	104
1.7 Lagen om ersättning för miljöskador .....	104
1.8 Lagen om samfälliga skogar .....	105
1.9 Gruvlagen.....	105
1.10 Lagen om statens skogsbruksaktiebolag .....	105
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	105
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	105

## RP 147/2017 rd

4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING ....	106
	LAGFÖRSLAG .....	111
	Lag om enskilda vägar .....	111
	Lag om ändring av fastighetsbildningslagen.....	146
	Lag om ändring av markanvändnings- och bygglagen.....	149
	Lag om ändring av 16 och 17 § i den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk .....	151
	Lag om ändring av lagen om friluftsliv.....	153
	Lag om ändring av 3 och 11 § i lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt .....	154
	Lag om ändring av 12 § i lagen om ersättning för miljöskador .....	155
	Lag om ändring av 39 § i lagen om samfällda skogar.....	156
	Lag om ändring av 87 § i gruvlagen.....	157
	Lag om ändring av 4 § i lagen om statens skogsbruksaktiebolag .....	158
	BILAGOR.....	159
	PARALLELLTEXT .....	159
	Lag om ändring av fastighetsbildningslagen.....	159
	Lag om ändring av markanvändnings- och bygglagen.....	163
	Lag om ändring av 16 och 17 § i den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk .....	166
	Lag om ändring av lagen om friluftsliv.....	168
	Lag om ändring av 3 och 11 § i lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt .....	169
	Lag om ändring av 12 § i lagen om ersättning för miljöskador .....	170
	Lag om ändring av 39 § i lagen om samfällda skogar.....	171
	Lag om ändring av 87 § i gruvlagen.....	172
	Lag om ändring av 4 § i lagen om statens skogsbruksaktiebolag .....	173

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Vägnätet omfattar landsvägar, gator och enskilda vägar. De enskilda vägarna är längdmässigt den största gruppen av vägtrafikleder. I Finland finns cirka 360 000 kilometer enskilda vägar som underhålls av enskilda vägdelaägare. De enskilda vägar som är berättigade till statligt understöd uppgår i dagsläget till cirka 55 000 kilometer. Vid dessa vägar bor cirka en halv miljon människor och det finns närmare 190 000 sommarstugor inom vägarnas verkningsområde, vilket innebär cirka 40 procent av hela landets semesterbostadsbestånd. Det finns cirka 90 000 kilometer vägar som används av fast bosättning, uppskattningsvis 120 000 kilometer skogsbilvägar samt cirka 110 000 kilometer andra skogs- och stugvägar som är kördugliga med bil. Utöver dessa finns det ännu ett betydande antal huvudsakligen fastighetsspecifika körspår, gårds- och åkervägar av lättare konstruktion. För närvarande finns uppskattningsvis cirka 53 000 väglag för enskilda vägar.

Anläggningen och underhållet av enskilda vägar finansieras i stor utsträckning av de privatpersoner som bor vid de enskilda vägarna. I dagsläget är det möjligt att få både statsunderstöd och kommunalt understöd för underhåll och förbättring av enskilda vägar. Statsunderstödet nivå har varierat under årens lopp, men den allmänna tendensen har varit sjunkande. Kommunerna bidrar med cirka 30 miljoner euro årligen till enskilda vägar. För investeringar i och underhåll av enskilda vägar och skogsvägar som kan få statligt understöd har årligen använts cirka 150 miljoner euro, varav den offentliga finansieringen har varit cirka en tredjedel. Detta belopp inkluderar statsunderstöd, understöd enligt lagen om finansiering av ett hållbart skogsbruk (Kemera-stöd) och kommunalt understöd till enskilda vägar.

Lagen om enskilda vägar (358/1962) trädde i kraft den 1 januari 1963. Då den stiftades såg omgivningen mycket annorlunda ut jämfört med det nuvarande samhället. Med tanke på lagens ålder har den förhållandevis väl lyckats trygga de enskilda vägarnas funktionsduglighet och förvaltningen av vägarna i förändringssituationer, men till följd av talrika delreformer har den förlorat sin enhetliga struktur och överskådlighet och erbjuder i sin nuvarande form inte tillräckligt mycket stöd för en effektiv och flexibel förvaltning av landsbygdens infrastruktur. I denna regeringsproposition föreslås att en ny lag om enskilda vägar stiftas och att lagen från 1963 samtidigt upphävs.

### 2 Nuläge

#### 2.1 Lagstiftning och praxis

Innan lagen om enskilda vägar trädde i kraft var bestämmelserna om enskilda vägar spridda i olika lagar i slutet av 1950-talet. I samband med reformen av väghållningssystemet blev det nödvändigt att stifta en enhetlig lag även för ordnandet av väghållningen av enskilda vägar. Då lagen stiftades bodde majoriteten av finländarna ännu i glesbygdsområden och fick sin utkomst från jord- och skogsbruk, vilket syns i lagens anda och innehåll än i denna dag.

Genom delreformer har man försökt hålla lagen om enskilda vägar på den nivå som den samhälleliga utvecklingen kräver. Ändringarna i den övriga lagstiftningen har beaktats. Man har även strävat efter att svara mot förändringarna vad gäller användningen av enskilda vägar. Det har gjorts tekniska justeringar av bestämmelserna som berör själva underhållet av enskilda vägar och förvaltningen av väglag, men de grundläggande lösningarna och verksamhetsformerna är samma som de ursprungliga.

Det finns ingen administrativ klassificering av enskilda vägar, men i praktiken kan tre kategorier härledas ur lagen: förrättningsväg, avtalsväg och egen väg. En förrättningsväg har bestående vägrätter om vilka beslutats vid en lantmäteriförrättning eller vägnämnds-förrättning. Användningen av en avtalsväg grundar sig enbart på ett avtal. En egen väg är en väg på en fastighets område som endast används av fastighetsägaren. Lagen om enskilda vägar berör över huvudtaget inte egna vägar.

Det grundläggande begreppet i lagen om enskilda vägar är vägrätt. I 2 kap. genast efter de allmänna stadgandena i den nuvarande lagen föreskrivs om vägrätt samt annan för väghållning och nyttjande av väg erforderlig rätt samt om förutsättningarna för grundande av dessa. Vägrätt definieras som rätt att använda en annan fastighets område för att få bestående vägförbindelse för den fastighet som behöver vägförbindelsen. Vägrätten innefattar rätt att anlägga och använda en väg samt rätt till väghållning på det område som är föremål för vägrätten. I regel grundas vägrätten för en fastighet. Enligt den nuvarande lagen kan vägrätt emellertid också grundas för ett outbrutet område, samfärd skog, gruva och sådan byggnad eller inrättning på annans mark som är avsedd att vara bestående. Den för vilken en enskild väg är av vikt för idkande av näring, kan också ges rätt att använda vägen. Ägarna till de fastigheter som innehar vägrätt samt näringsidkare som har fått nämnda rätt att använda vägen anses vara vägdelägare.

Efter bestämmelserna om vägrätterna föreskrivs i 3 kap. om väghållningsskyldighet, som är ett annat centralt begrepp i anslutning till systemet med enskilda vägar. Enligt den nuvarande lagen är vägdelägare med väghållningsskyldighet var och en som fått rätt till väg eller rätt att använda väg eller vars fastighet helt eller delvis finns på det område som vägen bör anses betjäna genom att den behövs eller kan begagnas för transporter till och från området. Vägdelägare som är väghållningsskyldiga är alltså ägare till fastigheter som innehar vägrätt samt sådana näringsidkare som har fått nämnda rätt att använda vägen. Utöver dessa kan sådana fastigheter som finns på det område som vägen betjänar åläggas att delta i väghållningen. Enligt lagens huvudregel ska väghållningen ombesörjas för gemensam räkning, men undantagsvis är det också möjligt att genomföra väghållningen enligt så kallad vägdelning, så att varje delägare ansvarar för väghållningen på en viss sträcka av vägen. Väghållningsskyldigheten fördelas mellan delägarna efter den nytta var och en anses ha av vägen. Detta sker med hjälp av vägenheter. Vägavgifter fastställs för vägdelägarna på grundval av vägenheterna. Vid bedömningen av nyttan beaktas hur vägdelägaren använder vägen för olika ändamål och hur lång del av vägen vägdelägaren använder. Lantmäteriverket har utarbetat en anvisning för indelningen i vägenheter som används vid vägförrättningar av enskilda vägar och som ofta tillämpas av väglag. I fråga om skogsvägar kan man av vägdelägarna i stället för vägavgifter ta ut bruksavgifter på basis av genomförda transporter. För trafik av andra än vägdelägare kan bestämmas en bruksavgift för den som använder vägen.

Efter bestämmelserna om väghållningsskyldigheten föreskrivs i 4 kap. om ersättningar. Grundprincipen är att ersättning betalas för upplåtelse av mark samt för skada, men eller kostnader som åsamkas fastighetsägaren, en vägdelägare eller innehavaren av en annan vägrätt till följd av en åtgärd med stöd av lagen.

I 5 kap. föreskrivs om vägförrättningar. Vid vägförrättningar enligt lagen om enskilda vägar fattas beslut om bland annat sådana rätter som ska grundas vid anläggning av ny väg, flyttning av befintlig väg och tillhörande rättigheter och skyldigheter samt exempelvis grundande av vägrätt för en sådan befintlig väg till vilken ingen annan än fastighetens ägare eller innehavare tidigare har haft bestående rätt. Vägförrättningen kan också vara en lokal vägförrättning, där oklarheter i anslutning till vägrätterna för ett angivet område ordnas upp. Vägförrättningen motsvarar en fastighetsförrättning enligt fastighetsbildningslagen (554/1995). Kapitlet om vägförrättningar innehåller flera bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i fastighets-

## RP 147/2017 rd

bildningslagen. Kapitlet är mycket detaljerat och styr genomförandet av förrättningar av enskilda vägar.

Bestämmelser om vägnämnder och deras uppgifter finns i 6 kap. Enligt lagen ska det i kommunen finnas en vägnämnd eller något annat kollegialt organ som kommunen utser, dock kan detta organ inte vara kommunstyrelsen. Vägnämnden innehar uppgifter i anslutning till befintliga vägar, till exempel oklarheter i anslutning till vägarna, grundande av tilläggsvägrätt, tvistlösning och förvaltning av väglag.

Vägdelägare kan fritt komma överens om väghållningen eller också kan ett väglag grundas för att sköta ärenden som gäller vägen. I 7 kap. finns bestämmelser om väglaget och dess organ. Väglag kan grundas endast vid vägförrättning eller genom beslut av en vägnämnd. I kapitlet definieras bland annat vägdelägarnas befogenheter vid väglagets stämmor samt sysslomannens och bestyrelsens uppgifter.

Efter bestämmelserna om väglaget finns i 8 kap. bestämmelser om vägdelägare som inte bildar väglag och i 9 kap. bestämmelser om ansvar på grund av väghållning. Vägdelägarna ska tillsammans ansvara för förbindelser med anknytning till gemensam väghållning i enlighet med den skyldighet de vid nämnda tidpunkt enligt vägenheterna hade att delta i väghållningen av den väg förbindelsen avser.

I 10 kap. föreskrivs om annan användning av väg och användning av annan mark tillfälligt såsom väg. I kapitlet fastställs bland annat vilka villkor som gäller för att utomstående ska få använda en enskild väg. I kapitlet föreskrivs också att en tillfällig väg kan anordnas på annans mark vid en vägförrättning om en väg till följd av vägarbete, bro- eller jordras, översvämning eller annan sådan orsak inte kan användas för sitt ändamål. Om staten eller en kommun gett bidrag för vägen får man inte hindra trafik av personer som inte är vägdelägare. Väglagets eller vägdelägarnas tillstånd behövs dock för regelbunden användning av vägen.

I 11 kap. finns bestämmelser om indragning av en väg och upphävande av rättigheter som är förknippade med en väg. En väg eller en vägdel kan dras in, om förhållandena är så förändrade att det område som behövs för vägen eller vägdelen inte längre skulle kunna erhållas med stöd av 8 § och vägen eller vägdelen inte är oundgänglig för någon vägdelägare. En väg kan också dras in om vägen eller vägdelen har blivit obehövlig, eller om allmänt behov kräver indragning. Vidare föreskrivs i 12 kap. om verkställighet och tvångsåtgärder.

I 13 kap. finns bestämmelser om statligt och kommunalt bidrag för väghållning. I kapitlet fastställs bland annat de kriterier för bidrag som bestämmer vilka enskilda vägar som är berättigade till statsunderstöd. För att en väg ska vara berättigad till statsunderstöd krävs det enligt villkoren för statsunderstöd enligt bidragssystemet i lagen om enskilda vägar att vägen ska vara farbar med bil, att det finns åtminstone tre fast bosatta hushåll vid vägen och att bosättningen använder minst en kilometer av vägen eller också ska vägen vara en livlig genomfartsväg som är viktig för trafiken. Statsunderstödsanslaget till enskilda vägar används för förbättring och underhåll av enskilda vägar i glesbygdsområden, men inte för anläggning av enskilda vägar eller underhåll av färjor på enskilda vägar eller andra specialobjekt. Det årliga statliga underhållsbidraget slopades i praktiken år 1996, även om bestämmelserna fortsättningsvis finns kvar i lagen. Kommunerna har fullständig beslutanderätt om kommunala bidrag.

Understödsanslaget till enskilda vägar används för att trygga jämlika möjligheter att röra sig och bidra till vägar som behövs för fast bosättning och primärproduktion i proportion till deras betydelse. Statsunderstödet riktas i första hand till förbättring av enskilda vägar samt till användning och underhåll av färjor. Genom understödet kan vägnätet bevaras och väghållningsansvaret för vägdelägare minskas. Vid beviljandet av understöd följs statsunderstöds-

## RP 147/2017 rd

gen och lagen om enskilda vägar. Varje år fattas beslut om hur stort anslag som finns tillgängligt i budgeten.

Väghållningssystemet för landets vägnät är i princip tydligt. Staten sörjer för landsvägar, kommunerna för gator och enskilda personer för enskilda vägar. Det är i praktiken svårt att ändra den administrativa klassen för en väg. Vad gäller enskilda ändringar handlar det främst om ekonomiska intressen och på allmän nivå handlar det också om politik. Man har inte lyckats skapa en fullständigt konsekvent klassificering av vägar. I landsvägsnätet finns vägar som har förlorat sin betydelse som allmänna vägar. Enskilda vägar sköts eller fungerar som gator. Nätet av enskilda vägar omfattar i viss mån vägar som snarare har en allmän än enskild betydelse.

Det är främst vägdelägarna som ansvarar för underhållet av enskilda vägar. Vägdelägarna fastställer vilken nivå av väghållning de behöver och finansierar den själv. Staten och kommunerna kan emellertid ge understöd till olika väghållningsändamål. Trots detta har de enskilda vägarna i vårt land börjat förfalla. Orsakerna till detta är bristande kunskaper och den allt mer allmänna bristen på intresse för väghållning i takt med att den befolkning som bor vid enskilda vägar blir äldre medan den yngre befolkningen flyttar till städer samt den knappa finansiering som finns tillgänglig för att underhålla och förbättra enskilda vägar.

För en del av nätet av enskilda vägar är samhällets förväntningar större än vägdelägarnas egna vägbehov. Samhällets skyldighet att delta i väghållningen är obestridlig i synnerhet på sådana enskilda vägar dit trafiken styrs av samhället. Ett sådant klart fall är en enskild väg som fungerar som parallellväg till en landsväg och till vilken man permanent styr långsam trafik eller gång-, cykel- och mopedtrafik från landsvägen. Numera kan samhället delta på basis av ett avtal eller genom specialunderstöd.

I praktiken har statsunderstöden till enskilda vägar redan minskat i många års tid. För närvarande är grundnivån för anslaget för statsunderstöd till enskilda vägar 3 miljoner euro. Under den här regeringsperioden har anslaget ökat och 30 miljoner av paketet för reparationsskuld har anvisats för åren 2016–2019. År 2016 användes cirka 2,1 miljoner euro för att understöda specialobjekt. Sammanlagt 21 färjsträckor fick bidrag till ett sammanlagt belopp på cirka 3 miljoner euro. Bidrag beviljades för 13 isvägar. Antalet isvägar varierar naturligtvis beroende på väderförhållandena. Även en bro som årligen nedmonteras på grund av översvämning understöddes. För närvarande fastställs bidragets maximibelopp för varje typ av enskild väg som får understöd i lagen om enskilda vägar. Beloppen varierar från 65 procent för vintervägar till 80 procent för färjsträckor på enskilda vägar och sådana broar som årligen nedmonteras. I praktiken beslutar Trafikverket om fördelningen av statsunderstödsanslagen till enskilda vägar till NTM-centralerna och ansvarar för NTM-centralernas operativa styrning.

Bidrag enligt lagen om finansiering av ett hållbart skogsbruk (Kemera-stöd) riktas endast till skogsvägar som en del av statens övriga stödåtgärder vilka hänför sig till skötseln av skogarna och skogarnas tillväxt. En skogsväg är en väg som huvudsakligen är avsedd för de transporter som behövs för skogsbruket (över hälften av transporterna görs i skogsbrukssyfte). Bidrag riktas till anläggning och grundlig förbättring av skogsvägar. Numera ligger tyngdpunkten i de arbeten som finansieras på grundlig förbättring av befintliga skogsvägar.

Kommunala bidrag till enskilda vägar är inte lagstadgade, utan varje kommun beslutar om sina egna understödsvillkor och bidragens belopp. Kommunen kan helt eller delvis sköta om en enskild väg eller endast bevilja ett penningbidrag till den. Vägnämnden fungerar som kommunens rättelse- och förrättningsorgan då det gäller väglagens beslut. Vanligen understöder kommunen det årliga underhållet av en enskild väg fram till den fasta bosättning som finns längst bort. Eftersom kommuner ansvarar för markanvändningen och planerna i glesbygdsom-

råden, bär de också i viss mån ansvar för trafikinätet. Grunden för kommunala bidrag har i regel varit att upprätthålla jämlikheten inom väghållningskostnaderna för personer som bor i kommunens glesbygdsområden och tätortsområden.

Kommunen kan med stöd av lagen om enskilda vägar överta anläggningen och/eller väghållningen av en enskild väg. I förordningen om enskilda vägar föreskrivs att ett väglag kan ingå avtal om väghållning med kommunen. Trots ett sådant avtal är väglaget alltså väghållare. Det problematiska är att det oftast inte ingåtts något egentligt avtal med väglaget. Kommunens övertagande av väghållningen grundar sig på kommunens administrativa beslut. I dessa beslut har det inte nödvändigtvis fastställts vilka arbeten kommunen ansvarar för och vilka som är vägdelägarnas uppgift. Ansvar för väghållningen och det eventuella skadeståndsansvar som detta medför är oklart. I många fall förutsätter kommunen inte att väglaget för vägen den sköter agerar enligt lagen om enskilda vägar. I rättspraxis har det i ett sådant fall ansetts att väghållningsansvaret har överförs till kommunen, vilket strider mot trepartsfördelningen enligt väghållningssystemet. Under den senaste tiden har kommunerna haft ekonomiska svårigheter, vilket lett till att de i allt större utsträckning avslutat sådana skötselavtal och övergått till att ge vägarna penningbidrag.

Enligt markanvändnings- och bygglagen inträder kommunens gatuhållningsskyldighet när trafikbehovet kräver det på grund av markanvändning som genomförs enligt en detaljplan. Kommunen ska åta sig väghållningen på en sådan enskild väg vars trafik går till en gata som anläggs. Den enskilda vägen eller en del av den dras in när gatan upplåts för allmänt bruk. Om det finns ett väglag ska det upplösas separat.

Hittills har man behövt både väglagets och markägarens tillstånd för att installera el- och dataledningar. Denna praxis har inte fungerat, eftersom det har varit utmanande att få tag på både kontaktpersonen för väglaget och markägaren och situationen har lett till mycket brokiga och till och med delvis lagstridiga förfaranden vid installation och byggande av ledningar.

## **2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen utomlands**

Den finländska samhällsstrukturen ser annorlunda ut än i de flesta andra europeiska länder. Finland är ett till ytan stort och glesbebyggt land och därför är de enskilda vägarna viktigare i Finland än i många andra länder. Till exempel Tyskland har inga speciallagar om enskilda vägar. Utöver delstaternas gatu- och väglagar berörs de enskilda vägarna framför allt av Tysklands civillagbok (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB).

### **2.2.1 Sverige**

Det land vars förhållanden påminner mest om de finländska är Sverige, där man precis som i Finland har ett omfattande nät av enskilda vägar. I Sverige inbegrips de viktigaste bestämmelserna som berör enskilda vägar i anläggningslagen (1973:1149) och i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter.

I svensk rätt anses enskilda vägar vara sådana gemensamhetsanläggningar som avses i anläggningslagen. De grundas vid lantmåteriförrättningar. Det område som krävs för en gemensamhetsanläggning upplåts genom en rätt som kan liknas vid ett servitut eller en äganderätt, varvid delägarna i gemensamhetsanläggningen också gemensamt äger området. Delägarskapet i gemensamhetsanläggningen är inte personligt utan bundet till fastigheten. Området kan upplåtas av såväl de fastigheter som blir delägare i gemensamhetsanläggningen som av andra fastigheter. Det kan bestämmas att ersättning ska betalas för upplåtelsen.



## RP 147/2017 rd

Enskilda vägar förvaltas antingen utan organisering direkt av delägarna (delägarförvaltning) eller av en samfällighetsförening som grundats för förvaltningen av vägen.

Inom oorganiserad delägarförvaltning ska beslut fattas enhälligt, och om enighet inte nås kan lantmäterimyndigheten eller en aktör som fastställs av denne på ansökan av en delägare ordna ett möte för att avgöra ärendet. Vid mötet räknas antalet röster på samma sätt som inom samfällighetsföreningar. Om omständigheterna så kräver kan man vid mötet bestämma att en samfällighetsförening ska grundas.

En samfällighetsförening grundas vid ett delägarmöte genom att man fastställer föreningens stadgar och styrelse. En förening är en juridisk person som kan ha rättigheter och skyldigheter och omfattas av förbindelser med anknytning till sina uppgifter. Vid anläggningsförrättningen av en gemensamhetsanläggning grundas oftast också en samfällighetsförening med uppgift att sköta förvaltningen av gemensamhetsanläggningen. Delägarna i gemensamhetsanläggningen är automatiskt medlemmar i samfällighetsföreningen, om det har grundats en förening för att sköta om anläggningen. Lantmäterimyndigheten för ett register över samfällighetsföreningar.

Vanligtvis tillämpas lantmäterimyndighetens modellstadgar. I stadgarna bestäms bland annat vilka samfälligheter eller gemensamhetsanläggningar som förvaltas, hur föreningens möten ska ordnas och vilka uppgifter styrelsen har. Föreningen håller vanligen möte en gång per år eller vid behov oftare. Beslut fattas enligt majoritetsprincipen. Varje delägare har en röst oberoende av hur många delägarfastigheter personen äger. Vid beslut av ekonomisk betydelse kan antalet röster räknas enligt delägarfastigheternas andelstal, om någon delägare så kräver. En delägars röstandel får dock inte överskrida en femtedel av rösterna för de delägare som är närvarande vid mötet.

Syftet med samfällighetsföreningen är att förvalta samfälligheten eller gemensamhetsanläggningen och den kan inte idka annan verksamhet. Det kan dock bestämmas att föreningen sköter om flera samfälligheter och gemensamhetsanläggningar, vilket kan underlätta förvaltningen och spara kostnader i områden där delägarkretsen i stora drag är densamma för flera gemensamhetsanläggningar (prop., 1996/7:92).

Samfällighetsföreningen kan samla in avgifter av delägarna och ta lån för att täcka kostnaderna för underhållet av vägen. I Sverige har också finansieringen från samhället varit stabil och på en högre nivå än i Finland. Om statsbidrag föreskrivs i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

I Sverige är vägorganisationer inte skattskyldiga för sina inkomster. Enskilda vägdelägare är däremot skattskyldiga för sin andel av vägorganisationens inkomster. Vägdelägarna har också rätt att göra avdrag för vägorganisationens utgifter i beskattningen. Vägorganisationen ska lämna in de uppgifter som behövs för delägarnas beskattning. En vägdelägare som använder sin fastighet för skattepliktig verksamhet och vars fastighet inte används för permanent boende får dra av sin andel av mervärdesskatten för produkter och tjänster som en oorganiserad delägarförvaltning för vägen köpt, såvida att verksamheten omfattas av en avdragsrätt som berör användningen av fastigheten.

En fastighet som inte har en andel i en gemensamhetsanläggning kan få använda vägen mot en så kallad slitageersättning. Fastighetsägaren ska betala bruksavgift med beaktande av det slitaget på vägen som trafiken till och från ifrågavarande fastighet orsakar. Bruksavgiften täcker endast slitaget. Om vägen skadas på grund av trafik till och från en utomstående fastighet, ska fastighetsägaren betala en separat ersättning för skadan. Även en delägarfastighet kan vara skyldig att betala slitageersättning om den utnyttjar vägen i väsentligt högre grad än vad som motsvarar väghållningskostnaderna enligt fastighetens andelstal. Dessutom kan vägsamfällig-

hetsföreningen ges rätt att använda en annan enskild väg, om den har en stor betydelse för delägarfastigheterna och fastigheterna inte kan ansluta sig som delägare i den andra gemensamhetsanläggningen.

I Sverige får ledningar placeras i marken antingen med stöd av ett avtal mellan ägaren och näaktören eller också kan man med ett beslut av lantmäterimyndigheten vid en särskild lantmäteriförrättning inrätta en ledningsrätt med karaktär av ett servitut för det nödvändiga området. Ägaren, eller i fråga om enskilda vägar antingen delägarlaget eller samfällighetsföreningen, har rätt till ersättning för skador på grund av placering av ledningar. Även om det område som en enskild väg använder vanligen är egendom som tillhör flera fastigheter, fattas beslut om användningen av området för andra ändamål än väghållning i enlighet med bestämmelserna om förvaltning av samfälligheten. Om det för förvaltningen har grundats en samfällighetsförening kan föreningen besluta att till exempel placera ledningar på vägområdet.

Man kan klaga på samfällighetsföreningens beslut genom att väcka talan hos en mark- och miljödomstol på den grunden att beslutet strider mot bestämmelserna i lagen eller föreningens stadgar. Också om man är missnöjd med ett beslut som fattats vid ett oorganiserat delägarlags möte kan man väcka talan mot de övriga delägarna vid en mark- och miljödomstol. Beslut som fattats vid en lantmäteriförrättning kan överklagas hos en mark- och miljödomstol. Lantmäterimyndighetens beslut som berör förvaltningen av en gemensamhetsanläggning och samfällighetsföreningen överklagas emellertid hos en allmän förvaltningsdomstol. Mark- och miljödomstolarna är specialdomstolar som behandlar bland annat miljö-, vatten-, fastighetsbildnings-, planläggnings- och byggnadsfrågor.

### 2.2.2 Danmark

Danmarks lag om enskilda vägar (lov om private fællesveje) härstammar från 2010. Kommunfullmäktige (kommunalbestyrelse) är behörig förvaltningsmyndighet i frågor som berör enskilda vägar (vägmyndighet, vejmyndighed). I Danmark indelas enskilda vägar i enskilda vägar inom fastigheter och enskilda gemensamma vägar (private fællesveje). Enskilda gemensamma vägar används av flera fastigheter och de är öppna för allmän trafik. Enskilda gemensamma vägar på landsbygden och enskilda gemensamma vägar i stadsområden omfattas delvis av olika bestämmelser.

Det kan finnas vägrätter till enskilda gemensamma vägar på landsbygden, vilket betyder rätt att köra på vägen samt väghållningsskyldigheter. Man har vägrätt till en enskild gemensam väg om vägen är den enda förbindelsen till en fastighet. En vägrätt kan fås antingen genom ett avtal, genom registrering eller genom en dom. På landsbygden får även andra än innehavarna av vägrätt med stöd av naturvårdslagen (1096/1996) använda enskilda gemensamma vägar för att röra sig till fots, med cykel eller häst. På landsbygden gäller rätten att köra ett motorfordon på en väg dock endast innehavare av vägrätt. I stadsområden är enskilda gemensamma vägar också öppna för allmän trafik med motorfordon.

På landsbygden fungerar innehavarna av vägrätt som väghållare. Väghållningsskyldigheten fördelas vanligen i proportion till varje fastighets väganvändning. Innehavarna av vägrätt delar sinsemellan på antingen kostnaderna för väghållningen eller arbetet. Fastighetsägarna kan också grunda en förening eller ett väglag för att sköta om väghållningen. En enskild gemensam väg kan också fungera som en allmän stig (offentlig sti), varvid kommunen ersätter den del av kostnaderna som uppstår på grund av att vägen används som allmän stig för allmän trafik. Kommunen kan kräva att väghållningen håller en viss nivå. Kraven kan emellertid endast gälla hur vägen hålls i ett bra och säkert skick enligt lag i förhållande till den trafik som använder vägen.

I tätorter (byer og bymæssige områder) är de fastighetsägare vars fastighet gränsar till vägen väghållningsskyldiga i fråga om enskilda gemensamma vägar. Om fastighetsägarna inte har ingått ett inbördes avtal om väghållningen, ansvarar var och en för sin egen fastighets anslutning till vägen. Detta gäller även andra vägar till vilka fastigheten gränsar. Fastighetsägarna kommer överens om hur väghållningen ordnas och delar på antingen kostnaderna för väghållningen eller arbetet. Detta kan göras genom att fastighetsägarna grundar en förening eller ett väglag som ansvarar för vägen. Enligt Danmarks lag om enskilda vägar beslutar kommunfullmäktige (kommunalbestyrelsen) om hur och i vilken grad enskilda gemensamma vägar ska underhållas och repareras. Fastighetsägare är också skyldiga att ordna gatubelysning när kommunen bestämmer hur enskilda vägar ska belysas. Kostnaderna för väghållningen delas vanligen mellan fastighetsägarna i enlighet med principerna i lagen om vägbidrag.

### 2.3 Bedömning av nuläget

De enskilda vägarna är en del av trafiksystemet. De är av stor betydelse bland annat för att resekedjorna ska fungera, i synnerhet i fråga om transporter inom näringslivet och särskilt vad gäller trädvård och det övriga näringslivet och bosättningen på landsbygden. Enskilda vägar har uppgifter som anknyter till försörjningstrygghet till exempel om vägen allmänt används för genomfartstrafik eller om det vid vägen finns många funktioner som medför annan trafik än vägdelägarnas.

Urbaniseringen och den förändrade åldersstrukturen på landsbygden samt naturresursekonomins och näringslivets behov skapar behov av modernisering. Urbaniseringen, befolkningens åldrande, strukturförändringen i näringslivet, den knappa offentliga ekonomin och många nya tekniklösningar kommer i framtiden i betydande utsträckning att påverka bland annat behovet att röra sig och färdställen samt förvaltningen och underhållet av enskilda vägar. Enskilda vägar betjänar inte endast den fasta bosättningens och fritidsinvånarnas färdbehov, utan ett fungerande nät av enskilda vägar är också ett livsvillkor för ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Övergången från en fossil ekonomi till en bioekonomi som baserar sig på utnyttjande av förnybara naturresurser bedöms ge Finland betydande konkurrensmöjligheter på den globala marknaden i framtiden. En grundläggande förutsättning för att verksamheten och nya innovationer ska kunna utvecklas är dock att tillgången till råvaror tryggas genom fungerande transportförbindelser. De enskilda vägarna håller på att få en allt större betydelse trots urbaniseringen.

Ovan nämnda urbanisering och åldrande befolkning ändrar befolkningsstrukturen på landsbygden. Befolkningsstrukturen på landsbygden ändras hela tiden till följd av urbaniseringen och den åldrande befolkningen. Kunskaperna om underhåll av enskilda vägar minskar på landsbygden, vilket skapar ett behov av omorganisering av bland annat organiseringen och tillhandahållandet av väghållningen för att väghållningens nivå inte ska sjunka radikalt i framtiden. Också samhällets finansiering till enskilda vägar har länge minskat, med undantag för tillfälliga tilläggsfinansieringspaket som vanligen riktats till näringslivets konkurrenskraft.

Det behövs en tydlig och möjliggörande lag om enskilda vägar, som har uppdaterats så att den svarar mot dagens krav och som beaktar den pågående förändringen i samhället och den digitala utvecklingen.

Lagens struktur och lagspråket svarar inte mot de nuvarande målen och anvisningarna för författningsberedning. Därtill innehåller lagen bestämmelser som blivit fullständigt överflödiga. Vissa bestämmelser ursprungliga betydelse har blivit dunkel och deras tillämpningsområde har genom rättspraxis och rekommendationer ändrats så att det bättre svarar mot nuläget. Innehållet i en del bestämmelser passar bättre i en annan kapitelhelhet än där de nu finns i lagen.

Det är svårt att få en överblick av lagens nuvarande struktur också därför att paragraferna saknar rubriker och innehållet kan variera stort mellan olika moment. Lagen måste alltså få en tydligare struktur. Paragraferna ska rubriceras och omorganiseras så att de som använder enskilda vägar enkelt hittar de uppgifter de söker efter på ett logiskt ställe. Paragrafer som blivit överflödiga ska slopas eller uppdateras så att de är lämpliga i dagsläget.

Det är nödvändigt att granska frågor kring finansiering och nyttjanderätt som en helhet. Man bör överväga hur förhållandet mellan nyttjanderätter och avgifter för väganvändning ska se ut i framtiden och hur de statliga understöden förhåller sig till dessa. Även det allmänna genomförandet av statens understödssystem ska granskas som en mer omfattande helhet i anslutning till kommunala bidrag. För närvarande är det i viss mån oklart i vilka fall det kan bestämmas en bruksavgift för väganvändningen. Många kommuners villkor för kommunalt bidrag omfattar en anteckning om att det inte får tas ut bruksavgifter för utomstående trafik. Det finns rum för tolkning gällande huruvida man genom kommunens beslut kan begränsa väglagets rätt att fastställa bruksavgifter enligt lagen om enskilda vägar.

Situationen är inte tydlig vad gäller enskilda vägar på detaljplaneområden. I takt med att planläggningen har framskridit har det funnits kvar många enskilda vägar på kommunernas planområden. Kommunen har i regel övertagit väghållningen, men inte börjat anlägga gator enligt markanvändnings- och bygglagen. Lagen om enskilda vägar tillämpas fortsättningsvis. I dessa fall är det oklart vem som bär väghållningsansvaret.

En förutsättning för att skapa ett nödvändigt register över de enskilda vägarnas skick är bättre tillgång till aktuell administrativ information om de enskilda vägarna. Det finns ett behov av att begrunda väglagens juridiska form uttryckligen för att minska byråkratin och göra verksamheten smidigare samt effektivisera förvaltningen av enskilda vägar.

Det ska vara lättare och smidigare att placera ledningar och kablar på vägområden. För närvarande är processen för komplicerad, vilket till och med leder till lagstridiga åtgärder. Det är viktigt att göra en ny bedömning av det väghållningsansvar som finns i gränssnittet mellan landsvägar, gator och enskilda vägar. Dessutom är det nödvändigt att harmonisera och uppdatera terminologin, för att lagen verkligen ska uppdateras till nutid och vara en tydligare helhet som är enklare att läsa.

Förhållandet mellan lagen om enskilda vägar och fastighetsbildningslagen ska granskas på nytt.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Målsättning**

Målet med propositionen är en tydlig, möjliggörande och modern lag om enskilda vägar, som beaktar den pågående förändringen i samhället och den digitala utvecklingen. Målen gällande avvecklande av normer i Juha Sipiläs regeringsprogram syftar till att gallra bort onödig reglering.

Målet är en flexibel lag som möjliggör friare verksamhetssätt för väglag och vägdelägare och som därigenom ger möjlighet till flexibilitet i hållningen av enskilda vägar samt ger väglag större ansvar för sina egna beslut och verksamhetssätt än tidigare. Genom att öka flexibiliteten strävar man också efter att uppmuntra till företagsamhet och egna initiativ.

Ett mål med propositionen är att trygga trafikmöjligheterna för transporter inom näringslivet och fast bosättning vid enskilda vägar, genom att se över finansieringen av enskilda vägar i sin

helhet. Ett annat mål är att framhäva principen om att den som drar nytta ska betala och att allmänt skapa en hållbar grund för finansieringen av enskilda vägar. Genom propositionen eftersträvas en mer omfattande debitering av bruksavgifter än tidigare.

Genom den föreslagna lagen eftersträvas goda förutsättningar att effektivt ordna och upprätthålla olika infrastruktursystem på landsbygden. Ett mål är dessutom att göra tillståndsförfarandena smidigare, till exempel vid byggande av data- och elledningar, och att främja byggandet av olika infrastrukturnät i samhället. Ett mål är också att i syfte att ordna en effektiv väghållning uppmuntra till ett mer professionellt ordnande av väghållningen än i nuläget och därigenom möjliggöra uppkomsten av nya former av näringsverksamhet på landsbygden.

I reformen av lagen om enskilda vägar har man förbundit sig till regeringsprogrammets mål om att minska kommunernas uppgifter och därigenom även gallra bland kostnaderna. Enligt regeringsprogrammet kommer regeringen att minska kommunernas kostnader med 1 miljard euro genom att gallra bland de lagstadgade uppgifterna och de skyldigheter som styr fullgörandet av dessa uppgifter. Dessutom eftersträvas bättre sakkunskap i behandlingen av frågor som berör enskilda vägar.

### 3.2 Alternativ

*Vägdelägarskap, utomstående väganvändning samt förhållandet mellan vägavgifter och bruksavgifter*

Vid klarläggande av olika parter roll bör övervägas vilka aktörer som ska ha möjlighet till vägrätt. Det handlar om på vilka sätt det är mest rationellt att ordna varje aktörs deltagande i väghållningen – genom vägdelägarskap och vägavgifter eller på något annat sätt, till exempel genom bruksavgifter. Aktörer som har en oklar ställning i detta avseende är till exempel näringsidkare som behöver vägen, offentliga aktörer såsom kommunen, landskapet och staten, samt hyresgäster. Det ska vara klart både i nuläget och enligt propositionen även framöver att väganvändning för fastigheter som är belägna vid en enskild väg ska organiseras genom vägrätt och således genom vägdelägarskap.

Vanligen grundas ingen separat vägrätt för hyresgäster om det redan inrättats vägrätt för fastigheten. Då bör hyresvärden och hyresgästen sinsemellan komma överens om hur fastigheten med till exempel vägrätt representeras vid väglagets stämmor. Det kan uppstå svåra situationer om hyresvärden och hyresgästen har olika behov av vägen. Exempelvis kan det för hyresgästen vara ändamålsenligt att åka till fastigheten längs en annan rutt än det är för markägaren. Det går emellertid att inrätta en temporär färdselrätt för högst den tid besittningen fortgår.

Ibland kan offentliga aktörer styra trafik till en enskild väg. Dessutom kan det i andan av en enskild väg finnas till exempel ett friluftsområde som förvaltas av en offentlig aktör där man måste använda den enskilda vägen för att åka dit. I sådana situationer äger kommunen, landskapet eller staten inte nödvändigtvis en fastighet vid den enskilda vägen för vilken det kan inrättas vägrätt till vägen och genom vilken man således kan beakta allt färdande till ifrågakommande fastighet genom indelningen i vägenheter. Därför bör det övervägas huruvida den offentliga aktören i fråga bör ges möjlighet till eller åläggas att bli vägdelägare i dylika fall.

För näringsidkare kan i nuläget inrättas vägrätt om vägen är viktig för idkandet av ifrågakommande näring. I fråga om näringsidkare kan man vara tvungen att bedöma när behovet att använda den enskilda vägen är så betydande och regelbundet att det lönar sig att ordna nyttjandet genom vägrätt, eftersom näringsidkare som använder vägen mindre intensivt också kan nyttja den med stöd av till exempel en bruksavgift. Det kan också finnas andra enskilda aktörer som inte är vägdelägare men som använder vägen i förhållandevis hög grad. Även i fråga om såd-

ana personer bör det bedömas på vilket sätt det är mest rationellt att ordna deras deltagande i kostnaderna för väghållningen samt hur förhållandet mellan väg- och bruksavgifter samt vägdelägarskap och utomstående väganvändning i allmänhet bör se ut.

#### *Indelning i vägenheter*

I lagen om enskilda vägar har det funnits generella principer om indelning i vägenheter och utifrån dem har Lantmäteriverket publicerat Handbok om fördelning av väghållning för enskilda vägar, som har fungerat som en riktgivande instruktion för fastställande av vägenheter. Angående indelningen i vägenheter har grundprincipen om den nytta som vägdelägare fått av en enskild väg i allmänhet ansetts vara god och under beredningen har man beslutat att endast göra små ändringar. Det som övervägs är små förtydliganden av principerna för indelningen i vägenheter, såsom att väganvändningen ska bedömas på hela den enskilda vägen och inte enbart i anslutning till användningen av fastigheten. Om de större väglag som eftersträvas med lagreformen blir vanligare, kan ändringen vara mycket nödvändig.

Ett alternativ som bedömts är också möjligheten att fastställa olika vägenheter för olika delar av en enskild väg. Detta främjar eventuellt målet om sammanslagning av väglag, eftersom sammanslagna enskilda vägar inte behöver vara på strukturellt samma nivå vid den tidpunkt då de slås samman. Även i fråga om underhåll av exempelvis broar och färjor på enskilda vägar har det ansetts nödvändigt med olika indelningar i enheter för olika delar av vägen. Att inkludera en samhällelig aktör som vägdelägare leder för sin del till ett behov av att förnya indelningen i vägenheter. Exempelvis ökade underhållsskyldigheter och högre underhållskostnader på grund av behovet av underhåll av leder för gång-, cykel- och mopedtrafik kan vara en orsak till varför det lönar sig att ha olika vägenheter på en viss del av en enskild väg än man annars skulle ha.

Om man i lagen möjliggör olika vägenheter på olika delar av en enskild väg, bör även beslutsfattandet vid väglagsstämman dryftas. Eftersom syftet med fördelningen av väghållningen är att fastställa hur stor andel av väglagets kostnader som tillfaller var och en som använder vägen samt storleken på vars och ens rösträtt vid väglagsstämman, kan fastställandet av olika vägenheter för vägens olika delar medföra utmaningar för väglagens beslutsfattande. Det har även bedömts i hurdana situationer det är ändamålsenligt att tillåta att de behövliga medlen för väghållningen samlas in genom bruksavgifter i stället för genom vägavgifter.

#### *Placering av ledningar på en enskild vägs vägområde*

Placering av el- och dataledningar vid en enskild väg är i nuläget en invecklad process, eftersom tillstånd att utföra arbetet och placera ledningarna ska begäras av väglaget, eller ibland separat av varje vägdelägare, samt dessutom av markägaren. Alternativa förfaranden är till exempel att det endast behövs tillstånd av markägaren eller att det endast behövs tillstånd av väghållaren, det vill säga väglaget eller vägdelägarna. Det smidigare av dessa alternativ är att man kommer överens om placeringen av ledningar endast med väglaget eller vägdelägarna, eftersom väglaget kan ge tillstånd till åtgärder som riktas till vägområdet längs hela vägen. Om ärendet däremot måste överenskommas med markägarna, är man tvungen att behandla ärendet separat med varje fastighetsägare längs den rutt där ledningen placeras. Om väglaget får bevilja tillstånd för dylika åtgärder, kan alternativa sätt att genomföra detta vara att utvidga definitionen av vägrätt så att den också omfattar el- och dataledningar samt övriga konstruktioner, anordningar och anläggningar som tjänar användningen av de fastigheter som finns på det område som vägen anses betjäna, eller om definitionen av vägrätt förblir oförändrad att ge väglaget eller vägdelägarna rätten att besluta om placeringen av el- och dataledningar samt andra sådana anläggningar vid vägen.

### *Organiseringsformer för vägdelägare*

I beredningen av reformen har bedömts huruvida vägdelägarna förutom att organisera sig i väglag även ska kunna organisera sig i form av aktiebolag eller andelslag. I beredningen ansågs organiseringen av vägdelägare i aktiebolag vara problematisk och fick knappt med understöd av de intressentgrupper som deltog i beredningen.

Aktiebolagsformen kräver en noggrann analys av detaljer och nödvändig reglering. Det är utmanande att beräkna den enskilda vägens värde samt varje vägdelägars ägarandel och samtidigt röstetal. Det är till exempel avgörande på vilket sätt vägenheterna som fastställs enligt användningen av den enskilda vägen omvandlas till aktier. Syftet med vägenheterna är i nuläget att fastställa hur stor andel av väglagets kostnader som tillfaller var och en som använder vägen. Också beslutsfattandet ordnas i dagsläget i proportion till enheterna. Det är också avgörande vad som beslutas om grundande av aktiebolag överlag och om till exempel ett befintligt väglag kan ändra sin juridiska form genom ett majoritetsbeslut vid en väglagsstämma även om en del delägare inte vill börja idka den planerade affärsverksamheten. Ett syfte är också att genom lagen om enskilda vägar säkerställa nödvändig vägförbindelse och -rätt till fastigheter. Om organiseringsformen är ett aktiebolag måste det ordnas en aktieemission då vägen får nya delägare, och avgöras hur man säkerställer att den nya vägdelägaren får bli delägare i bolaget som fattar beslut om vägen. En eventuell nytta med aktiebolagsformen som identifierats är förmåner vad gäller beskattning i form av rätt att dra av mervärdesskatt för det aktiebolag som förvaltar vägen. Detta föranleder å andra sidan risk för att även sådana vägdelägare som inte har för avsikt att idka näringsverksamhet genom ”väglagsbolaget” och som inte har tillräcklig sakkunskap eller tillräckliga resurser att ordna förvaltningen av aktiebolaget och annan verksamhet på behörigt sätt grundar aktiebolag för att få skattefördelar. Dessutom kan väghållning av en enskild väg på grund av de nuvarande utgångspunkterna som grundar sig på vägrätt och väghållningsskyldighet inte heller i nämnda juridiska form anses vara ren affärsverksamhet. Vägdelägarna uppfyller sin väghållningsskyldighet enligt lag genom vägavgifter och delar på de kostnader den medför, vilket inte kan räknas som mervärdesskattepliktig försäljning av tjänster.

Innan den nuvarande lagen om enskilda vägar trädde i kraft kunde man dock grunda bolag för underhållet av enskilda vägar genom att ingå ett bolagsavtal, som motsvarar det nuvarande bolagsavtalet för öppet bolag. I avtalet fastställdes en vägförvaltningsnämnd och stadgar för det bolag som grundats. Sådana bolag kunde fungera mycket länge. Ansvar och skyldigheterna för parterna i bolagsavtalet, bolagsmännen, kan jämföras med väglaget enligt lagen om enskilda vägar. Som bolagsform kunde ett bolag skaffa rättigheter och ingå förbindelser på samma sätt som ett väglag. Bolaget kunde vara sakägande i domstol och hos andra myndigheter. Den nuvarande lagen förhindrar i sig inte en dylik organisering, som kan genomföras så att vägdelägarna juridiskt sett ur lagens perspektiv är verksamma oorganiserade och med stöd av inbördes avtal.

Man förhöll sig inte lika kritiskt till andelslagsformen, och andelslag kunde vara ett bra alternativ för att möjliggöra grundande av till exempel så kallade infrastrukturandelslag som sköter om även annan infrastruktur än en väg. Andelslagsalternativet har ofta lyfts fram i situationer där ett väglag ses som upprätthållare av även annan infrastruktur än bara en väg. I så fall talar man om infrastrukturandelslag. Å andra sidan förknippas även andelslagsformen med detaljer som det finns skäl att lösa för att undvika ett oklart rättsläge i lagen. Andelsverksamhetens ideologi och mål står i samklang med den nuvarande lagen om enskilda vägar. Det stora kravet på en jämlik och långsiktig verksamhet passar bra ihop med de grundläggande värderingarna för väghållningen. För väglag som aktivt erbjuder tjänster är verksamhet i form av ett andelslag ett realistiskt alternativ. En riskfaktor är andelslagets delägarskap. Man kan inte tvinga någon att bli delägare. Om endast en del vägdelägare hör till andelslaget, är risken att andels-

lagets verksamhet inte kommer igång ordentligt eller blir styv. Ett vanligt väglag har ingen uttalad nytta av verksamhet i form av andelslag, utan det är snarare tvärtom så att verksamheten ökar förvaltningen och gör den styvare. Hindret för infrastrukturandelslag är främst att delägare av infrastrukturer skiljer sig från varandra och har olika betalningsgrunder. Det är dock möjligt att utveckla den nuvarande lagstiftningen i en sådan riktning att endast väglaget får ge tillstånd för bland annat samhällstekniska anläggningar och anordningar som placeras på vägområdet. I nuläget måste man även be om tillstånd av markägaren, vilket i värsta fall i hög grad kan fördröja investeringar.

Med ett delägarlag avses en enhet som äger en samfällighet enligt lagen om samfälligheter. Ägarna av de fastigheter som är belägna i det samfälliga området och som fått särskilda förmåner är delägare i delägarlaget. De vanligaste delägarlagen inrättas i anslutning till fiske och samfälliga skogar. Delägarlag är ur beskattningssynvinkel samfälliga förmåner, precis som väglagen. Delägarlag avviker dock från väglag i det avseende att de genererar vinst för sina delägare, till exempel inkomster från fiskerinäring (fiskelag) eller inkomster från försäljning av virke (samfälliga skogar). I nuläget har väghållning inte bestått av verksamhet som eftersträvar eller genererar vinst. Det framgår inga stora fördelar eller nackdelar med att utföra väghållning i form av andelslag.

Möjligheterna för ett juridiskt samfund som idkar väghållningsverksamhet för en enskild väg att bli ett allmännyttigt samfund begränsas av att väghållning av en enskild väg främst gynnar enskilda fastighetsägare eller en i övrigt begränsad krets av personer eller ett begränsat område. Om vägen med tanke på trafiken emellertid är belägen på en sådan plats att den på basis av läge och trafikmängd konstateras motsvara en väg som underhålls av staten eller en kommun, finns det inga säkra hinder för att den inte skulle kunna vara allmännyttig.

Ett väglag är ur många synvinklar ett förvånansvärt välfungerande system. Väglagets verksamhet är mycket beroende av organets sakkunskap och erfarenhet. Genom att erbjuda väglagens organ sakkunnig utbildning kan man med en liten insats åstadkomma betydande förbättringar. Utbildningar för vägdisponenter anses allmänt taget som ett bra sätt att producera sakkunniga som kan ta hand om väglagens lagstadgade uppgifter. Vägforeningen i Finland rf var först med att börja utbilda TIKO-vägdisponenter. För närvarande är de över 200 stycken. Vägförvaltning kan väljas som en valfri del av den av Utbildningsstyrelsen godkända yrkesexamen inom fastighetsförvaltning.

En möjlighet som bedömts i beredningen är möjligheten att bevara väglagen, men att lättare och i större utsträckning än i nuläget göra det möjligt att befullmäktiga skötseln av deras uppgifter till utomstående aktörer, till exempel vägförvaltningsföretag, infrastrukturandelslag eller företag som grundats av vägdelägarna själva. Det har bedömts hur alternativet ska kunna trygga de effektivitetsfördelar som uppnås genom professionell och mer omfattande skötsel av infrastrukturen, samtidigt som man undviker riskerna som uppstår om man ändrar väglagens organiseringsform till aktiebolag.

#### *Skötsel av myndighetsuppgifter*

Beslutanderätten hos vägnämnder enligt den nuvarande lagen gäller huvudsakligen vägar som funnits från förut. Vägnämndernas uppgifter kan vad gäller innehåll indelas i förrättningsuppgifter och uppgifter som berör ändringssökande. Med förrättningsuppgifter avses här sådana ärenden som kan jämföras med uppgifter som sköts vid förrättningar av enskilda vägar. Dessutom omfattas vägnämnderna av vissa andra grupper av uppgifter som inte kan räknas som förrättningsuppgifter eller uppgifter som berör ändringssökande.



## RP 147/2017 rd

Som en del av att minska kommunernas uppgifter har man utrett möjligheten att upplösa vägnämnderna och överföra deras uppgifter till andra myndigheter. Man har i första hand utrett möjligheten att överföra uppgifterna till Lantmäteriverket (LMV), som har en omfattande sakkunskap i frågor som berör enskilda vägar.

Lantmäteriverket är en myndighet som för basregister, bland annat register med anknytning till fastigheter och terräng. Lantmäteriförrättningar är lagstadgade och oberoende juridiskt-administrativa förfaranden genom vilka fastighetsregistret förs. LMV är inte en allmän förvaltningsmyndighet. Av den kommunala vägnämndens uppgifter kan i enlighet med den nuvarande behörighetsfördelningen endast sådana som naturligt behandlas vid en förrättning av enskilda vägar (förrättningsuppgifter) överföras till LMV:s ansvar. Ärenden som berör ändrings-sökande lämpar sig inte för LMV:s nuvarande arbetsbild. Inte heller exempelvis tillstånds-, övervaknings- eller understödsärenden som anknyter till förvaltning av enskilda vägar eller väglag är sådana uppgifter som LMV skulle kunna sköta.

Eftersom ärenden som berör ändringsökande och som anknyter till granskning av väglagets beslut inte enligt den nuvarande behörighetsfördelningen är lämpliga att överföras till LMV kan man i fråga om dessa åtminstone bedöma möjligheten att föreskriva att de ska skötas av tingsrätterna, vilket är en vanlig associationsrättslig lösning, eller av jorddomstolarna som verkar inom tingsrätterna och som precis som LMV har specialsakkunskap i ärenden som berör enskilda vägar.

Vad gäller skötseln av allmänna förvaltningsuppgifter är alternativen i framtiden landskapen samt Statens tillstånds- och tillsynsverk, som i samband med landskapsreformen kommer att börja sköta vissa uppgifter som i dagsläget sköts av regionförvaltningsverken. Meningen är att Statens tillstånds- och tillsynsverk ska ta hand om till exempel de rättsskyddsuppgifter som för närvarande sköts av regionförvaltningsverken. De allmänna förvaltningsuppgifter som vägnämnderna haft anknyter huvudsakligen till förvaltningen av väglaget och delägarnas samt övriga berörda parter rättsskydd, varvid Statens tillstånds- och tillsynsverk tack vare den sakkunskap ämbetsverket kommer att besitta och de övriga uppgifter det kommer att sköta kommer att vara den naturligaste instansen att sköta sådana uppgifter som är förenliga med lagen om enskilda vägar.

### *Fördelning av behörighet vid förrättning av enskilda vägar mellan olika myndigheter*

I samband med lagberedningen har man bedömt möjligheten att utvidga de kommunala fastighetsbildningsmyndigheternas behörighet till att gälla också utanför detaljplaneområdet. Som en följd av upplösningen av vägnämnderna har man övervägt olika sätt för att trygga vägdelägarnas möjligheter att erhålla snabb service som är så förmånlig som möjligt vid förrättningar, samtidigt som man beaktar kostnadsmotsvarigheten för förrättningarna. I bedömningen har man beaktat ansvar och skyldigheter i anslutning till förande av fastighetsregister, likvärdig behandling av kunder och bibehållande av deras rättsskydd samt tydlig förvaltning. Å andra sidan har man bedömt metoder för att göra förrättningsförfarandena så enkla och flexibla som möjligt.

### *Förtydligande av ställning för enskilda vägar som är belägna på eller i närheten av detaljplaneområde*

I samband med lagberedningen har behovet av att förtydliga ställningen för sådana enskilda vägar som är belägna på eller i närheten av detaljplaneområden uppkommit. Situationer där enskilda vägar är tvungna att sväva i ovisshet om sin framtid under lång tid efter att en kommunal detaljplan blivit klar är uppenbart vanliga. Man har övervägt ett alternativ enligt vilket kommunerna måste fatta ett gatuhållningsbeslut om en enskild väg som är belägen på detalj-

planeområde efter en viss tidsperiod. Detta alternativ strider kraftigt mot markanvändnings- och bygglagen. Ett alternativ som bedömts är kommunernas skyldighet att göra en bedömning om gatuhållningsskyldigheten med högst fem års intervall om en vägdelägare eller väglaget så kräver. Man har övervägt nivån på bedömningen, dess konsekvenser för kommunernas uppgifter samt dess förhållande till markanvändnings- och bygglagen. Kommunens skyldighet att på begäran ge väglaget information om situationen för en enskild väg på detaljplaneområdet som en del av kommunens trafiksystem har bedömts som ett enklare alternativ.

I lagberedningen har man också bedömt ansvaret för skötseln av en enskild väg som leder till ett detaljplaneområde, i fall då trafiken på den enskilda vägen ökar avsevärt till följd av genomförandet av detaljplanen. Man har utvärderat kommunens skyldighet att sköta om en enskild väg, om trafiken har konstaterats öka avsevärt. I detta alternativ har man bedömt det vara en utmaning att definiera när trafiken anses ha ökat avsevärt och till följd av vad. Alternativt har man också övervägt om ovan nämnda fall kan skötas på andra sätt. Sådana sätt har bedömts vara bland annat kommunala bidrag, kommunen som vägdelägare samt betalande av eventuella bruksavgifter.

### *Understöd*

Helheten av understöd för enskilda vägar är mycket beroende av de lösningar som görs i samband med landskapsreformen. Ett alternativ som bedömts har varit att understödskriterierna ska vara liknande som i den nu gällande lagen. Att statsunderstödsuppgiften överförs till landskapen som en del av den särskilda finansieringen har lett till att man har varit tvungen att bedöma understödskriterierna kritiskt. I beredningen har man strävat efter att definiera sådana understödskriterier som ger landskapen så goda förutsättningar som möjligt till självständigt beslutsfattande och samtidigt främjar de samhälleliga målen bland annat i fråga om tillgång till information samt näringslivets transporter, samtidigt som också behoven bland den fasta bosättningen tryggas.

Ett alternativ som bedömts har varit att avlägsna bidragens maximibelopp ur lagen, eftersom man har velat trygga landskapens beslutanderätt i fråga om understöd och eftersom understödet till specialobjekt på enskilda vägar, främst färjor, efter landskapsreformen är en separat finansiering som delas ut till landskapen och landskapen tillsammans med förbindelsefartygs- trafiken avgör hur den ska fördelas för hela skärgårdstrafiken. Ett annat alternativ har varit att bevara bidragens maximibelopp och att på så sätt inskränka landskapens egen prövningsrätt.

### **3.3 De viktigaste förslagen**

I den nya lagen om enskilda vägar i propositionen ska paragraferna rubriceras och omorganiserar så att den nya lagen blir mer informativ och lättare att läsa. De ärenden som behandlas sammanställs i logiska helheter vilket gör det lättare att snabbt hitta övergripande information. Paragrafer som under årens lopp blivit onödiga slopas och reglering som överlappar annan lagstiftning gallras bort. Det föreslås att man i regleringen om förrättningar av enskilda vägar i större utsträckning än tidigare ska luta sig mot fastighetsbildningslagen som är en allmän lag om fastighetsförrättningar och endast föreskriva om förrättningar av enskilda vägar till den del som det är nödvändigt att avvika från förfarandet i fastighetsbildningslagen eller i de fall där det är viktigt att bestämmelsen inbegrips i lagen om enskilda vägar, till exempel med tanke på tillgången till information för personer som använder lagen, för att information om väghållning och förvaltning av enskilda vägar enkelt ska kunna hittas. Bestämmelserna om förrättningar av enskilda vägar har granskats tillsammans med fastighetsbildningslagen så att helheten framöver är enhetlig och konsekvent.

Det föreslås att man i lagen om enskilda vägar börjar använda begreppen skyddsområde och frisiktsområde som redan är etablerade i landsvägslagen (503/2005) och banlagen (110/2007). Om trafiksäkerheten så kräver kan man i förrättningen av enskilda vägar framöver inrätta ett skydds- och frisiktsområde för en enskild väg, om detta inte medför betydande olägenhet för någon fastighet. Från skydds- och frisiktsområden får man med stöd av väggrätten utanför gårdsområden avlägsna naturlig växtlighet som skymmer sikten. Om trafiksäkerheten så kräver kan man också anvisa en bygginskränkning för skydds- och frisiktsområdet.

Väglaget eller, om ett väglag inte har grundats, vägdelägarna ges rätt att besluta om placeringen i marken av ledningar som betjänar en fastighet eller samhället samt mindre anordningar i anslutning till ledningarna vid vägen. På detta sätt främjas i synnerhet byggandet av data- och elledningar.

Man vill göra väglagens verksamhet smidigare och mer flexibel. Syftet med propositionen är att ge väglagen mer ansvar för sina egna beslut och verksamhetssätt än tidigare. I anslutning till detta föreslås att väglagen i fortsättningen ska kunna avvika från lagen då de fattar beslut i vissa ärenden som fastställts separat i stadgarna, såvda vägdelägarna tillsammans kommer överens om detta. Detta har bedömts öka flexibiliteten i väglagens verksamhet, eftersom ett väglag på detta sätt kan avtala om vilket verksamhetssätt som passar det bäst, till exempel vad gäller olika ärenden som berör mötespraxis. Dessutom föreslås att även andra delar av väglagens mötespraxis ska moderniseras. Till exempel ska det bli möjligt att hålla videomöten och skicka stämmokallelser per e-post.

Enligt förslaget införs i regleringen om väglag en bestämmelse om sysslomannens eller bestyrrelsens jävighet som saknades i den tidigare lagen.

Enligt propositionen ska det vara möjligt att överföra väghållningen och förvaltningen av enskilda vägar till en utomstående aktör. En utomstående aktör kan till exempel vara ett andelslag som vägdelägarna grundat eller ett fullständigt utomstående företag, till exempel ett vägförvaltningsföretag.

Som en del av att minska kommunernas uppgifter upplöses vägnämnderna och deras uppgifter överförs till Lantmäteriverket där de sköts vid förrättningar av enskilda vägar, tingsrätterna och till Statens tillstånds- och tillsynsverk, som grundas i samband med landskapsreformen. Till kommunernas byggnadstillsynsmyndigheter överförs enstaka uppgifter som passar in naturligt i deras uppgifter. Det föreslås att förrättningarna av enskilda vägar och kravet på att i vissa fall verkställa sådana ska lättas upp.

Enligt förslaget ska ett väglag i fortsättningen kunna grundas, delas, sammanslås eller dras in utan förrättning av enskild väg. Ytterligare föreslås bestämmelser om väglagets interna rättelseförfarande, som kan tillämpas innan ärendet förs till en myndighet för avgörande. Myndighetsrådgivning enligt förvaltningslagen finns tillgänglig bland annat hos Lantmäteriverket, kommunerna och landskapen i ärenden i anslutning till enskilda vägar, och därför behövs inga separata bestämmelser om detta. Genom dessa åtgärder strävar man efter att minska risken för ökade utgifter för enskilda personer i samband med skötseln av ärenden som berör enskilda vägar efter att vägnämnderna har upplösts.

Vad gäller den övriga finansieringen framhävs principen om att den som drar nytta ska betala. Ett mål är att utvidga underlaget av dem som betalar väghållningen av enskilda vägar. Utgångspunkten att det ska bli tillståndspliktigt för utomstående aktörer att använda enskilda vägar betonas, vilket i sig inte ändrar ärendets nuvarande juridiska status, men förtydligar principen om när bruksavgifter får uppbäras. Dock ingriper man inte i allemansrätten. Det ska också krävas tillstånd för markägare som vill placera ut bommar på sådana enskilda vägar som

är belägna på personens område. Tillståndet kan skaffas hos väglaget eller vid förrättning av enskild väg. Väglaget ska fortsättningsvis ha rätt att fritt begränsa utomståendes väganvändning med motorfordon, såvida vägen inte får understöd från samhället.

I fortsättningen kan vägrätt grundas även till förmån för en offentlig samhällsaktör (staten, en kommun, ett landskap), om denna genom sin verksamhet styr trafiken till den enskilda vägen. Staten, kommunen eller landskapet kan framöver i en sådan situation alltså vara skyldig att i egenskap av vägdelägare delta i väghållningen och fördelningen av kostnaderna för denna. I anslutning till detta ska ansvarsfrågor och principerna för indelningen i vägenheter preciseras. I fortsättningen ska det vid bestämmandet av fördelningen av väghållningsskyldigheten, det vill säga vägenheter på basis av vilka vägavgift betalas, också gå att beakta hur lång del av vägen vägdelägarna använder och dessutom ska olika vägenheter för vägens olika delar möjliggöras. Medel som behövs för underhållet av en färja eller något annat särskilt objekt som hör till en enskild väg ska också kunna samlas in genom bruksavgifter utifrån användningens omfattning i stället för genom vägavgifter. Dessutom ska det vara möjligt att beakta tidigare kostnader för anläggning av vägen då bruksavgifterna bestäms.

Det föreslås att kriterierna för statsunderstöd ska förtydligas och gallras i lagen om enskilda vägar. De enda kriterierna för understöd ska vara att det finns en organisation för den enskilda vägen och att det finns uppdaterad och öppen information om den enskilda vägen. Syftet med gallringen av understödsriterierna har varit att ge landskapet så stor valfrihet som möjligt att besluta hur det anslag som finns tillgängligt för understöd ska användas inom dess område. I beredningen av propositionen har bedömts att man på lokal nivå har en uppdaterad och grundad uppfattning om i vilket skick de enskilda vägarna i området är och på vilket sätt enskilda vägar i olika fall ska understödjas med beaktande av näringslivets och den fasta bosättningens behov. Landskapen förmodas ha ett stort intresse av att hålla de enskilda vägarna i det skick som näringslivet och den fasta bosättningen kräver.

Bestämmelserna om skötseln av statsunderstödsuppgiften och understöd till färjsträckor på enskilda vägar följer lösningarna i landskapslagen. I samband med landskapsreformen ska uppgiften kring statsunderstöd till enskilda vägar bli en obligatorisk uppgift för landskapen. Finansieringen ska fördelas till landskapen i form av särskild finansiering i enlighet med allmänna fördelningsgrunder som bestäms separat. Det föreslås att man ur lagen ska slopa omnämmanden av maximiprocenter för bidrag till specialobjekt på enskilda vägar. Uppgiften kring understöd till färjor och färjsträckor på enskilda vägar ska särskiljas från den övriga understödshelheten för enskilda vägar och framöver vara en frivillig uppgift för landskapen. Understödsanslagen för färjor och färjsträckor på enskilda vägar ska fördelas som separat finansiering till landskapen. Landskapen kan understödja underhållet av färjsträckor på enskilda vägar som en del av planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken i enlighet med 6 § 2 mom. i landskapslagen. På detta sätt överförs beslutsfattandet om enskilda vägar i sin helhet till landskapen och deras lokala perspektiv. Genom att granska förbindelsefartygstrafiken och färjplatserna på enskilda vägar som en helhet inom landskapen främjar man förvaltningen av den regionala helheten och den lokala prövningen samt skapar man eventuella effektivitetsfördelar.

Kommunernas understödsmöjligheter ändras inte och möjligheten att ge understöd förblir således frivillig. Understödsriterierna i lagen om enskilda vägar ska också gälla kommunernas understöd.

Det föreslås att ställningen för enskilda vägar på detaljplaneområden ska specificeras i den nya lagen om enskilda vägar. Kommunerna ska vara skyldiga att på begäran ge information om situationen för en enskild väg på dess detaljplaneområde som en del av trafiksystemet. I den nya lagen om enskilda vägar föreslås inga sanktionsbestämmelser vid brott mot lagen.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

*Konsekvenser för statens ekonomi, kommunerna och den offentliga ekonomin*

Det föreslås att de kommunala vägnämnderna ska upplösas. Enligt en enkät som genomförts av Kommunförbundet har de kommunala vägnämnderna utfört i genomsnitt åtta förrättningar per kommun under de senaste tre åren. Det förekommer emellertid stora skillnader mellan olika kommuner och som mest har det under de senaste tre åren genomförts 72 förrättningar i en kommun med över 30 000 invånare samt som mest 25 förrättningar i en mindre kommun. Enligt enkätresultaten medför vägnämnden kostnader som uppgår till i genomsnitt cirka 24 400 euro och mötesarvodet på i genomsnitt 1 146 euro per år för en enskild kommun. I samband med granskningen av åtgärderna inom ramen för regeringsreformen för att minska kommunernas kostnader har gjorts bedömningen att man genom att upplösa vägnämnderna skulle åstadkomma besparingar på cirka 2–3 miljoner euro per år inom den kommunala sektorn.

Överföringen av klander av vägnämndernas beslut till tingsrätterna, till de delar ärendet inte kan avgöras i en förrättning av enskild väg, ökar i viss mån tingsrätternas arbetsbörda. I vägnämnderna behandlas årligen uppskattningsvis ca 4 tvistemål per kommun. I hela landet behandlas årligen alltså uppskattningsvis ca 1180 tvistemål i vägnämnderna. Det har bedömts att en del klanderärenden kan avgöras redan genom väglagets egen prövning i ett rättelseförfarande. Dessutom finns myndighetsrådgivning enligt förvaltningslagen tillgänglig bland annat hos Lantmäteriverket, kommunerna och landskapen i ärenden i anslutning till enskilda vägar. Kostnaderna för att väcka klandertalan bedöms leda till att man i framtiden i högre grad än tidigare vill komma överens om ärenden innan klandertalan behandlas i tingsrätten. I tvistemål tar staten ut en rättegångsavgift på 500 euro av ändringssökanden i enlighet med lagen om domstolsavgifter. Den genomsnittliga kostnaden för ett omfattande tvistemål i tingsrätten är 3 575 euro, vilket torde motsvara kostnaden för behandling av ett ärende som för närvarande hör till vägnämnden i tingsrätten. I ärendet uppbärs en rättegångsavgift på 500 euro, men den inkomstförs på domstolens inkomstmoment, och därför ökar kostnaden i sin helhet domstolarnas utgifter i enlighet med ökningen av antalet ärenden.

Enligt en utredning av Lantmäteriverket kommer Lantmäteriverket till följd av ändringen av lagen om enskilda vägar att få ansvara för ungefär 500 nya förrättningar av enskild väg. De uppgifter som föreslås överförs från vägnämnderna är lagstadgade uppgifter och åtgärder som redan nu utförs vid Lantmäteriverket. Lantmäteriverket har den infrastruktur och de resurser som behövs för att utföra dessa uppgifter och överföringen medför inga direkta konsekvenser för resurserna. I fråga om resurserna blir det lättare att fördela uppgifter till olika delar av landet om Lantmäteriverket tar emot uppgifterna. Arbetstidseffekterna kan antas uppgå till cirka 600 dagsverken, som med den nuvarande prissättningen medför kostnader på cirka 0,39 miljoner euro som ska tas ut av sakägare. Detta innebär 780 euro per uppgift som överförs. I rena arbetskraftskostnader kommer Lantmäteriverkets utgifter att uppgå till cirka 0,32 miljoner euro. Överföringen medför således i genomsnitt inga stora effekter på kostnaderna för Lantmäteriverket eller medborgarna.

Prissättningen av offentlighetsrättsliga produkter som grundar sig på självkostnadsvärdet enligt lagen om grunderna för avgifter till staten gäller förrättningar av enskilda vägar samt således de uppgifter som föreslås överförs från vägnämnderna till Lantmäteriverket. Till följd av detta kommer Lantmäteriverkets omsättning att öka en aning enligt det som beskrivs ovan, men inget överskott uppstår.

Offentlig rättshjälp gäller inte förrättningar av enskilda vägar, utan intressebevakningen bekostas, med undantag för vissa övergångar på järnvägsnivå, alltid av markägaren själv eller en annan sakägande.

Uppgifter i anslutning till bedömning av gatuhållningsskyldigheten enligt en detaljplan, vilka överförs till statens nya tillstånds- och tillsynsverk men nu har hört till närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna), är tämligen sällsynta och NTM-centralerna har fått in få ansökningar i anslutning till detta. Det är inte heller säkert att det nya ämbetsverket skulle få ansökningar i anslutning till detta ens varje år. Med tanke på vägdelägarnas rättsskydd har uppgiften dock ansetts vara viktig, och Statens tillstånds- och tillsynsverk har ansetts vara det naturliga stället att sköta denna uppgift, till exempel eftersom regionförvaltningsverket, som föregångare till det nya ämbetsverket, med anledning av klagomål nu har befogenhet enligt 10 § i kommunallagen (410/2015) att undersöka om en kommun har iakttagit gällande lag. En annan sak som bedöms vara relativt sällsynt är förordnandet av god man, som nu möjliggörs för att verkställa ett beslut som fattats vid en förrättning av enskild väg och som gäller anläggning av en väg eller annan väghållning. Förordnandet av god man ska i framtiden ersättas med hot om tvångsutförande som Statens tillstånds- och tillsynsverk förelägger på ansökan. Uppgiften har för sin del en förebyggande effekt på tvistemål om väghållningen. Sannolikt kommer det att komma flera ansökningar om sammankallande av möte till ämbetsverket på årsnivå, men det finns inga exakta uppgifter om antalet. I dagsläget tar regionförvaltningsverket till exempel ut en avgift som underskrider självkostnadsvärdet för att samla ett samfund eller för andra sätt att fatta beslut enligt 22 § i föreningslagen. I lagen om enskilda vägar jämförs de ärenden som överförs till det nya ämbetsverket i stor utsträckning med denna typ av uppgifter och anknyter främst till delägarnas rättsskydd. Det är alltså sannolikt att det tas ut en avgift som är lägre än självkostnadsvärdet också för sammankallande av en väglagsstämma enligt lagen om enskilda vägar och andra motsvarande prestationer. År 2016 var priset för sammankallande av en stämma av regionförvaltningsverket 240 euro.

I regeringens proposition föreslås att kommunerna, landskapen och staten vid behov kan bli vägdelägare om de styr trafik till en enskild väg. Exempel på dessa är olika leder för gång-, cykel- och mopedtrafik dit samhället styr gång-, cykel- och mopedtrafik. Propositionen ökar möjligen kostnaderna för den offentliga ekonomin en aning, men vad gäller väghållningen av enskilda vägar är ifrågasvarande lösning rättvis och hållbar ur ett finansieringsperspektiv. Att bli vägdelägare föreskrivs vara en skyldighet för staten när det anses vara oundvikligt, vilket kommer att öka statens kostnader. Enligt uppskattning skulle det förekomma några hundratals fall då staten åläggs att bli vägdelägare, dock långt under tusen. Eftersom de eventuella vägavgifterna varierar från några tiotals euro till några hundra euro, stiger statens kostnader eventuellt med högst cirka 100 000 euro på grund av vägdelägarskapet. För kommunerna och landskapen ska det vara en möjlighet, inte en skyldighet, att bli vägdelägare, vilket innebär att konsekvenserna för kommunerna och landskapen är mindre.

Om det inte har fattats ett beslut om gatuhållning efter att ett beslut om godkännande av en detaljplan har vunnit laga kraft, åläggs kommunerna att lämna uppgifter om gatuhållningsskyldigheten för en enskild väg om en vägdelägare eller ett väglag så kräver. Detta har bedömts leda till något fler uppgifter för kommunerna, men man har under beredningen observerat ett behov av att förtydliga ställningen för enskilda vägar på detaljplaneområden. Skyldigheten att lämna uppgifter föreskrivs dock vara en enkel skyldighet, som närmast betonar betydelsen av öppen växelverkan i kommunerna i förhållande till enskilda vägar på detaljplaneområden. Den föreslagna versionen är en betydligt mindre ekonomisk och administrativ börda för kommunerna än det alternativ där kommunen är skyldig att sköta om en enskild väg som ligger på dess detalj-planeområde efter ett visst antal år efter planläggningsbeslutet.

Att landskapen ska få i uppgift att sköta statsunderstödet till enskilda vägar i enlighet med landskapslagen kan leda till att lönekostnaderna ökar, beroende på hur landskapen kommer att sköta uppgiften kring understöd till enskilda vägar. För närvarande har NTM-centralerna reserverat sammanlagt cirka tre årsverken för att behandla understöd till enskilda vägar.

Åtskiljande av understödet till enskilda vägar och understödet till färjor och färjsträckor på enskilda vägar har bedömts bland annat i en utredning om bedömning av kriterierna för fördelning av understödsanslag (Hämäläinen 2016). Paragraferna om understödsnivån för färjor på enskilda vägar och andra specialobjekt slopas ur lagen om enskilda vägar. Detta bedöms inte medföra extra kostnader för kommunerna, eftersom ingen ändring i finansieringsnivån planeras genom förslaget, men genom att särskilja understödet till enskilda vägar och färjor på enskilda vägar kan man bättre trygga understödsanslagen för de enskilda vägarna. I nuläget då understödsanslagen minskar och understödet till färjor på enskilda vägar ökar varje år har den finansiering som riktas till egentliga enskilda vägar hela tiden minskat. Om dessa två element särskiljs från varandra begränsar de inte längre varandras understödsmöjligheter.

Befullmäktigande av väghållningen till en utomstående aktör påverkar inte statens mervärdesskatteinkomster. Väglaget kommer fortsättningsvis inte att vara mervärdesskattepliktigt eftersom det inte idkar sådan affärsverksamhet som avses i mervärdesskattelagen. Även om den aktör som sköter väghållningen med stöd av en fullmakt samlar in vägavgifter direkt från vägdelägarna, ändras inte avgiftens karaktär. Inte ens om avgifterna samlas in av en ny aktör kan de betraktas som ersättning för en tjänst till en enskild medlem i väglaget, vilket är en förutsättning för mervärdesskatteskyldighet. Det är fortsättningsvis fråga om en vägavgift genom vilken vägdelägarna uppfyller sin väghållningsskyldighet och delar på de kostnader den medför, vilket inte kan räknas som försäljning av sådana tjänster som omfattas av mervärdesskattelagen. Dessutom skulle det med stöd av beskattningens neutralitetsprincip vara oroväckande om vägdelägarna behandlas olika ur skattemässig synvinkel beroende på hur väghållningen har ordnats.

#### *Ekonomiska konsekvenser för näringslivet*

De enskilda vägarna är en viktig del av trafiknätet och i takt med att investeringarna i skogsindustrin ökar kommer de att få en ännu större betydelse än tidigare. I en utredning (Kasteenpohta 2016) som utarbetats i samband med totalreformen har man bedömt att den ökade användningen av virke ökar efterfrågan på virke i sådana områden som hittills inte har varit ekonomiskt lönsamma anskaffningsområden, till exempel de mest avlägsna områdena i norra Finland. Detta kommer att öka användningen av nätet av enskilda vägar i ifrågavarande områden. Skicket hos och möjligheterna att använda nätet av enskilda vägar påverkar i sin tur kostnaderna för anskaffning av virke och det inhemska virkets konkurrenskraft. Anskaffningen av inhemskt virke påverkar å sin sida både skogsägarnas virkesförsäljningsinkomster och avverknings- och transportkedjans inkomster och kostnader och på så vis även sysselsättningen.

Behoven inom näringslivet, i synnerhet behoven av transporter inom bioekonomi och jordbruk, tryggas genom att man ser till att de enskilda vägarna i framtiden är i det skick som deras användningsändamål förutsätter och att det finns aktuella uppgifter om dem i informationssystemen. Propositionen och uppnåendet av dess mål som gäller väghållningen kvalitet och finansiering bedöms ha en positiv inverkan på de enskilda vägarnas skick, eftersom transportkedjorna fungerar på ett sömlöst, smidigt och förutsägbart sätt.

Syftet med propositionen är att skapa en hållbar grund för finansieringen av enskilda vägar. Detta eftersträvas genom att man försöker utvidga underlaget av aktörer som betalar för väghållningen av en enskild väg, så att alla aktörer som använder en enskild väg berörs. Åtgärderna omfattar till exempel att man ger möjlighet att anta olika aktörer i samhället som vägde-

lägare samt att principerna för insamling av vägavgifter och bruksavgifter förtydligas. Man har även fram tills nu vanligen betalat en bruksavgift för bland annat tillfälliga transporter inom skogsbruket, och därför kommer inte de tydligare bestämmelserna om insamling av bruksavgifter att öka kostnaderna för näringslivet nästan alls. De tydligare bestämmelserna om insamling av bruksavgifter gäller främst samhälleliga aktörer och privatbilister. En utvidgning av finansieringsbasen för enskilda vägar och därigenom en eventuell förbättring av de enskilda vägaras skick bedöms emellertid minska körkostnaderna för de tunga transporterna.

I propositionen föreslås att understödskriterierna ska begränsas, så att landskap som delar ut statsunderstöd efter att landskapsreformen genomförts i fortsättningen inte ska vara bundna att understöda endast vägar med fast bosättning, utan framöver även ska kunna framhäva det lokala näringslivets och bioekonomins behov i fördelningen av bidrag till enskilda vägar. Det finns uppskattningsvis cirka 120 000 kilometer skogsbilvägar. När beslut om understöd fattas ska man alltså kunna beakta kundernas behov i större utsträckning än tidigare. Detta kan anses i vissa fall gynna näringslivet. Landskapen fattar emellertid de slutliga understödsbesluten.

Genom att i högre grad överlåta väghållningen till professionella aktörer enligt propositionen kan man skapa positiva ekonomiska effekter för näringslivet på två olika sätt. Professionaliseringen inom väghållningen av enskilda vägar innebär att väghållningen av enskilda vägar i större utsträckning än i nuläget delegeras till professionella aktörer som kan ansvara för ett större antal enskilda vägar inom ett visst område. Om dessa så kallade vägförvaltningsföretag eller motsvarande infraserviceföretag har åtagit sig att ta hand om även andra infrastruktursystem, ger ett större antal enskilda vägar att sköta om möjlighet till en mer professionell arbetsmiljö på heltidsbasis. Det att fler enskilda vägar än i nuläget befullmäktigas till en utomstående aktör ger också betydande effektivitetsfördelar då infraföretagaren kan sköta om en ändamålsenlig helhet av enskilda vägar. Det har bedömts att man i detta fall kan spara på kostnaderna för till exempel väghållning.

Professionaliseringen inom väghållningen av enskilda vägar skapar också positiva ekonomiska effekter för transportföretag inom bioekonomi och jordbruk, eftersom väghållningen får en högre kvalitet tack vare professionaliseringen samtidigt som transportföretagens körkostnader minskar. För närvarande är det ett allmänt problem att kunskaperna om väghållning hos dem som finns vid enskilda vägar håller på att försvinna till följd av förändringar i ålders- och befolkningsstrukturen, i synnerhet på landsbygden. Personer som bott vid enskilda vägar flyttar i allt större utsträckning till städer och de vägdelägare som vet hur vägar ska underhållas blir äldre. Väghållningen av en enskild väg intresserar inte på samma sätt som tidigare en person som numera endast har en fritidsbostad vid en enskild väg. Denna utveckling har en negativ inverkan för de som fortsättningsvis bor vid enskilda vägar och för de företag inom näringslivet som använder enskilda vägar för sina transporter. Genom att professionalisera väghållningen av enskilda vägar tryggar man en tillräcklig nivå av väghållning även i situationer där vägdelägarna inte har kunskaper om eller intresse för väghållning.

Tryggandet av tillgången till uppdaterad information om enskilda vägar har även bedömts skapa positiva ekonomiska effekter för näringslivet. Med tanke på transporter inom näringslivet är det mycket viktigt att administrativ information om en enskild väg och information om till exempel vägens viktbegränsningar finns tillgänglig, för att transportörer enkelt ska kunna få information om bland annat vägens skick och eventuella viktbegränsningar som påverkar transporterna. Det utvecklas ständigt olika metoder och projekt genom vilka man tryggar en så smidig tillgång som möjligt till viktig information om transportkedjor för näringslivet. Ett uppdaterat register över enskilda vägar är en förutsättning för att dessa projekt ska lyckas.

Det faktum att man inte längre behöver be fastighetsägaren om lov, utan att det räcker med ett samtycke av väglaget för att på vägområdet installera el- och dataledningar samt övriga kon-



struktioner, anordningar och anläggningar som tjänar användningen av de fastigheter som finns på det område som vägen anses betjäna, medför också positiva ekonomiska effekter för näringslivet. På detta sätt blir förfarandena smidigare och snabbare, eftersom man hittills har varit tvungen att be både markägaren och väglaget om tillstånd. I praktiken har det varit mycket svårt att få tillstånd, vilket antingen har lett till att projektet fördröjts eller till och med ställs in eller till verksamhet som strider mot lagen.

#### *Ekonomiska konsekvenser för väglagen och vägdelägarna*

De ekonomiska konsekvenserna för väglagen är i stor utsträckning desamma som för vägdelägarna, eftersom största delen av de avgifter som samlas in för att täcka väglagens kostnader består av de vägavgifter som vägdelägarna betalar. Utgångspunkten är att den nya lagen inte ska påverka kostnaderna för väghållning för personer som bor vid en enskild väg, eftersom man syftar till att utgångsläget ska förbli oförändrat vad gäller vägavgifter, bruksavgifter och understöd. Det att antalet betalare kan utvidgas till att omfatta alla som drar nytta av vägen minskar eventuellt vägdelägarnas kostnader eller också förbättrar det de enskilda vägarnas skick, eftersom underhållsfinansieringen ökar. Insamlingen av bruksavgifter har inte bedömts öka väglagens behandlingskostnader nästan alls, eftersom så lätta och flexibla förfaranden som möjligt för insamling av avgiften har möjliggjorts i lagen. För närvarande har väglagen redan egna sätt att samla in bruksavgifter. Syftet med lagförslaget är att på ett allmänt plan göra det mera godtagbart att samla in bruksavgifter genom att förtydliga insamlingsprinciperna.

Upplösningen av vägnämnderna i anknytning till målet om att minska kommunernas uppgifter betyder att vägnämndernas uppgifter fördelas på olika myndigheter. Klandertalan som hänförs till väglagets beslut ska behandlas vid tingsrätterna. Uppgifter som klassificeras som allmänna förvaltningsuppgifter och som anknyter till väglagets förvaltning samt delägarnas och övriga berörda parter rättsskydd överförs till Statens tillstånds- och tillsynsverk, Luova, som kommer att grundas. Dessutom blir enstaka uppgifter som är förenliga med kommunernas byggnadstillsynsuppgift kvar hos kommunerna. Sådana uppgifter är uppgifter i anslutning till byggande och avlägsnande av växtlighet längs enskilda vägar. Sakkunskapen vid behandlingen av ovan nämnda ärenden kommer att förbättras, men risken för ökade utgifter för vägdelägarna ökar då uppgifterna överförs till sådana myndigheter som inte subventionerar behandlingen av ärenden i anslutning till enskilda vägar, såsom kommunerna hittills gjort.

För närvarande varierar vägnämndernas förrättningsavgifter mellan olika kommuner. Enligt en utredning av Lantmäteriverket har en del vägnämnder över huvudtaget inte tagit ut några förrättningskostnader. Det här har uppenbarligen varit förenligt med bestämmelserna med beaktande av den kommunala självstyrelsen och det har inte varit nödvändigt att iaktta självkostnadsprincipen på samma sätt som inom statsförvaltningen. De förrättningskostnader som sakägare åläggs betala består i huvudsak av arvoden för möten som ordnats, reseersättningar samt möteskostnader, till exempel postkostnader. Kostnaderna för tjänstemännens arbetstid ingår mycket sällan i förrättningskostnaderna. Medianen för de förrättningskostnader som bestämts har varit 343 euro. För förrättningar på över 500 euro har medianen varit 962 euro. Sådana fastställdes i 26 procent av de undersökta kommunerna (72 stycken).

Lantmäteriverkets förrättningskostnader debiteras på basis av kostnaderna. De förrättningskostnader som tagits ut av medborgaren för de uppgifter som överförs från vägnämnderna till Lantmäteriverket har varierat mellan 50 och 1 850 euro, beroende på vilka ärenden som behandlats vid förrättningen och hur många arbetstimmar som använts för den.

För sakägarnas del minskar behovet av att söka ändring hos en jorrdomstol i de förrättningsärenden som överförs från vägnämnderna till en förrättning av enskild väg. Detta beror på att

Lantmäteriverket har en förrättningsingenjörskår som är specialiserad på förrättningar av enskilda vägar och som behandlar ärendena i ett förfarande som är enhetligt på nationell nivå. Sådana resurser har de separata vägnämnderna i de över 300 kommunerna inte haft. Eftersom det inte längre finns något behov av att söka ändring eller behovet minskar, kommer även sakägarnas kostnader att minska. Enligt det som nämns ovan kommer klander som avgörs genom ett förvaltningsbeslut eller klander som gäller väglagens beslut inte att behandlas vid förrättningar av enskilda vägar.

Ur sakägarnas synvinkel förblir situationen i princip densamma, oberoende av om klandertalan mot väglagens beslut behandlas av en tingsrätt eller en jorddomstol. Behovet av ett ombud för ärendena eller ärendenas svårighetsgrad påverkas inte av huruvida ärendet handläggs vid en tingsrätt eller en jorddomstol. Sakägarens behov av ombud måste i bägge fall lösas av sakägaren själv. Om de beslut som fattas vid väglagens stämma klandras genom talan, såsom allmänt stadgas i den övriga organisationslagstiftningen (till exempel i föreningslagen, aktiebolagslagen eller lagen om samfälligheter), kan rätten att väcka talan i praktiken kräva ett ombud med juridisk utbildning, vilket leder till extra kostnader. Offentlig rättshjälp med ombud är dock numera också en förmån som beviljas personer med medelinkomster och som gäller tvister vid väglagens stämmor på motsvarande sätt som till exempel klander av beslut vid ett bostadsaktiebolags bolagsstämma.

Rättegångsavgiften för behandling av ett tvistemål i tingsrätten är 500 euro, och därtill kommer kostnader för en eventuell advokat. Om en advokat behövs stiger de totala kostnaderna till uppskattningsvis 5 000 euro och de normala kostnaderna för den som förlorar är cirka 6 000–7 000 euro. Sannolikt minskar även väglagens eget rättelseförfarande behovet av behandling i tingsrätten. Även om kostnaderna för behandling i tingsrätten är betydligt högre än vägnämndernas kostnader, kan största delen av eventuella oklara situationer lösas redan innan talan väcks och därför är behovet av en process i tingsrätten mer sällsynt.

Den framtida understödsnivån samt genomförandet av understödsuppgiften avgörs i samband med landskapsreformen. I propositionen föreslås att kriteriet gällande fast bosättning ska slopas ur understödkriterierna, vilket kan påverka den framtida fördelningen av understöd. Enskilda vägar som anlagts med tanke på fast bosättning ska dock kunna få understöd på samma sätt som tidigare. Genom ändringen tryggs för landskapens del äkta valfrihet vad gäller understödsobjekt. Det bedöms att det lokala perspektivets och politiska beslutsfattandets närvaro också tryggar beaktandet av den fasta bosättningen i fördelningen av landskapens understöd. Möjligheterna till understöd genom de anslag som funnits tillgängliga för statsunderstöd har varit mycket begränsade. Kommunerna har traditionellt understött just fast bosättning och det föreslås inga förändringar i kommunernas möjligheter att understöda enskilda vägar.

SlopanDET av paragraferna om färjor på enskilda vägar och andra specialobjekt bedöms inte ha någon direkt inverkan på väglagen. Uppgiften kring understöd till färjor och färjsträckor på enskilda vägar särskiljs från den övriga understödshelheten för enskilda vägar till följd av landskapsreformen och är framöver är en frivillig uppgift för landskapen. Situationen för färjorna på enskilda vägar har i stor utsträckning bedömts förbli densamma som i nuläget och genom förändringen ges landskapen möjlighet att bedöma behovet av understöd till färjor på enskilda vägar på lokal nivå tillsammans med förbindelsefartygstrafiken, inom ramen för den helhet som omfattar ordnande och planering av skärgårdstrafiken. Det planeras således ingen ändring av finansieringsnivån i lagen om enskilda vägar. I nuläget då understödsanslagen minskar och understödet till färjor på enskilda vägar ökar varje år har den finansiering som riktas till egentliga enskilda vägar hela tiden minskat. Om dessa två element särskiljs från varandra begränsar de inte längre varandras understödmöjligheter och detta kan till och med medföra positiva effekter för väglagen.

*Ekonomiska konsekvenser för övriga enskilda personer*

Indragningen av vägnämnderna kan öka risken för utgifter även för andra personer än vägdelägare, i en situation där det uppstår ett behov av att söka ändring i Lantmäteriverkets eller vägslagets beslut eller där det av någon annan orsak uppstår ett behov av att ansöka om förrättning av enskild väg. Ovan nämnda åtgärder som syftar till att förebygga en ökad risk för kostnader för vägdelägarna tillämpas även på enskilda personer som inte är vägdelägare. Ökad risk för utgifter är dock betydligt sannolikare för vägdelägare än för andra enskilda personer, eftersom enskilda personer betydligt mera sällan är sakägare i förrättningar av enskild väg eller i andra ärenden som berör ändringssökande.

I propositionen föreslås begränsningar av fastighetsägarnas rätt att placera en bom på en enskild väg som ligger på deras mark. Hittills har fastighetsägare fritt kunnat placera en bom på en enskild väg som är belägen på deras mark, till exempel för att förhindra att boskap rymmer. Det har emellertid bedömts att det i den moderna världen inte längre finns några grunder för denna princip att en fastighetsägare ska ha rätt att placera ut en bom. Enligt propositionen kan fastighetsägare placera en bom på en enskild väg av särskilt skäl om de har tillstånd av vägslaget. Om vägslaget inte ger tillstånd kan tillstånd sökas vid en förrättning av enskild väg, vilket kan medföra små ekonomiska effekter för fastighetsägaren.

Att det blir vanligare att samla in bruksavgifter höjer kostnaderna något för enskilda personer som använder enskilda vägar. Storleken på bruksavgifterna varierar beroende på vägen och omfattningen av väganvändningen, men vanligen är bruksavgiften några tiotals euro (10–60 euro) per år. En del tunga virkestransporter betalar mera i bruksavgift, ibland upp till hundratals euro per år. En eventuell höjning av kostnaderna för enskilda personer har bedömts vara rimlig med tanke på den nytta som detta medför.

*Bedömning av de totala ekonomiska konsekvenserna*

Propositionens totala ekonomiska konsekvenser är sannolikt ringa åtminstone på kort sikt. Propositionen kommer på lång sikt att medföra indirekta positiva effekter på sysselsättningen, konkurrenskraften, marknaden, investeringarna, produktionen och produktiviteten, importen och exporten samt prishöjningen. Genom att förbättra verksamhetsförutsättningarna i synnerhet för bioekonomin och jordbruket skapar man goda förutsättningar för att säkerställa ett produktivt näringsliv och en kostnadseffektiv verksamhet. Detta sker genom att man fäster vikt vid väghållningens kvalitet och förbereder sig för framtida förändringar i samhället samt skapar nya möjligheter till affärsverksamhet inom väghållning av enskilda vägar genom att kombinera och bygga olika infrastruktursystem. Fungerande resekedjor och eventuella inbesparingar i transporter påverkar företagets konkurrenskraft och därigenom sysselsättningen, marknaden, importen och exporten. Genom att skapa en hållbar grund för finansieringen av enskilda vägar och göra väghållningen mer professionell än tidigare, möjliggör man nya investeringar som är större än tidigare i enskilda vägar och därigenom uppnår man sysselsättande effekter i synnerhet på landsbygden. Också det att vägförvaltningsföretag och infrastrukturföretag ges möjlighet att växa kommer sannolikt att medföra sysselsättande effekter på lång sikt, i synnerhet på landsbygden.

På kort sikt kan det ske små förändringar i inriktningen av understöd till följd av de ändrade understödskriterierna, men detta har inte bedömts medföra några konsekvenser för kostnadsstrukturen mellan olika befolkningsgrupper.

Det att kommunernas understöd inte är lagstadgade och kommunerna således kan ändra sin understödspraxis med kort varsel är en faktor som skapar osäkerhet i bedömningen. Enligt bedömning är lagförslaget dock ingen orsak till att kommunerna väsentligt börjar ändra sin be-

fintliga understödspraxis. Inte heller vill man ingripa i statsunderstödet nivåer genom lagförslaget. Osäkerheten i bedömningen beror också på att det ännu inte finns någon understödspraxis i de kommande landskapen och man därför endast kan göra preliminära uppskattningar av landskapens framtida verksamhet.

#### 4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Efter att vägnämnderna upplösts kommer en del de förrättningsärenden som avgörs vid vägnämndernas förrättningar att avgöras vid förrättningar av enskilda vägar. Förrättningar av enskilda vägar utförs i regel av Lantmäteriverket, men om en förrättning berör ett helt detaljplanelområde, för vilket kommunen för fastighetsregister i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen (392/85), utförs förrättningen av kommunens fastighetsregisterhållare.

Upplösningen av vägnämnderna kan leda till att den totala uppgiftsmängden ökar vid Lantmäteriverket och för eventuella fastighetsingenjörer vid kommunen som fungerar som fastighetsregisterhållare. Enligt Lantmäteriverkets uppskattning medför förändringen ca 500 nya förrättningar av enskild väg årligen. Det har dock bedömts att man kan jämna ut Lantmäteriverkets och fastighetsregisterhållarens börda så att den inte ökar i betydande grad, genom att möjliggöra ett eget rättelseförfarande i väglagen samtidigt som vissa förfaranden uppluckras.

Även tingsrätternas uppgifter ökar något, eftersom klanderärenden gällande väglagens beslut som tidigare avgjorts av vägnämnderna överförs till tingsrätterna för avgörande. Mängden uppgifter kommer att hållas rimlig tack vare väglagens interna rättelseförfarande, eventuell rådgivning av myndigheter samt den ökade kostnadsbördan.

En ändring av understödskriterierna ökar avsevärt antalet enskilda vägar som är berättigade till understöd, vilket kan leda till fler understödsansökningar än i nuläget. En ökning av understödsansökningarna kan förväntas sysselsätta dem som behandlar ansökningarna något mer än i nuläget. Bedömningen försvåras av att man ännu inte vet var de nuvarande personalresurserna kommer att placeras eller hur uppgifterna kommer att organiseras inom landskapen.

#### 4.3 Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenserna av de enskilda vägarna kommer i stort att vara oförändrade i och med reformen, och därför bedöms inte reformen medföra några betydande förändringar jämfört med nuläget. I propositionen beaktas den miljörättsliga lagstiftningen, till exempel genom att förtydliga hänvisningarna till annan miljölagstiftning som är av betydelse för enskilda vägar samt genom att precisera bestämmelsernas motiveringar. I motiveringarna till propositionen har man fört fram att eventuella negativa konsekvenser exempelvis för fiskfaunan ska beaktas vid vägförrättning och anläggning av väg.

Reformen kan öka splittringen av livsmiljöer och på så sätt leda till olägenheter särskilt för mångfalden i skogs- och myrnatur, om anläggning av exempelvis skogsbilvägar tilltar till följd av propositionen. Ändringen av understödskriterierna i lagen om enskilda vägar kan öka anläggningen av skogsbilvägar, eftersom landskapen i fortsättningen inte är bundna att understöda endast vägar med fast bosättning. Vid fördelningen av understöden kan man framhäva bioekonomins och näringslivets behov, vilket kan öka antalet skogsbilvägar och deras miljökonsekvenser. Anläggningen av skogsbilvägar kan också tillta om efterfrågan på virke ökar i områden som tidigare har varit ekonomiskt olönsamma anskaffningsområden. I så fall beror miljökonsekvenserna dock inte direkt på ändringen av lagen om enskilda vägar, utan på ökad virkesanvändning.

Syftet med propositionen är att förtydliga den tidigare lagstiftningen genom att till 74 § lägga en bestämmelse om myndigheters rätt att delta som sakägare i en förrättning av enskild väg, då det finns risk för betydande förstörelse i naturen, till exempel anläggande av brotrummor som stör fiskvandringen till en bäck, å eller älv eller placering av en enskild väg på eller i närheten av ett Naturaområde. För tydlighetens skull föreslås dessutom i lagens motiveringar exempel på vad som kan anses vara betydande förstörelse i naturen.

Skyldigheten att meddela om förrättning av enskild väg vid anläggning eller flyttning av väg till Statens tillstånds- och tillsynsverk och till landskapet förebygger negativa miljökonsekvenser. I samband med landskapsreformen inrättas Statens tillstånds- och tillsynsverk, som i fortsättningen ska sköta de miljöskydds- och naturvårdsuppgifter som nu ankommer på närings-, trafik- och miljöcentralerna. Till landskapen överförs enligt utkastet till landskapslag (RP 15/2017 rd) uppgiften att främja skyddet av den biologiska mångfalden och att vårda kulturmiljön. Myndigheten i fråga har rätt att ge sitt utlåtande om ett ärende i anslutning till anläggning eller flyttning av väg samt rätt att i vissa situationer delta i förrättning av enskild väg som sakägare. Enskilda vägars konsekvenser för kulturarvet, till exempel forn lämningar, förebyggs genom att hänvisa till lagen om fornminnen (295/1963). Miljökonsekvenserna omfattar även enskilda vägars konsekvenser för kulturarvet.

#### 4.4 Samhälleliga konsekvenser

##### *Konsekvenser för medborgarnas ställning och verksamheten i medborgarsamhället*

Upplösningen av vägnämnderna förbättrar vägdelägarnas rättsskydd till den del det har bedömts att vägnämndernas beslutsfattande funnits för nära vägdelägarna. I små kommuner har till exempel problem med jäv och brist på yrkesskicklighet varit ett problem. Det framtida överförandet av de uppgifter som har hört till vägnämnderna till andra myndigheter kommer att leda till förbättringar vad gäller professionalitet och kvalitet på besluten. Å andra sidan ökar man vägdelägarnas eget ansvar för väglagets beslut genom att möjliggöra ett rättelseförfarande, innan väglagets förfarande som lett till ett beslut klandras eller ärendet förs till förrättning av enskilda vägar för behandling. Det är också möjligt att vägdelägarnas rättsskydd äventyras i situationer där en vägdelägare ser en möjlighet att ställa till förtret och en annan vägdelägare på grund av de ökade kostnaderna för ändringssökande inte kan eller det inte lönar sig att föra ärendet vidare. Den föreslagna styrningen av klandertalan till tingsrätten följer dock annan organisationslagstiftning och man har inte sett någon risk för äventyrande av rättsskyddet i övrigt. Det har också bedömts att alla problemsituationer inte kan lösas med hjälp av lagstiftningen. I propositionen har man emellertid strävat efter att skapa förutsättningar för att även problematiska situationer som gäller enskilda vägar ska kunna lösas i konstruktiv anda och för att medborgarnas rättsskydd inte ska äventyras i detta avseende.

Propositionen gör det möjligt att i omfattande utsträckning utnyttja digitaliseringen, bland annat genom att ta i bruk elektroniska mötesverktyg och verktyg för stämmokallelse. Väglaget ska dock säkerställa att alla vägdelägare har möjlighet att använda dessa elektroniska verktyg. Meddelande om en stämma får inte ske endast per e-post om inte alla vägdelägare har tillgång till e-post. På det här sättet beaktas bland annat personer med svaga datakommunikationsförbindelser samt äldre personer som bor vid enskilda vägar.

Utomstående aktörers användning av enskilda vägar förtydligas, men de grundläggande lösningarna förblir desamma. Propositionen ingriper dock inte i allemansrätten. Användning till förmån för andra än vägdelägare av en enskild väg för regelbundna eller tillfälliga transporter, för regelbundet färdande och för verksamhet som tydligt ökar kostnaderna för underhållet av vägen ska vara tillståndspliktig verksamhet. Tillstånd att använda vägen behövs emellertid inte för användning av vägen med stöd av allemansrätten eller för nödvändiga myndighetsuppgif-

ter eller för annan sådan sporadisk användning som inte tydligt ökar kostnaderna för underhållet av vägen. Det är således avgörande hur ofta vägen används och om det kan verifieras att användningen ökar kostnaderna för underhållet. En bruksavgift ska betalas för tillståndspliktig samt för olovlig och lagstridig användning av en enskild väg. På detta sätt eftersträvas rättvisa i finansieringen av väghållningen av enskilda vägar.

*Sociala konsekvenser och konsekvenser för hälsan, konsekvenser för jämlikheten, barnen och jämställdheten mellan könen*

Målet med den nya lagen om enskilda vägar som föreslås är att trygga förutsättningarna för att upprätthålla och utveckla nätet av enskilda vägar som en del av trafiksystemet, med beaktande av i synnerhet de behov att färdas och de transportbehov som förutsätts med tanke på samhällets funktionssäkerhet, näringslivet och bosättningen vid enskilda vägar. Tryggandet av en tillräcklig nivå av underhåll av enskilda vägar gör det möjligt att tryggt och smidigt tillhandahålla skoltransporter, service för äldre och andra social- och hälsojänster som ges i hemmet även för personer som bor vid enskilda vägar. De enskilda vägarnas skick medför även konsekvenser för den brådskande nödcentralsverksamheten, polisverksamheten, räddningsverksamheten och genomförandet av prehospital akutsjukvård, som är viktiga för såväl bosättningen som näringsverksamheten vid enskilda vägar.

Propositionsutkastet kan medföra konsekvenser för jämlikheten. Man kan påverka jämlikheten genom att säkerställa en trygg färd för till exempel skoltransporter, hemvård och utryckningsfordon. Genom propositionen har man emellertid strävat efter att förbättra förutsättningarna för att väglagen ska kunna sköta underhållet av de enskilda vägarna, så att nödvändiga transporter kan komma fram även i framtiden. Dessutom tryggas medborgarnas jämlikhet genom bestämmelser om enhälliga beslut och befullmäktigande av utomstående aktörer att sköta väghållningen. Propositionen kan också medföra konsekvenser för väglagens jämlikhet, eftersom det i framtiden är landskapen som delar ut understöd till vägarna. I fördelningen av understöd till enskilda vägar är understödsriterierna mycket lösa och som egna självstyrande enheter kommer landskapen att sköta om fördelningen av understödet på det sätt de anser vara bäst.

Propositionen påverkar inte jämställdheten mellan könen.

*Konsekvenser för sysselsättningen och arbetslivet*

Genom propositionen strävar man efter att främja uppkomsten av ny näringsverksamhet i anslutning till enskilda vägar och annan infrastruktur som behövs för användningen av fastigheterna, särskilt på landsbygden. I Finland har det utbildats cirka 250 vägdisponenter, varav en del redan har avslutat sin verksamhet. Det finns uppskattningsvis cirka 190 aktiva vägdisponenter. Av dessa har ungefär 15 vägdisponenter vägförvaltningen som huvudsyssla eller nästan som huvudsyssla, men det kan antas att riktningen går mot att verksamheten blir en huvudsyssla, eftersom det ännu för några år sedan inte fanns en enda vägdisponent som sysslade med verksamheten på heltid.

Ett mål med propositionen är att väghållningen av enskilda vägar ska kunna fortsätta att utvecklas i en mer professionell riktning och att denna utveckling ska stärkas ytterligare. En verkning kan vara att vägförvaltningen i större utsträckning än i nuläget börjar skötas av en person i huvudsyssla och att yrket som vägdisponent får en etablerad ställning. För att kunna arbeta som vägdisponent på heltid krävs dock att man har ett förhållandevis omfattande nätverk av vägar att sköta om, varvid en enskild vägdisponent i huvudsyssla kan ha ett mycket stort verksamhetsområde. Det har också bedömts att lagen ger förutsättningar att grunda sådana infradisponentföretag och infraserviceföretag som i större omfattning kan sköta om ett infrastruktursystem som betjänar flera fastigheter samt byggandet och underhållet av dessa.

*Konsekvenser för säkerheten*

Propositionen har positiva effekter på trafiksäkerheten, eftersom den syftar till att trygga och förbättra nivån på väghållningen nu och i framtiden. En vägs skick är beroende av väghållningen, och skicket påverkar trafiksäkerheten. För närvarande håller väghållningen på grund av bristande intresse och kunskaper samt finansiering en påfallande låg nivå på vissa enskilda vägar. Förbättringar och nya lösningar på detta föreslås.

Bommar kan påverka trafiksäkerheten, om de har placerats på ett bristfälligt sätt eller inte uppfyller de kriterier som fastställts för trafikregleringsanordningar. Propositionen påverkar antalet bommar som fastighetsägare får placera ut i och med att antalet sannolikt kommer att minska, vilket kan ha positiva effekter på trafiksäkerheten. Ett väglag kan fortsättningsvis placera ut en trafikregleringsanordning i syfte att förhindra utomstående trafik om det så önskar, såvida att det inte har fått understöd för underhåll och anläggning av kommunen eller landskapet.

*Konsekvenser för den regionala utvecklingen*

I regeringens proposition om inrättande av landskap (15/2017 rd) med förslag till landskapslag föreslås att den nuvarande uppgiften kring statsunderstöd till enskilda vägar ska överföras till landskapen som en obligatorisk uppgift. Understödet är fortsättningsvis ett statsunderstöd och bedömningen av om det är tillräckligt görs enligt landskapens fullmäktigeperioder. Statsunderstödsanslaget till enskilda vägar fördelas i enlighet med landskapslagen till landskapen i form av särskild finansiering. Medlen fördelas till landskapen enligt fördelningsgrunder som bestäms separat. Däremot fördelas understödsanslaget till färjor och färjsträckor på enskilda vägar som separat finansiering till landskapen och uppgiften är frivillig.

Besluten om fördelningen av understöd till enskilda vägar överförs nästan helt och hållet till landskapens autonoma beslutsfattande. För att landskapen genuint ska kunna pröva ärenden på lokal nivå gallras också de understöds-kriterier som föreskrivs i lagen om enskilda vägar, vilket gör det möjligt att beakta olika betoningar som landskapen beslutat om även i fördelningen av understöd till enskilda vägar. Gallringen av understöds-kriterierna lämnar också öppet hur landskapens understöd förhåller sig till kommunernas understöd, och till följd av detta kan landskapen och kommunerna sinsemellan koordinera fördelningen av understöd på lokal nivå och därmed undvika överlappningar. Numera riktas understöd huvudsakligen till dagligt underhåll.

*Konsekvenser för informationssamhället*

Genom propositionen strävar man efter ett smidigare förfarande vid placering av dataledningar och andra ledningar på områden för enskilda vägar, vilket kan ha positiva effekter på byggandet av bredband.

Genom propositionen möjliggörs användningen av moderna kommunikationsmedel i väglagens förvaltning och vid stämmor och tack vare detta kan väglagen effektivisera sin verksamhet och förbättra tillgången till uppdaterad information. Om elektroniska kommunikationsverktyg och eventuellt också mötesverktyg tas i bruk får vägdelägare som bor längre bort en bättre ställning och bättre möjligheter att delta i beslutsfattandet kring väglaget.

I propositionen fastställs vägdelägarnas och väglagens skyldighet att meddela lämna information om vägen till registret över enskilda vägar. Uppdaterad information om vägens skick och administrativ information ska lämnas till informationssystemen, till vilket tillgången är så fri

som möjligt. Detta främjar tillgången till uppdaterad information och därigenom också möjligheterna att utnyttja den.

#### *Språkliga konsekvenser*

Propositionen medför inga språkliga konsekvenser.

## **5 Beredningen av propositionen**

### **5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial**

Kommunikationsministeriet förundersökte utvecklingen av understödssystemet för enskilda vägar år 2013. Dessutom presenterades i en rapport som publicerades hösten 2014 utredningsman Esko Hämäläinens bedömningar och förslag gällande behoven att reformera lagen om enskilda vägar. Ovan nämnda utredningar och de utlåtanden som getts om dessa har fungerat som grund för reformarbetet.

Propositionen har beretts som tjänstearbete vid kommunikationsministeriet i öppen växelverkan med olika ämbetsverk och institutioner samt intressentgrupper inom förvaltningsområdet och med övriga myndighetsaktörer. En informell expertgrupp samlades i samband med beredningen av reformen under 2016 och efter remissförfarandet på våren 2017. Till den informella expertgruppen kallades jordrättsingenjörer, Lantmäteriverket, Skogsindustrin rf, Kommunförbundet, miljöministeriet, Vägföreningen i Finland, jord- och skogsbruksministeriet, finansministeriet, Trafikverket, NTM-centralen i Mellersta Finland, Skogscentralen och några privata aktörer i enskilda vägar. I expertgruppen behandlades olika ämnesshelheter, bland annat i anknytning till finansiering, myndighetsuppgifter och väglagets förvaltning. Deltagaraktiviteten på expertgruppens möten var hög, och diskussionerna och de presenterade synpunkterna har varit en stark grund för beredningen. Därtill ordnades mer omfattande tillställningar för intressentgrupper innan författningsprojektet inleddes och innan propositionen skickades på remiss. Beredarna har också berättat om propositionen som varit under beredning på olika orter runt om i Finland och lyssnat på deltagarnas synpunkter om olika ämnen i anslutning till enskilda vägar.

En enkät om behoven av att förnya lagen om enskilda vägar ordnades i tjänsten OtaKantaa.fi. Enkäten var öppen för alla medborgare under tiden 24.5–30.6.2016. Målet med enkäten var att kartlägga behov och synpunkter i anslutning till reformen av lagen om enskilda vägar. Sammanlagt 155 personer svarade på enkäten.

Under beredningen av reformen beställdes i juli 2016 en utredning av Elina Kasteenpohja vid Datumi Asiantuntijapalvelut. I utredningen granskades praxis och konsekvenser kring enskilda vägar. Hösten 2016 beställdes av Esko Hämäläinen en utredning av den landskapspecifika fördelningen av understödsanslag till enskilda vägar i en situation där landskapen åtar sig uppgiften att fördela understöd till enskilda vägar.

Kommunförbundet utarbetade hösten 2016 en enkätundersökning om upplösningen av vägnämnderna och om totalreformens eventuella konsekvenser för kommunerna. Även denna utredning har använts som bakgrundsmaterial för totalreformerna.

Propositionsutkastet har varit för bedömning i rådet för bedömning av lagstiftningen under maj-juni 2017. Rådet för bedömning av lagstiftningen gav sitt utlåtande den 16 juni 2017. I utlåtandet rekommenderades det att komplettera propositionens kvantitativa konsekvensbedömningar samt allmänt precisera propositionens konsekvenser. Propositionens konsekvensbedömningar har försökts kompletteras i så omfattande utsträckning som möjligt särskilt vad



gäller ekonomiska konsekvenser och samhälleliga konsekvenser på grund av utlåtandet av rådet för bedömning av lagstiftningen. Speciell uppmärksamhet har fästats på att öka kvantitativa konsekvensbedömningar.

## 5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Regeringens propositionsutkast var officiellt på remiss under cirka åtta veckor mellan den 25 januari 2017 och den 21 mars 2017. Flera aktörer begärde tilläggstid och remissyttranden togs emot till den 31 mars. Sammanlagt kom det in 208 remissyttranden om lagförslaget. Av dessa kom cirka 100 från kommunerna. Flera landskapsförbund, tingsrätter och regionförvaltningsverk lämnade egna remissyttranden, liksom nästan alla ministerier. Dessutom kom remissyttranden från bland annat Lantmäteriverket, Vägföreningen i Finland, olika intressebevakningsinstanser och förbund, enskilda medborgare och organisationer samt andra myndigheter.

Nästan alla remissinstanser förhöll sig positivt till reformen av lagen om enskilda vägar och till målen med reformen. Lagförslagets tydlighet och rubricering samt att det uppmuntrar till professionell väghållning lovordades i stor utsträckning, även om en del remissinstanser också ansåg att helheten som var på remiss var splittrad och halvfärdig.

I remissyttrandena framhölls flera behov av komplettering och ändring, och en del av ändringarna måste övervägas grundligt tillsammans med intressentgrupper. I viss mån kritiserades också lagberedningens snäva tidsplan och den bristfälliga beredningen av vissa sakhelheter, såsom överföring av myndighetsuppgifter och miljöbestämmelser.

### 5.2.1 Det allmänna innehållet i remissyttrandena

Kommunerna ansåg i princip att propositionen är bra och att den kan understödhas. Det fanns ett brett motstånd mot en överföring av uppgifter som berör ändringssökande till jorddomstolarna. Dessutom önskade många kommuner i sina remissyttranden att en vägnämnd på landskapsnivå ska inrättas. Indragningen av de kommunala vägnämnderna mottogs i huvudsak som en positiv förändring.

Aktörer som arbetar med enskilda vägar var i princip nöjda med lagförslaget i sina remissyttranden. Även en del av dessa motsatte sig en överföring av uppgifter som berör ändringssökande till jorddomstolarna och föreslog att vägnämnder på landskapsnivå ska inrättas. I dessa yttranden fanns många detaljerade förslag på hur paragrafer och motiveringstext kan utformas. Dessa kommer man nog att gå igenom.

Förrättningsmyndigheter, främst Lantmäteriverket och jord- och skogsbruksministeriet, motsatte sig kraftigt Kommunförbundets förslag om att utvidga de kommunala fastighetsbildningsmyndigheternas behörighet till att gälla utanför detaljplaneområde. Även förrättningsmyndigheterna gav detaljerade förslag på hur vissa paragrafer och motiveringstexter kan utformas.

Andra myndigheter fäste uppmärksamhet vid överföringen av myndighetsuppgifter. Många remissyttranden gav uppmaningen att på nytt överväga vart uppgifterna ska överföras från vägnämnderna. Många myndigheter betonade att myndigheternas färdselrätt på enskilda vägar ska beaktas bättre i propositionen.

Tingsrätterna (tingsrätter som fungerar som jorddomstolar) motsatte sig kraftigt att klandertalan mot väglagens beslut ska överföras till jorddomstolarna. De fäste uppmärksamhet vid beredningens snabba tidsplan och bad om en noggrann fortsatt beredning efter remissbehand-

lingen. Även tingsrätterna gav detaljerade förslag på hur paragrafer och motiveringstext kan utformas.

Aktörer som företräder näringslivet var i huvudsak nöjda med förslaget och dess målsättningar, särskilt med att förfarandena för placering av ledningar och kablar ska lättas upp och understödkriterierna minskas.

#### 5.2.2 Remissyttrandenas huvudsakliga innehåll enligt ärendegrupp och beaktande av dem

##### *Lagens ikraftträdande*

Några remissinstanser uppmanade till att överväga att skjuta upp lagens ikraftträdande med ett år, särskilt på grund av ändringarna i myndighetsfälten i anslutning till landskapsreformen. Lagens ikraftträdande har på basis av utlåtandena och den ändrade tidsplanen för landskapsreformen ändrats i propositionen så att lagförslaget träder i kraft den 1 januari 2020.

##### *Indragning av vägnämnder och skötande av myndighetsuppgifter*

Största delen av remissinstanserna var i sig positivt inställda till indragningen av de kommunala vägnämnderna. Överföringen av uppgifterna i anslutning till vägnämndernas förrättningar till Lantmäteriverket ansågs vara en naturlig och bra lösning, eftersom sakkunskapen vid förrättningar kommer att förbättras avsevärt genom ändringen. En del av dem som yttrade sig fäste dock uppmärksamhet vid att kostnaderna kommer att öka, på grund av att priserna för Lantmäteriverkets förrättningar är högre än för vägnämndernas förrättningar.

Lösningen i anslutning till klander av väglagets beslut eller ändringssökande som presenterades i utkastet fick mycket kritik. Uppgiften har tidigare skötts av de kommunala vägnämnderna och enligt förslaget skulle den överföras direkt till jorddomstolarna. Remissinstanser fäste uppmärksamhet vid de höga kostnaderna för förfarandet i jorddomstolarna, vilket kan ha en tydlig effekt på rättsskyddet för enskilda sakägare. En behandling i jorddomstol eller över huvud taget en rättegångsbehandling som första instans ansågs vara tung. Uppmärksamhet fästes även vid att jorddomstolarna i princip är fullföljdsdomstolar där man bara sällan får besvärstillstånd till högsta domstolen, och därför skulle det vara en originell lösning att behandla klander mot väglagets beslut i en jorddomstol som första instans. Till exempel tingsrätter som fungerar som jorddomstolar föreslog att en sakägare som är missnöjd med väglagets beslut bör ha möjligheten att ansöka om att ärendet ska avgöras av Lantmäteriverket vid en förrättning av enskild väg, varefter sakägaren kunde söka ändring hos jorddomstolen. Flera remissinstanser föreslog också inrättande av vägnämnder på landskapsnivå.

Utöver Lantmäteriverket och jorddomstolarna finns i utkastet också förslag på att en del uppgifter, särskilt i anslutning till vägdelägarnas rättsskydd, ska överföras till Statens tillstånds- och tillsynsverk, som ska grundas i samband med landskapsreformen. Regionförvaltningsverken lyfte i sina remissyttranden fram att de för närvarande inte har tillräcklig kunskap om skötsel av ärenden i anslutning till enskilda vägar, även om en del av de rättsskyddsuppgifter som de handhar liknar de nya uppgifterna som föreslås för dem i anslutning till väglagets förvaltning.

Remissinstanser kritiserade allmänt antalet myndigheter, som enligt dem skulle leda till en invecklad situation. Dessutom ansåg de att är det nödvändigt att säkerställa att varje myndighet har tillräckliga resurser och eventuell utbildning för att garantera att de nya uppgifterna sköts smidigt. Enligt flera remissyttranden var lösningen på detta till exempel vägnämnder på landskapsnivå, som på ett naturligt sätt kunde sköta om uppgiftshelheter som annars skulle fördelas på flera olika myndigheter. Landskapen ska i vilket fall som helst sköta om fördelningen

av statsunderstöd till enskilda vägar och de har i utkastet till landskapslag anvisats till exempel uppgifter i anslutning till trafiksäkerhet och trafikförhållanden, och därför kunde det vara förnuftigt att koncentrera ärenden i anslutning till enskilda vägar, med undantag för förrättningsuppgifter, till landskapen. På landskapsnivå kunde dessutom kännedomen och kunskapen om ärenden i anslutning till enskilda vägar utvecklas till en bättre nivå än den varit i flera kommunala vägnämnder.

Den möjlighet att grunda rådgivnings- och medlingsorgan i kommuner och landskap som föreslås i utkastet ansågs i sig vara en sak att understöda och rådgivning och medling ansågs vara nödvändiga, men organen kritiserades också för att vara diffusa och sakna verklig behörighet och verksamhetsmöjligheter. Rådgivnings- och medlingstjänster ansågs emellertid vara en bra utgångspunkt i rätt riktning som stöd för privatpersoner vid skötsel av ärenden i anslutning till enskilda vägar.

Överföringen av vägnämndernas uppgifter till olika myndigheter har granskats på nytt utifrån den respons som erhållits genom remissyttrandena. I fråga om klander mot väglagens beslut har den lösning enligt vilken ärendet skulle föras direkt till jorrdomstolen för avgörande avlägsnats. För väglagens del har möjligheten till internt rättelseförfarande lagts till. Lösningen gällande klander mot väglagens beslut har ändrats så att den motsvarar huvudregeln om väckande av klandertalan i tingsrätt i organisationslagstiftningen. Arbetsfördelningen i fråga om de andra uppgifterna har också förtydligats, så att allt som på ett naturligt sätt kan avgöras i en förrättning av enskild väg avgörs där, medan kommunerna ska få en del uppgifter som passar in naturligt i de kommunala byggnadstillsynsuppgifterna. Strävan har varit att gallra bland de uppgifter som föreslagits för Statens tillstånds- och tillsynsverk, men fortfarande föreslås det att ämbetsverket ska sköta en del uppgifter som är en naturlig del av dess verksamhetsområde, det vill säga uppgifter i anslutning till vägdelägarnas rättsskydd och effektivisering av vissa beslut. Förslaget om att det ska vara möjligt för kommuner och landskap att grunda ett rådgivnings- och medlingsorgan som behandlar ärenden i anslutning till enskilda vägar har avlägsnats ur propositionen. Förvaltningslagen förutsätter redan att alla myndigheter ska ge rådgivning inom ramen för sin behörighet. Därför är även alla myndigheter som sköter uppgifter enligt lagen om enskilda vägar skyldiga att ge rådgivning inom ramen för sina uppgifter och inga separata bestämmelser om detta behövs. Eftersom organet i förslaget i det utkast som varit ute på remiss inte heller skulle ha haft någon egentlig befogenhet att exempelvis fastställa slutresultatet av medlingen så att det skulle vara bindande för parterna, är bestämmelsen inte heller till denna del motiverad. Det som skrivits om landskapens understödsuppgift har korrigerats så att det motsvarar lösningarna i regeringens proposition med förslag till landskapslag (RP 15/2017 rd) som ändrats under remissförfarandet.

#### *Förslag i anslutning till enskilda vägar som är belägna på detaljplaneområde*

Kommunens skyldighet att på begäran av en vägdelägare göra en bedömning om gatuhållningsskyldigheten för en enskild väg som är belägen på detaljplaneområde ansågs förvisso vara bra för vägdelägarnas rättsskydd, men särskilt Kommunförbundet och miljöministeriet motsatte sig förslaget. Skyldigheten skulle upphöra efter att ett beslut om gatuhållning fattats. I remissyttrandena framkom att gatuhållningsskyldigheten är en del av helheten vid genomförandet av detaljplaner och att bestämmelser om detta finns i markanvändnings- och bygglagen. Om man anser att det finns ett behov av en bedömning, borde bedömningsskyldigheten övervägas som en del av totalreformen av markanvändnings- och bygglagen, som torde inledas under de närmaste åren. Förslaget minskar inte heller kommunernas uppgifter.

Ett annat ändringsförslag i anslutning till detaljplaneområden som fick liknande respons gäller kommunens ansvar att sköta sådana enskilda vägar som leder till detaljplaneområde och vars trafik ökar betydligt till följd av genomförandet av en detaljplan. Förslaget fick understöd,

men Kommunförbundet och miljöministeriet betonade att skötselansvaret numera grundar sig på skyldigheten att anlägga en gata och att skötselansvaret inte bör utvidgas till andra enskilda vägar utan en granskning av helheten. Enligt Kommunförbundet ger markanvändnings- och bygglagen nödvändig flexibilitet i olika situationer. Man påpekade att kommunen dessutom kan stöda skötseln av en enskild väg genom understöd framom ett fullskaligt skötselansvar. Även detta förslag strider mot målet att minska kommunernas uppgifter, vilket särskilt betonas av finansministeriet.

I anslutning till bedömningen av kommunens gatuhållningsskyldighet ansågs det nödvändigt att ändra propositionen så att bedömningsnivån inte förblir oklar. Propositionens mål är en bedömning som är så lätt som möjligt och som grundar sig på de planer och utvecklingsutsikter som redan finns i kommunen. Målet är inte ett förfarande vars slutresultat skulle vara exempelvis ett administrativt beslut som kan överklagas. Således har propositionen preciserats så att kommunerna på begäran ska ge information om situationen för en enskild väg på detaljplaneområdet som en del av kommunens trafiksystem.

Kravet på kommunens ansvar för skötsel av enskilda vägar där trafiken på grund av detaljplanläggning har ökat betydligt har avlägsnats, eftersom man gjort bedömningen att målen i momentet kan uppnås bland annat genom att kommunen kan bli vägdelägare, genom bruksavgifter och genom fördelning av kommunala bidrag.

*Den kommunala fastighetsbildningsmyndighetens behörighet att utföra förrättningar av enskilda vägar*

När utkastet var på remiss föreslogs det att de kommunala fastighetsbildningsmyndigheterna i form av fastighetsregisterförare på detaljplaneområde skulle kunna utföra förrättningar av enskilda vägar också utanför detaljplaneområden, vilket avviker från fastighetsbildningslagen. En del av dem som yttrade sig ansåg att en sådan behörighet för både Lantmäteriverket och kommunerna i de fall som avses i utkastet kan understödjas och att den ökar vägdelägarnas alternativ på ett positivt sätt. Däremot motsatte sig särskilt jord- och skogsbruksministeriet och Lantmäteriverket förslaget, eftersom förändringen skulle kasta ett dunkel över det nu tydliga ansvaret för förande av fastighetsregister som innehåser av Lantmäteriverket och kommunen. Enligt jord- och skogsbruksministeriets och Lantmäteriverkets yttranden har kommunernas fastighetsingenjörer inte nödvändigtvis samma beredskap att utföra förrättningar av enskilda vägar, något som anses vara krävande, som de insatta och specialiserade förrättningsingenjörerna vid Lantmäteriverket, eftersom man i kommunerna i praktiken oftast utför styckningsförrättningar för tomter, vilket även vissa kommuner uppmärksammar. Remissinstanserna betonar att förslaget kan leda till att den registeransvariges ställning blir otydlig, vilket i värsta fall skulle kunna försämra kvaliteten på registret över enskilda vägar och därigenom försvåra utnyttjandet av uppgifter. Å andra sidan betonade man också att en ändring av fördelningen av behörigheterna inte är en fungerande lösning med tanke på en likvärdig behandling av medborgarna och en jämn kvalitet på förrättningarna av enskilda vägar.

Kommunförbundet anser att förslaget är mycket bra. Enligt Kommunförbundet är det viktigt för kunderna att de kan beställa förrättningar hos flera aktörer. I Finland för 75 kommuner fastighetsregister och i de kommunerna bor cirka fyra miljoner invånare. Kommunförbundet betonar dessutom att den kommunala fastighetsbildningsmyndigheten ska ha rätt att utföra vägförrättningar även på andra kommuners område, om kommunen fattar beslut om detta. Enligt Kommunförbundet möjliggör detta konkurrens och förhindrar problem i anslutning till att en aktör har monopol, samtidigt som flera aktörer kan sköta förrättningar flexibelt, utveckla tjänsterna och konkurrera om priset.

Justitieministeriet tar i yttrandet inte ställning till om Lantmäteriverket och den som ansvarar för kommunens fastighetsregister ska ha parallella befogenheter att utföra förrättningar av enskilda vägar. Enligt justitieministeriet kan sådan reglering som skulle kunna leda till oklarheter i befogenheterna för en myndighet som utövar betydande offentlig makt anses vara otillfredsställande i författningsrättslig mening, och bestämmelsen i den form den är i förslaget på remiss är inte godtagbar. Justitieministeriet betonar att idén om den styrande effekten som förslaget har på utvecklingen av förvaltningsverksamheten enligt detaljmotiveringen inte heller kan understödjas.

Till följd av remissyttrandena har ur utkastet avlägsnats möjligheten för de kommunala fastighetsbildningsmyndigheterna att i form av fastighetsregisterförare på detaljplaneområde kunna utföra förrättningar av enskilda vägar också utanför detaljplaneområden. Lantmäteriverket och jord- och skogsbruksministeriet hade omfattande synpunkter på de risker och missförhållanden som beror på den helhet som presenteras i propositionen, och man ansåg det inte ändamålsenligt att förstöra helheten i anslutning till förändring av fastighetsregister och än mindre att äventyra kundernas, i detta fall medborgarnas, rättsskydd och i värsta fall försätta dem i en ojämlig ställning.

#### *Utomståendes rätt att nyttja enskilda vägar*

Remissinstanserna understödde tydligare bestämmelser om utomståendes väganvändning och ansåg att detta var viktigt för vägdelägarna. I flera remissyttrandena konstaterades att utkastet måste bli ännu tydligare och man lade även fram konkreta förbättringsförslag. Remissinstanserna ansåg det viktigt att man inte ingriper i allemansrätten i utkastet. I en del remissyttrandena ansågs det vara mycket nödvändigt att betona att utgångspunkten är att användningen av enskilda vägar är tillståndspliktig, men i en del yttrandena ansågs detta leda till oklarheter för tolkningen eller i övrigt vara fel utgångspunkt.

Dessutom framförde till exempel Posti Ab, försvarsministeriet och inrikesministeriet att det i lagen om enskilda vägar är nödvändigt att beakta den väganvändning som behövs för samhällsliga behov.

Utifrån remissyttrandena har utomståendes rätt att nyttja enskilda vägar preciserats särskilt i motiveringstexten. Även väganvändning som behövs för samhällsliga behov har beaktats.

#### *Placering av ledningar, kablar och övriga konstruktioner, anordningar och anläggningar på vägområde*

Målet om att förtydliga och underlätta förfarandet vid placering av ledningar och kablar samt övriga konstruktioner, anordningar och anläggningar som tjänar användningen av fastigheter på området för enskilda vägar fick brett understöd i remissyttrandena, och största delen av yttrandena godkände att ärendet hör till väglagets eller vägdelägarnas befogenheter om placeringen sker på vägområde. Däremot ansåg man att en utvidgning av definitionen av vägrätt var problematisk, eftersom detta kunde leda till svåra tolkningsfrågor. I remissyttrandena föreslogs att definitionen av vägrätt ska bevaras oförändrad, men att väglaget eller vägdelägarna ska ges rätt att besluta om ledningar i anslutning till vägen. Å andra sidan fäste man uppmärksamhet vid att vägen i verkligheten inte alltid ligger precis där vägrätten (servitutet) har angetts. Till exempel Maa- ja metsätäloustuottajain keskusliitto och Vägföreningen i Finland föreslog som lösning att definitionerna av väg (den verkliga situationen) och vägområde (servitutet) ska särskiljas och att vägdelägarna eller väglaget ska ges rätt att besluta bara om ledningar på området för en befintlig väg. Remissinstanser fäste också uppmärksamhet vid att det krävs reglering för situationer då vägen flyttas eller eventuellt indras.

Propositionen har ändrats utifrån remissyttrandena, så att definitionen av vägrätt inte ändras jämfört med den nu gällande lagen om enskilda vägar, men så att väglaget eller, om ett väglag inte har grundats, vägdelägarna föreskrivs rätten att besluta om placeringen av samhällstekniska anläggningar, särskilt el- och dataledningar, på vägområde. Dessutom har regleringen preciserats i fråga om eventuella situationer då vägen flyttas eller indras.

#### *Skydds- och frisiktsområden*

I regeringens propositionsutkast som varit ute på remiss föreslogs inga skydds- och frisiktsområden i lagen om enskilda vägar, utan man utgick från lösningarna i den nuvarande lagen i fråga om avlägsnande av växtlighet, byggbegränsningar och rivning av byggnader i närheten av vägområde, men med mer omfattande rätt för vägdelägarna att avlägsna växtlighet också utanför vägområdet än i den nuvarande lagen, om detta krävs för trafiksäkerheten. Vägdelägarnas rätt, som grundar sig direkt på lagen, att avlägsna träd och buskar även utanför vägområdet som omfattas av vägrätten ansågs i flera remissyttranden vara otillfredsställande med tanke på skyddet av äganderätten och på grund av praktiska aspekter vid tvister. I en del remissyttranden föreslogs att begreppen skyddsområde och frisiktsområde som är etablerade i landsvägslagen och banlagen ska tas i bruk i lagen om enskilda vägar. I den fortsatta beredningen lades de ändringar som gäller skyddsområde och frisiktsområde till i förslaget till lag om enskilda vägar. Vägdelägarnas rätt att avlägsna växtlighet utanför vägområdet ska i framtiden grunda sig på ett skyddsområde eller ett frisiktsområde, som grundats om trafiksäkerheten så kräver efter separat övervägande i en förrättning av enskild väg.

#### *Kommunen, landskapet och staten som vägdelägare samt indelning i vägenheter*

Förslaget om att kommunen, landskapet och staten kan bli vägdelägare fick huvudsakligen lovord. Några remissinstanser påpekade att det bör preciseras om det ska vara en skyldighet eller en möjlighet att låta en samhällelig aktör bli vägdelägare. Flera remissinstanser fäste uppmärksamhet vid en situation där en enskild väg fungerar som led för gång-, cykel- och mopedtrafik i anslutning till en landsväg eller gata. Exempelvis på grund av ökade underhållsskyldigheter och högre underhållskostnader till följd av behovet av underhåll av leder för gång-, cykel- och mopedtrafik kan det löna sig att ha olika vägenheter på en viss del av en enskild väg än man annars skulle ha. Med andra ord föreslogs möjligheten att fastställa olika vägenheter för olika delar av en enskild väg. Även ansvarsfrågor ska övervägas noggrannare i sådana situationer.

Såsom nämndes ovan, föreslog många remissinstanser möjligheten att fastställa olika vägenheter för olika delar av en enskild väg. Detta ansågs främja målet om sammanslagning av väglag, eftersom sammanslagna enskilda vägar i så fall inte behöver vara på strukturellt samma nivå vid den tidpunkt då de slås samman. Även i fråga om underhåll av exempelvis broar och färjor på enskilda vägar ansågs det nödvändigt med olika indelning i enheter för olika delar av den enskilda vägen. Det största enskilda behovet av att förnya indelningen i vägenheter som framkom i remissyttrandena gällde dock möjligheten att låta en samhällelig aktör bli vägdelägare.

Remissinstanser fäste i viss mån uppmärksamhet vid att en vägdelägare, på samma sätt som en icke-vägdägare, bör tryggas möjligheten att tillfälligt och avgiftsfritt använda en enskild väg inte bara på den del som är avsedd att användas av fastigheten, även om väganvändningen i framtiden ska bedömas på hela den enskilda vägen.

Att en samhällelig aktör kan bli vägdelägare har i propositionen preciserats som en möjlighet. I propositionen möjliggörs också olika vägenheter på olika delar av vägen.

### *Understöd*

Remissinstanserna delade oron över huruvida understödet till enskilda vägar är tillräckligt. Sällningen av understödskriterierna ansågs i huvudsak vara en bra förnyelse. Det ansågs positivt att statsunderstödsuppgiften ska överföras till landskapen. Remissinstanserna lovordade också att kommunerna fortfarande ska ha möjlighet att bevilja understöd.

I några remissyttranden betonades att understödet till den nationella väglednings- och rådgivningsverksamheten som beviljas av det nuvarande understödsanslaget till enskilda vägar är mycket viktigt även i framtiden och i synnerhet när lagen ändras, eftersom rådgivningsbehovet kan vara betydande särskilt i det inledande skedet. Man framförde att det i praktiken skulle vara omöjligt att samla ihop ett sådant understöd genom ansökningar till flera, eller till och med alla, landskap, och att det är nödvändigt att trygga fortsatt understöd på annat sätt.

Några remissinstanser motsatte sig att maximibeloppen av understöd till färjor på enskilda vägar tagits bort ur lagen samt att bidrag åtskilts, eftersom man oroade sig för minskade statsunderstödsanslag och ett ökat behov av understödsanslag till skärgårdskommunerna.

Innehållet i landskapslagen har preciserats sedan remissförfarandet och ändringarna har uppdaterats i propositionen. Strävan är att trygga understödet till den nationella väglednings- och rådgivningsverksamheten genom att lägga till en bestämmelse om att även sådan verksamhet ska få understöd.

I samband med landskapsreformen har beslutats att understödet till färjor och färjsträckor på enskilda vägar ska omfattas av separat finansiering liksom planeringen och ordnandet av den övriga skärgårdstrafiken. För att landskapen fortsättningsvis ska ha självständig prövningsrätt angående den helhet som ska få understöd, har det ansetts motiverat att avlägsna understödets maximibelopp ur lagen.

### *Bestämmelser om väglagens verksamhet*

Det ansågs vara en bra sak att behålla väglagen och även ökade befogenheter för delägarna fick ganska brett understöd. I remissyttrandena framfördes anmärkningar om uppdatering av registeruppgifter och tillräcklig sakkunskap eller brist på den. Bestämmelserna om väglagen fick ganska brett understöd. Några remissinstanser fäste uppmärksamhet vid registreringen av dem och hur tydlig regleringen är.

Man förhöll sig positivt till professionaliseringen av underhållet av enskilda vägar, men önskade förtydliganden även här. Flera remissinstanser föreslog att bestämmelsen om jäv skulle mildras. Remissinstanserna framförde några anmärkningar om stämmokallelser och annan praxis, till exempel betonade man möjligheten att få en stämmokallelse även på traditionellt sätt, om elektroniska medel inte är tillgängliga.

Föreskrifterna om stämmokallelser och annan praxis har preciserats och bestämmelsen om jäv hos en vägdelägare har avlägsnats.

### *Miljöaspekter*

Några remissinstanser framförde att miljöaspekter har beaktats bristfälligt i propositionen och att utkastet inte uppfyller kraven på modern miljörättslig lagstiftning. Även bedömningen av miljökonsekvenserna ansågs bristfällig. Remissinstanser fäste uppmärksamhet särskilt vid förutsättningarna för vägrätt och anläggning av väg, övergångarna över vattendrag och deras

konsekvenser för fiskarnas vandring samt förfaranden vid förrättning av enskild väg, till exempel hörande av naturvårdsmyndigheter.

Den miljörättsliga helheten har granskats i sin helhet utifrån synpunkterna i remissyttrandena och förslaget har preciserats.

#### *Övriga anmärkningar*

Övriga sakhelheter som remissinstanser fäste uppmärksamhet vid är till exempel inkonsekventa krav i fråga om grundande av rätter, vilket är ett av problemen även i den gällande lagen. Man föreslog en del ändringar i bestämmelserna om förrättningar av enskilda vägar och i de uppgifter som ska inkluderas i registret över enskilda vägar. Flera remissinstanser krävde att det ska vara möjligt att uppbära anläggningskostnaderna retroaktivt av nya vägdelägare under femton år i enlighet med den gällande lagen och inte under tio år som föreslås i utkastet. Det ansågs fortfarande nödvändigt att kommunen ska ge sitt godkännande till att trafikregleringsanordningar sätts upp på enskild väg. Å andra sidan betonade en del kommuner att det behövs tydliga bedömningskriterier för att bifalla eller avslå en anhållan. Några remissinstanser föreslog att nya trafikmärken ska skapas för de enskilda vägarnas behov, till exempel ett märke som anvisar enskild väg eller ett märke som visar att användningen av vägen är avgiftsbelagd. Dessutom gavs i remissyttrandena ett flertal andra enskilda förslag på ändringar eller förbättringar av bestämmelserna och motiveringarna i utkastet. Strävan är att beakta dessa i den fortsatta beredningen av regeringspropositionen.

Andra sakhelheter har preciserats utifrån synpunkterna i remissyttrandena i så omfattande grad som möjligt.

## **6 Samband med andra propositioner**

Regeringens proposition hänför sig till regeringens proposition till riksdagen den 2 mars 2017 medförslag till lagstiftning om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovårdensamt till lämnande av underrättelse enligt artikel 12 och 13 i Europeiska stadgan om lokalt självstyre (RP 15/2017 rd). Enligt utkastet till landskapslag (RP 15/2017 rd) kommer landskapen bland annat att få i uppgift att sköta om statsunderstöden till enskilda vägar. I regeringens proposition som gäller inrättande av landskap ingår också ett förslag till lag om landskapens finansiering som innehåller bestämmelser om principerna för den statliga finansieringen till landskapen. Vad gäller bestämmelserna om finansieringen har även en kompletterande regeringsproposition (RP 57/2017 rd) lämnats. I samband med landskapsreformen grundas också statens nya tillstånds- och tillsynsverk. Syftet är att ett lagförslag om detta ska ges till riksdagen som en del av regeringens proposition med förslag till lagstiftning om verkställande av landskapsreformen samt omorganisering av statens tillstånds-, styr- och tillsynsuppgifter. I denna proposition föreslås att vissa uppgifter ska överföras till såväl landskapen som Statens tillstånds- och tillsynsverk, som kommer att grundas. Förslagen i denna proposition är till dessa delar beroende av nämnda lagförslag. I samband med landskapsreformen bereder kommunikationsministeriet dessutom ett förslag till ändring av landsvägslagen, eftersom det regionala underhållet av landsvägar enligt utkastet till landskapslag kommer att överföras till landskapen. Förhållandet mellan landsvägslagen och lagen om enskilda vägar berör till exempel enskilda vägars anslutning till landsvägar. Syftet med ändringen av landsvägslagen är även att utvidga tillämpningsområdet för lagen till att omfatta trafiksystemplanering på landskaps- och riksnivå. De enskilda vägarna är en del av trafiksystemet, och även dessa och t.ex. understödet för dem bör således behandlas inom ramen för den riksomfattande trafiksystemplanen och särskilt inom ramen för landskapets trafiksystemplan. Bestämmelser om de båda planerna ska ingå i den lag om trafiksystem och landsvägar som det är meningen att landsvägslagen ska ändras till.



## **RP 147/2017 rd**

Vid kommunikationsministeriet bereds en totalreform av vägtrafiklagen. Vägtrafiklagen påverkar de omständigheter som föreskrivs i lagen om enskilda vägar, bland annat vad gäller regleringen om trafikregleringsanordningar och placeringen av dessa på en väg.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Lagen om enskilda vägar

##### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §. Lagens syfte.** Första paragrafen i den nya lagen handlar om lagens syfte. Det allmänna syftet med enskilda vägar är att trygga vägförbindelser till fastigheter som inte finns längs allmänna trafikleder i landsvägs- eller gatunätet. Enskilda vägar är av central betydelse för invånare i glesbygdsområden samt å andra sidan för jord- och skogsbruksnäringen och andra landsbygdsnärningar. I Finland finns sammanlagt cirka 360 000 kilometer enskilda vägar, och de utgör en viktig del av det finländska trafiksystemet genom att de betjänar både fast bosättning och fritidsbosättning samt näringslivets transporter. Det är viktigt att garantera klara legislativa förutsättningar och möjligheter att upprätthålla och utveckla nätet av enskilda vägar. Syftet med lagen är således att trygga vägförbindelser som behövs för bosättning, näringsliv och andra samhällsliga behov till fastigheter som inte är belägna i landsvägs- eller gatunätet, samt att trygga att nätet av enskilda vägar upprätthålls och utvecklas som en del av trafiksystemet. Enskilda vägar är samtidigt servitut och när de anläggs måste uppmärksamhet också fästas vid särskilt rättsskyddet för ägarna till de belastade fastigheterna samt vid lika behandling av de berättigade fastigheterna, dvs. vägdelägarna, vilket också tas upp redan i lagens syfte.

**2 §. Tillämpningsområde.** I 2 § föreslås bestämmelser om lagens tillämpningsområde. Tillämpningsområdet för den nya lagen om enskilda vägar motsvarar i sak tillämpningsområdet för den gällande lagen om enskilda vägar. Lagen om enskilda vägar är en allmän lag om enskilda vägar och avvikelser från den kan göras genom att föreskriva något annat i en annan lag.

*I 1 mom.* föreskrivs allmänt om lagens tillämpningsområde. Lagen om enskilda vägar ska i princip tillämpas på enskilda vägar. I momentet nämns också andra centrala sakhelheter i anslutning till enskilda vägar som det föreskrivs om i lagen och som lagen tillämpas på, såsom vägrätt, väghållning av enskilda vägar samt förrättning av enskild väg. När det gäller förrättningar av enskild väg är lagen om enskilda vägar en speciallag i förhållande till fastighetsbildningslagen. I lagen om enskilda vägar föreskrivs om förrättningar av enskild väg som ett separat förrättningslag, men fastighetsbildningslagens bestämmelser om förrättningar tillämpas även på förrättningar av enskild väg i den mån inget annat föreskrivs i lagen om enskilda vägar. Enligt momentet föreskrivs dessutom i lagen om enskilda vägar om övriga berörda parter rättigheter och skyldigheter i anslutning till enskilda vägar.

*I 2 mom.* föreskrivs att lagen om enskilda vägar tillämpas även på sådana vägar som inte har upprättats vid en förrättning av enskild väg i enlighet med bestämmelserna i lagen om enskilda vägar utan med stöd av någon annan lag, om vägen ska betraktas som en enskild väg. Till exempel en väg som tillkommit genom reglering av enskilda vägar vid förrättningar som det föreskrivs om i landsvägslagen, banlagen, lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977), nedan inlösningslagen, eller gruvlagen (621/2011) eller som upprättats med stöd av någon annan speciallagstiftning kan vara en sådan väg.

I den andra meningen i 2 mom. föreskrivs att lagen om enskilda vägar tillämpas även på detaljplaneområden, dock inte i fråga om servitut som avses i 154 § 1 mom. 11 punkten i fastighetsbildningslagen. Områden som behövs för allmän trafik och vägförbindelser inom detalj-

planeområden regleras i princip som gator som anges i detaljplanen. För enskilda vägförbindelser är det dessutom möjligt att stifta servitut som avses i 154 § 1 mom. 11 punkten i fastighetsbildningslagen. Med stöd av den aktuella bestämmelsen kan också på samma sätt som i nuläget inom detaljplaneområden vid behov bildas vägrätter, och lagen om enskilda vägar ska fortfarande tillämpas på enskilda vägar inom detaljplaneområden.

Kärnan i lagen om enskilda vägar och det system som baserar sig på den ska på samma sätt som i nuläget vara bestående servitutsliknande nyttjanderätt till ett område som ägs av någon annan, vägrätt, som bildas vid en fastighetsförrättning. Utanför tillämpningsområdet stannar därför fortfarande sådana vägar som endast den berörda fastighetens ägare eller innehavare har rätt att använda (så kallade privata vägar). Bestämmelser om saken finns i 3 mom. Sådana vägar som även andra personer än fastighetens ägare eller innehavare har rätt att använda med stöd av ett avtal mellan parterna (så kallade avtalsvägar), stannar i huvudsak utanför tillämpningsområdet. Avtalsbaserad rätt att använda någon annans privata väg jämföras inte med nyttjanderätt med stöd av vägrätt, vilken kan bildas endast när de förutsättningar som föreskrivs i lagen föreligger. Rättigheter och skyldigheter som gäller avtalsvägar överläts således på samma sätt som i nuläget i huvudsak åt avtal mellan parterna. Lagen om enskilda vägar tillämpas dock på avtalen till de delar som föreskrivs särskilt.

**3 §. Definitioner.** I 3 § föreslås definitioner av centrala begrepp i lagen. En bestämmelse med definitioner är nödvändig, eftersom flera begrepp förekommer i lagen redan innan det är möjligt att presentera de materiella bestämmelser som definierar dem.

I 1 mom. 1 punkten definieras enskild väg. I definitionen framhävs att enskilda vägar betjänar enskild användning samt deras servitutsrättsliga karaktär. Enskilda vägar betjänar i princip behoven av att färdas till fastigheter och samfällda områden som berörs av dem. I vissa situationer kan enskilda vägar också användas för ett allmänt behov, varför det föreslås att definitionen av enskild väg inte binds alltför nära till enskilt behov och enskild användning, även om detta är det främsta syftet med enskilda vägar. Definitionen av enskild väg utesluter inte heller vägar som anlagts för endast en viss typ av trafik från begreppet, utan en enskild väg kan också vara avsedd för till exempel endast gång- och cykeltrafik.

I 2 punkten föreslås en definition av vägrätt. Vägrätt hör till de mest centrala begreppen i lagen om enskilda vägar, och därför är det bra att klarlägga begreppet vägrätt i paragrafen med definitioner. Med vägrätt avses rätt att nyttja en annan fastighets område permanent för vägförbindelse.

I 3 punkten definieras begreppet befintlig väg, som avser en anlagd enskild väg eller ett obebyggt område där det har bildats vägrätt. En befintlig väg kan vara en väg som ska betraktas som en enskild väg och som har anlagts med stöd av lagen om enskilda vägar eller någon annan lag som avses i 2 § 2 mom. Med befintlig väg avses på samma sätt som i nuläget också en väg till vilken hänförs sig gamla vägrätter, som har upplåtits med stöd av lagen om ägovägar (167/1927), lagen om enskilda vägar (358/1962), fastighetsbildningslagen (554/1995) eller annan lagstiftning om fastighetsbildning. Servitutsrätter till upphävda samfällda vägar som har uppkommit den 1 mars 1977 med stöd av lagen om lägenhetens samfällda vägars och avloppsdikens samt med dem jämförbara områdets upphörande att vara samfälligheter, den (983/1976, så kallade dikeslagen (983/1976), kan jämföras med gamla vägrätter som hänförs sig till befintliga vägar. En befintlig väg kan också vara en väg som inte har anlagts. Det är fråga om ett sådant fall då vägrätten har vunnit laga kraft, men vägen ännu inte har anlagts i terrängen på platsen för vägrätten. Väganvändning som baserar sig enbart på ett privaträttsligt avtal innebär däremot inte att vägen skulle ha rättslig status som en befintlig så kallad förrättningsväg. En befintlig väg kan inte heller betyda till exempel en befintlig landsväg eller gata.

Enligt 4 punkten avses med skogsväg en väg som huvudsakligen är avsedd för de transporter som skogsbruket kräver.

I 5 punkten definieras vägdelägare. Med vägdelägare avses alla aktörer som har fått fastigheter med vägrätt och andra som fått vägrätt. Definitionen motsvarar det innehåll som begreppet getts i den nuvarande lagen, men med tanke på klarheten och begreppets centrala betydelse är det skäl att definiera det genast i början av lagen. I den föreslagna lagen om enskilda lagar används begreppet också mer konsekvent än tidigare.

I 6 punkten definieras väglag. I enlighet med definitionen avses med väglag en sammanslutning av vägdelägare som bildats för att sköta vägärenden i fråga om en eller flera vägar. Det är nödvändigt att definiera väglag, eftersom det på samma sätt som enligt den gällande lagen har beslutanderätt i flera frågor. Närmare bestämmelser om väglag föreslås i 6 kap.

När ett väglag bildas ska det i enlighet med 49 § besluta om väglagets verkställande organ ska vara en syssloman eller en bestyrelse som består av minst tre medlemmar. För tydlighetens skull intas i 7 punkten en definition av syssloman och i 8 punkten en definition av bestyrelse. Bestämmelser om sysslomans och bestyrelsens uppgifter föreslås i 56 §.

I 9 punkten definieras en enskild vägs vägområde. Definitionen av vägområde motsvarar i huvudsak 5 § 1 mom. i den gällande lagen om enskilda vägar. Med vägområde avses ett område som vägrätten omfattar och där de områden, konstruktioner och anordningar som behövs för vägen kan placeras. Som områden, konstruktioner och anordningar som behövs uppräknas i punkten till skillnad från den nuvarande lagen trafikordningar i stället för trafikljus, vilket är ett vidare begrepp som avser vägmärke, trafikljus eller även någon annan anordning eller vägmarkering som är avsedd att styra trafiken.

I 1 mom. 10 punkten definieras väghållning. Med väghållning avses anläggning och underhåll av väg. I 11 punkten definieras att anläggning av väg betyder anläggning av ny väg samt flyttning, breddning och annan förbättring av befintlig väg. I 12 punkten definieras underhåll av väg så att det omfattar åtgärder som behövs för att bibehålla vägen i ett skick som motsvarar dess ändamål. Definitionerna av väghållning samt byggande och underhåll av väg motsvarar innehållsmässigt bestämmelserna i den gällande lagen om enskilda vägar med den skillnaden att det finska begreppet ”tien tekeminen” ersätts med begreppet ”rakentaminen” som är vanligare i trafikledslagstiftningen.

I 13 punkten definieras vägenhet, varmed avses en för varje fastighet eller innehavare av vägrätt specifik grund för hur väghållningsskyldigheten och kostnaderna för den fördelas mellan vägdelägarna i form av vägavgifter.

I 14 punkten definieras särskild rättighet. Med särskild rättighet avses i denna lag nyttjande-, servituts-, lösgörnings och med dessa jämförbar rätt till annan tillhörig fastighet eller annat jord- eller vattenområde samt byggnad och anläggning, vilket motsvarar 2 § 2 mom. i inlösningslagen.

I 2 mom. utvidgas bestämmelserna om vägrätt på samma sätt som i den nuvarande lagen om enskilda vägar till att gälla även servitutsrätt till förmån för en enskild vägförbindelse eller bestående nyttjanderätt som getts med stöd av annan lagstiftning. Med sådana rättigheter avses endast enskilda vägförbindelser inom en annan fastighets område som betjänar en fastighet. Utanför momentets tillämpningsområde ställs således rätt att färdas som betjänar allmänna möjligheter att färdas, såsom friluftsleder enligt lagen om friluftsliv (606/1973) eller snöskoterleder enligt terrängtrafiklagen (1710/1995).

I 3 mom. föreskrivs på samma sätt som i den nuvarande lagen att det som i lagen föreskrivs om fastigheter gäller även obrutna områden, samfällad skog som avses i lagen om samfällda skogar (109/2003), gruvor och byggnader eller anläggningar som är permanent uppförd på annans mark. Med stöd av momentet kan det således till exempel beviljas vägrätt någon typ av ändamålsenlig användning av de ovannämnda på det sätt som föreskrivs i 2 kap. Likaså kan ett obrutet område, en samfällad skog, en gruva eller en byggnad eller anläggning som är avsedd att vara permanent vara berättigad till ersättning på grund av överlåtelse av området eller den olägenhet eller skada som bildandet av vägrätt för någon annan orsakar.

I 4 mom. föreskrivs på samma sätt som i den nuvarande lagen att det som i lagen föreskrivs om ägare även gäller fastighetsinnehavare som har bestående rätt att besitta fastigheten. Som bestående rätt betraktas också en rätt att besitta fastigheten som gäller under en livstid eller annars under obestämd tid.

## 2 kap. Vägrätt och andra vägrelaterade rättigheter

**4 §. Förutsättningar för bildande av vägrätt.** I 1 mom. föreskrivs om förutsättningarna för att bilda vägrätt för en fastighet. Vägrätt motsvarar juridiskt servitut, där det är fråga om användning av en annans egendom för ett visst namngivet syfte. Vägrätt är en sakrättslig rätt som gäller oberoende av förändringar i ägande- eller besittningsrätten till fastigheten och av panträtt som riktas mot fastigheten. Avsikten är inte att ändra på rättsläget i detta avseende. Avsikten är också att förutsättningarna för att bilda vägrätt i stor utsträckning ska motsvara de förutsättningar för att stifta servitut som föreskrivs i 156 § i fastighetsbildningslagen (554/1995, FBL).

Vägrätten ska vara viktig för en ändamålsenlig användning av den fastighet som får rätten. En befintlig vägförbindelse eller möjlighet att färdas längs egna ägor kan förhindra att vägrätt beviljas. Erhållande av vägrätt ska de facto främja en ändamålsenlig användning av den fastighet till förmån för vilken vägrätt söks. Vägen får inte medföra betydande olägenhet för någon fastighet eller någon annan registerenhet. När vägrätt upplåts för en befintlig väg får det inte heller medföra betydande olägenhet för vägdelägare i den befintliga vägen. I detta avseende är regleringen striktare än FBL 156 §. Från ingången av 2001 har bedömningen av betydande olägenhet till följd av den lagändring (1079/2000) som då trädde i kraft gjorts med hänsyn till skadliga effekter som överskrider en enskild fastighets gränser, såsom trafikbuller och trafikdamm. Olägenhet ska även i fortsättningen bedömas fastighetsspecifikt och liksom i nuläget ska först betydande olägenhet för en fastighet, en samfällad skog eller ett samfällt område förhindra att vägrätt bildas på det planerade stället.

I 2 mom. föreslås att vägrätten ska bildas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt, så att ändamålet med vägen uppnås så förmånligt som möjligt och att den således inte medför någon större skada eller olägenhet för någon än vad som är nödvändigt. Bestämmelsen tryggar sålunda både enskilt och allmänt intresse. Bland olika alternativ ska man välja det som är mest ändamålsenligt. Vägrätten bestäms alltså inte enbart enligt ansökan eller den belastade fastighetens ägares samtycke, utan det avgörande kriteriet är att ändamålet med vägen uppnås så förmånligt som möjligt med tanke på sakägarna. Då måste man dessutom beakta miljösynpunkter och till exempel 10 § i skogslagen (1093/1996). Att ändamålet med vägen uppnås så förmånligt som möjligt betyder enligt rättspraxis inte (se t.ex. HD 26.8.1999 nr 2132) att vägen nödvändigtvis ska anläggas enligt det alternativ som är allra kortast och kostar allra minst. Den teknisk-ekonomiska ändamålsenlighet som iakttagits vid en helhetsgranskning, varvid även miljösynpunkter och markanvändningsplaner med rättsverkningar beaktats, ska vara avgörande när vägrätt bildas.

Enligt 3 mom. ska det vara väsentligt att vägprojektet är ändamålsenligt ur allmän synvinkel. Befintliga vägar, enskilda vägar, landsvägar och andra dylika betydelsefulla omständigheter

ska beaktas när vägrätt bildas. Vägen får inte medföra betydande äventyrande av trafiksäkerheten, förstörelse i naturen eller beskära kulturvärden i miljön eller på annat liknande sätt kränka allmänt intresse. Som betydande förstörelse i naturen kan betraktas till exempel följder av istandsättningsåtgärder i anslutning till väganvändningen, vilka kan ha en ofördelaktig inverkan på naturförhållandena, landskapet eller bevarande av djur- och växtarter i en nationalpark. (Se HFD 2000:47. Vägrätt får inte heller bildas så att den kan försvåra genomförandet av en detaljplan. Liksom för närvarande ska ett område i behov av planering jämföras med detaljplaneområden med rättsverkningar. Inte heller i detta avseende förändras rättsläget jämfört med i dag.

Bestämmelser om beslutsfattandet i fråga om bildande och upplåtande av vägrätt och om annat som regleras i detta kapitel finns i 18 §, till vilken det finns en informativ hänvisning i 4 mom.

**5 §. Bestämmande av vägområden och frisikts- och skyddsområden.** I 1 mom. föreskrivs om bestämmande av vägområdet. När vägrätt för anläggning av ny väg bildas ska det bestämmas om dragningen av vägen och det vägområde som behövs. Vägområdet ska bestämmas på det sätt som vägens ändamålsenliga konstruktion kräver. I praktiken fastställs vägrätten så att den är jämbred, varvid till exempel en 8 meter bred vägrätt räknas 4 meter i vardera riktningen från körbanans mittlinje. Vägområdet ska vid behov märkas ut i terrängen. Vägområdet kan också av särskilda skäl bestämmas så att det är olika brett på olika avsnitt, till exempel med hänsyn till dikningsbehovet. Vid behov ska vägområdet kunna bestämmas så att det är bredare än vad linjeföringen och en ändamålsenlig konstruktion kräver, om en framtida förbättring av vägen kräver det.

Samma enskilda väg kan beröras av flera rättigheter att färdas som bildats vid olika tidpunkter, och de kan vara olika breda. Oberoende av detta omfattar den faktiska användningen av vägen hela körbanan oberoende av vem som innehar rätten. Med tanke på fastighetssystemets klarhet har det sedan gammalt föreskrivits att alla överlappande vägrätter som berör samma vägdel och som bildats med olika bredd vid olika tidpunkter bestäms enligt den bredaste vägrätten. Saken har inte förutsatt vägförrättning. I 1 mom. föreslås på samma sätt som innehållet i 16 § 1 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar att de smalare vägrätterna utvidgas till att motsvara den bredare vägrätten, om en del av vägen berörs av flera vägrätter.

I 2 mom. föreskrivs att vid behov kan det bestämmas att också ett frisiktsområde eller skyddsområde ska höra till den enskilda vägen. I landsvägslagen och banlagen är begreppen skydds- och frisiktsområde etablerade liksom användningen av dem. Vid en viktig enskild vägs anslutning till en landsväg eller vid en plankorsning med järnväg är det även för närvarande möjligt att röja sikten med stöd av landsvägens och järnvägens skyddsområden. Vid enskilda vägar som är viktiga för trafiken kan det av trafiksäkerhetsskäl vara viktigt att hålla sikten fri också i korsningar med andra enskilda vägar. Enligt den nuvarande lagen är det möjligt att ordna detta med olika tillstånd. Det föreslås att begreppen skyddsområde och frisiktsområde tas in även i lagstiftningen om enskilda vägar. Beslut om att inrätta sådana områden fattas vid en förrättning av enskild väg och de ska kunna inrättas endast om det är viktigt med tanke på trafiksäkerheten och det inte medför betydande olägenheter för någon fastighet. Avsikten är alltså inte att det regelmässigt ska inrättas skydds- och frisiktsområden vid varje enskild väg, utan de ska alltid baserade sig på en separat bedömning av trafiksäkerheten och de olägenhet området medför. Vid behov ska det emellertid redan när vägrätt bildas vara möjligt att inrätta frisiktsområden till exempel vid anslutningar. Dessutom ska man kunna besluta om ett skyddsområde som sträcker sig högst 12 meter från körbanans mittlinje. För tydlighetens skull, och eftersom landsvägars och järnvägars frisiktsområden inrättas för att betjäna framför allt trafiken på landsvägen eller järnvägen, ska det vara möjligt att inrätta ett frisiktsområde inte bara där en enskild väg ansluter till en annan enskild väg utan också där en enskild väg

ansluter till en landsväg eller leder till en plankorsning med järnväg. Fastighetsägaren har i enlighet med förslaget till 15 § rätt till ersättning för den skada, olägenhet eller kostnader som inrättandet av skydds- eller frisiktsområdet förorsakat.

I 3 mom. föreskrivs om begränsningar som orsakas av skydds- och frisiktsområden. Enligt momentet får man från frisikts- och skyddsområden med stöd av vägrätten avlägsna sådan naturligt växtlighet utanför gårdsområden som skymmer sikten. Om trafiksäkerheten nödvändigt kräver det, kan tillstånd beviljas särskilt för avlägsnande av en sådan byggnad eller anläggning eller sådan växtlighet som finns utanför vägområdet och som med stöd av vägrätten annars inte får avlägsnas. För dylika åtgärder har fastighetsägaren rätt till ersättning på det sätt som föreskrivs i 15–17 §. Rätt till ersättning föreligger emellertid enligt 15 § 2 mom. inte om det har överenskommit eller uppenbart förutsatts att ingen ersättning betalas.

När växtlighet avlägsnas måste man dessutom beakta naturvårdslagens skydds- och fredningsbestämmelser. Man kan till exempel inte anse att i vägrätten ingår att få avlägsna eller skada ett i 39 § 2 mom. i naturvårdslagen avsett botråd för en fridlyst fågel eller stor rovfågel. Stora rovfåglar är till exempel kungsörn, havsörn och fiskgjuse. Fredning betyder att det är förbjudet att fälla eller skada ett träd. Dessutom kan till exempel skyddet av fornlämningar inverka på de metoder som får användas för att avlägsna växtlighet på vägområdet eller i dess närhet.

I 4 mom. ges möjlighet att utfärda bygginskränkning som gäller frisikts- och skyddsområden, om trafiksäkerheten nödvändigt kräver det. Det ska kunna beviljas undantag från en bygginskränkning, om detta inte avsevärt äventyrar trafiksäkerheten. I momentet hänvisas dessutom till markanvändnings- och bygglagen, vars bestämmelser om mindre undantag i samband med bygglov i övrigt tillämpas på undantag enligt detta moment från en bygginskränkning.

**6 §. Vägrätt till förmån för annat än en fastighet.** I paragrafen föreskrivs om bildande av vägrätt till förmån för annat än en fastighet. I 1 mom. föreskrivs om bildande av vägrätt för en näringsidkare eller någon annan aktör. Vägrätt till en befintlig väg ska upplåtas för näringsidkare eller andra verksamhetsutövare som behöver en enskild väg i sin verksamhet. Befintlig väg definieras i 3 §. Bestämmelser om näringsidkares vägrätt finns i 10, 16 och 28 § i den nuvarande lagen om enskilda vägar. Förutsättningarna för att få tilläggsvägrätt motsvarar i sak det som bestäms i 4 §. Vägrätt kan således beviljas en aktör som inte har sådan ägande- eller annan besittningsrätt till en fastighet eller något annat objekt på det område som den enskilda vägen betjänar som medför nyttjanderätt. Till skillnad från den gällande lagen ska det vara möjligt att bilda vägrätt inte bara för näringsidkande utan även för övrig verksamhet, om detta är viktigt för aktören och vägens konstruktion lämpar sig för trafiken. Sådan övrig verksamhet kan vara till exempel verksamhet som bedrivs av någon förening som regelbundet använder och behöver vägen i sin verksamhet. Det ska vara fråga om ett tämligen permanent behov. Tillfällig användning av vägen ska kunna ordnas via de arrangemang som föreslås i 3 kap. 28 §. Till exempel gång- och cykeltrafik som styrs till en enskild väg är inte sådan verksamhet som avses i momentet, och vägdelägarskap med anledning av att gång- och cykeltrafik styrs till vägen ska snarare granskas via de bestämmelser som föreslås i 2 mom. Rätt för en näringsidkare eller någon annan aktör att använda vägen ska oberoende av annan rätt till fastigheten gälla så länge som vägen fortlöpande används för den näringsverksamhet eller övriga verksamhet för vilken rätten har beviljats.

I 2 mom. föreskrivs om upplåtande av tilläggsvägrätt till förmån för staten, landskapet eller kommunen i situationer där de inte äger eller besitter en fastighet på det område som den enskilda vägen betjänar. Förutsättningarna för tilläggsvägrätt motsvarar förutsättningarna enligt 1 mom. En ytterligare förutsättning för att upplåta vägrätt är att det är viktigt att använda den enskilda vägen för att ordna allmän trafik på ett ändamålsenligt sätt och att ett vägslag har bildats för att sköta vägärenden. Vägrätt för användning för allmän trafik kan betraktas som vik-

tig till exempel om det inte finns något annat sätt att ta sig till ett objekt som förvaltas av de nämnda offentliga aktörerna, eller om den enskilda vägen påverkar andra lösningar för trafiken och lederna på området. Enligt momentet är upplåtandet av vägrätt till förmån för staten, landskapet eller kommunen dock behovsprövat, eftersom de har möjlighet att delta i kostnaderna för väghållningen t.ex. genom understöd som beviljas för väghållning, och det därför inte är ändamålsenligt att föreskriva att vägrätt alltid ska upplåtas i de situationer som avses i momentet. I 7 § föreskrivs om skyldigheten att bli vägdelägare, och enligt paragrafens 3 mom. kan staten dock vid behov åläggas en sådan skyldighet.

Redan i den gällande lagen om enskilda vägar har begreppet fastighet utvidgats med avseende på de aktörer som har rätt att använda vägen. I enlighet med 3 § 2 mom. kan vägrätt förutom för en fastighet också bildas för ett obrutet område, en samfällad skog enligt lagen om samfällda skogar, en gruva eller en byggnad eller anläggning som är permanent uppförd på annans mark. En samfällad skog har, till skillnad från ett annat samfällt område (se HD 2007:92), rätt att få vägrätt och är således jämställd med en skogsbruksfastighet i enskild ägo. Däremot är den som för viss tid innehar arrenderätten till en obebyggd fastighet eller ett outbrutet område som är obebyggt inte innehavare av bestående vägrätt.

**7 §. Skyldighet att bli vägdelägare. I 1 mom.** föreskrivs att vägrätt kan bildas även mot fastighetsägarens vilja till förmån för en sådan fastighet som inte ägs av sökanden. Det är i sak fråga om att någon förpliktas att bli vägdelägare. Vägrätt kan enligt 1 mom. bildas utan att ägaren till en fastighet som innehar vägrätt vill det, om fastigheten helt eller delvis finns på det område som vägen betjänar. Med stöd av den bildade vägrätten är fastighetsägaren således som vägdelägare skyldig att delta i väghållningen av den enskilda vägen. Sökande är då någon annan än den fastighetsägare, för vilken vägrätt söks. I 73 § 2 mom. bestäms om aktörer som har rätt att ansöka om förrättning av enskild väg.

I 2 mom. sägs att om vägen till fastigheten inte behövs på grund av en annan förbindelse till fastigheten, till exempel en vattenväg eller av någon annan motsvarande orsak, har fastighetsägaren dock rätt att avstå från vägrätten, dvs. från att använda vägen och således också från väghållningsskyldigheten. Som en lindring av den obligatoriska vägrätten och den till följd därav obligatoriska väghållningsskyldigheten föreskrivs dessutom att den som inte tidigare varit vägdelägare kan inte åläggas att bli vägdelägare i en befintlig väg så länge som vägen inte används för dennes fastighet. Förutsättningen är då att ägaren till en sådan fastighet uttryckligen meddelar att han eller hon avstår från att använda vägen.

I 6 § 2 mom. föreslås möjlighet att bilda vägrätt till en befintlig väg för staten, landskapet eller kommunen. I 3 mom. görs det dessutom möjligt att ålägga staten att bli vägdelägare, om vägen i betydande grad används för allmän trafik som hänför sig till en landsväg eller till trafik till ett objekt som staten förvaltar. I fråga om kommuner och landskap finns inte motsvarande möjlighet att ålägga dem att bli vägdelägare, utan det är alltid beroende av kommunens eller landskapets samtycke om de blir vägdelägare. Genom lösningen respekteras kommunernas och landskapets självstyrelse. På grund av att kommuner och landskap är lokala aktörer har de dessutom fler alternativ än staten att stödja enskilda vägars verksamhet genom bland annat understöd och bruksavgifter. Lösningen främjar växelverkan mellan kommunen och vägdelägarna och gör det möjligt att överväga vilket tillvägagångssätt som är bäst. Det vore också enklare att konstatera de situationer där staten åläggs att bli vägdelägare och de vore i praktiken också mer sällsynta.

Innehållet i 1 och 2 mom. motsvarar i huvudsak 22 § 1 mom. i den gällande lagen. För tydlighetens skull flyttas bestämmelsen till det kapitel som handlar om vägrätt i den nya lagen, då saken tidigare har behandlats i samband med väghållningsskyldigheten. På så vis försöker



man klarlägga att en fastighetsägare inte kan bli väghållningsskyldig innan han eller hon innehar eller för honom eller henne bildas vägrätt till den aktuella vägen.

**8 §. Bildande av annan rätt i anslutning till enskild väg.** I paragrafen föreskrivs om vissa andra sådana rättigheter som kan behöva bildas i anslutning till en enskild väg. Enligt 1 mom. 1 punkten kan bestående rätt till ett område som behövs för lagring av virke (upplagsplats) bildas, om det är viktigt på grund av virkestransporter från fastigheten. Invid enskilda vägar lagras ofta virke tills det transporteras bort för olika ändamål. Lagring av virke ska i första hand ske på virkesägarens eget jordområde. Om detta inte är möjligt ska man i sådana situationer kunna bilda bestående rätt till en dylik upplagsplats. Rätten att lagra virke gäller oftast skogsvägar, men rätt kan bildas också i samband med någon annan slags enskild väg.

Enligt 2 punkten ska bestående rätt kunna bildas till ett område som behövs för en bilplats (område för bilplats), om det inte skäligen är möjligt att anlägga en väg ända fram till fastigheten och området för bilplats är viktigt för att fastigheten ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt. Det kan bli aktuellt att bilda sådan rätt till exempel om något naturhinder separerar fastigheten från den enskilda vägen så att det är omöjligt att till rimliga kostnader anlägga en väg från den enskilda vägen till fastigheten eller anläggandet av vägen skulle medföra betydande förstörelse i naturen eller beskära kulturvärden i miljön. På motsvarande sätt föreskrivs i 3 punkten om möjlighet att bilda rätt till ett område som behövs för en båtplats eller brygga (område för båtplats), om det mellan fastigheten och vägen finns ett vattenområde som utgör ett hinder för en vägförbindelse. Förutom vägrätt som gäller båtplatsen och bryggan kan det vara nödvändigt med vattenrättsliga tillstånd som behandlas självständigt och separat från vägrätten, till exempel för att bygga en stor brygga eller en vägbank samt vissa tillstånd som regleras i markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

I 2 mom. hänvisas till 4 §, som tillämpas på bildandet av rättigheter som avses i denna paragraf. Inrättandet av upplagsplats, område för bilplats eller område för båtplats berörs förutom av denna paragraf även av villkoren i 4 § 1–3 mom.

Sådan rätt till marktäkt som regleras i 12 § i den nuvarande lagen om enskilda vägar (358/1962) ska inte längre kunna bildas genom tvångsåtgärder utan endast med stöd av avtal som en sådan servitutsrätt som avses i FBL 154 § 1 mom. 8 punkten. I paragrafen begränsas inte heller till förmån för vem de avsedda rättigheterna kan bildas. Eftersom de ändå i första hand hänförs till en ändamålsenlig användning av fastigheterna, bildas rättigheterna i praktiken oftast för vägdelägarfastigheterna. I paragrafen tas inte heller ställning till om de avsedda rättigheterna borde bildas som fastighetsspecifika eller för flera fastigheter, såsom väglagets delägare gemensamt, utan saken prövas i varje enskilt fall vid förrättningarna av enskild väg.

**9 §. Bildande av tidsbegränsad eller i övrigt begränsad rätt.** Det finns situationer där det måste ordnas vägförbindelse för en fastighet, trots att man vet att den inom en nära framtid kommer att ordnas på något annat sätt, till exempel med hjälp av en landsväg eller av en gata som anges i detaljplanen. För att bestående vägrätt inte ska bildas i onödan i dylika situationer föreskrivs i 1 mom. att vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt får bildas även för viss tid. Rätten för viss tid upphör att gälla antingen vid en viss tidpunkt eller när en viss händelse inträffar. I 154 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen finns en motsvarande bestämmelse om servitut. Rättsläget i lagen om enskilda vägar förblir oförändrat i detta avseende.

I 2 mom. föreskrivs om på något annat sätt begränsad rätt på ett sätt som motsvarar innehållet i 11 § i den nuvarande lagen. I paragrafen nämns dock inte längre som exempel begränsning av användandet av vägen till en viss årtid eller till transporter av visst slag. Typen av begränsningar lämnas öppen i bestämmelsen och även dylika begränsningar ska fortfarande vara möjliga. Begränsningar kan vara nödvändiga till exempel i situationer där en väg eller en rätt som

avses i 8 § behövs enbart vintertid för virkestransporter eller där en väg som mera liknar en stig behövs enbart för gång- eller cykeltrafik. Då kan rätten vara begränsad, om en sådan betydande olägenhet som förhindrar erhållandet av fullständig vägrätt kan undvikas genom att nödvändiga begränsningar utfärdas för väghållningen och användningen av vägen.

**10 §. Flyttning av enskilda vägar samt meddelande och ändring av bestämmelser som begränsar användningen av vägen.** I 1 mom. föreslås bestämmelser om flyttning av vägrätt som motsvarar det nuvarande 8 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar. Vägrätten kan flyttas endast om de förutsättningar för bildande av vägrätt som föreslås i 4 § föreligger. En väg kan flyttas för att undanröja eller minska en olägenhet som uppkommit när förhållandena förändrats. När en väg flyttas kan motiveringen till vägrätt dessutom vara den betydande nytta som tillkommer den fastighet som innehar vägrätten genom att vägförbindelsen förkortas. För det tredje får en väg flyttas om det är nödvändigt för trafiksäkerheten. Även i detta avseende kan det hända att förhållande har förändrats så att det innebär en betydande trafiksäkerhetsrisk om vägen blir kvar på det tidigare stället och situationen inte kan förbättras med hastighetsbegränsningar eller andra trafikregleringar. Av denna orsak har en väg redan med stöd av den nuvarande lagen kunnat flyttas även i fall där det är nödvändigt för att undanröja en olägenhet med tanke på trafiksäkerheten och det inte finns några andra lösningar för att förbättra trafiksäkerheten.

I 2 mom. föreskrivs om flyttning av vägrätten på ansökan av ägaren till den belastade fastigheten. Regleringen motsvarar 38 b § i den gällande lagen om enskilda vägar. För att en sådan olägenhet som avses i lagbestämmelsen ska uppstå förutsätts att förhållande på fastigheten har förändrats. Den verksamhet som bedrivs på fastigheten har kanske effektiviserats eller så möjliggör en flyttning av vägen effektivare användning av fastigheten. Samtidigt har trafiken kanske ökat eller annars blivit mer belastande, trots att användningen av fastigheten inte har förändrats. Vägen har exempelvis sedan gammalt gått genom fastighetens ekonomiska centrum eller över gårdsplanen, varvid en ökning av trafiken medför olägenhet eller fara för fastigheten.

Exempelvis flyttning av vägen på grund av terrängen eller andra orsaker enbart på den markägares mark som ansökt om flyttning kan vara omöjlig eller medföra oskäligen kostnader. Av denna orsak föreslås att, på samma sätt som enligt den gällande regleringen, att flyttning ska vara möjligt även till någon annans mark, men endast av särskilda skäl. Förutsättningen för flyttning, oberoende av om den sker på eller utanför egen mark, ska vara att den inte medför betydande olägenhet för vägdelägarna eller någon annan. Då ska förutsättningarna för bildande av vägrätt enligt förslaget till 4 § uppfyllas.

När en väg flyttas sker det ofta på initiativ av fastighetsägaren eller på grund av dennes intresse. Behovet av flyttning kan förledas av att användningen av vägen ändrats eller av planer på att ändra den, men även av att trafiken på vägen förändrats. Av denna orsak ska kostnaderna för flyttningen delas mellan fastighetsägaren och vägdelägarna enligt vad som orsakar flyttningen av vägen. Om vägen flyttas för att användningen av fastigheten ändrats eller kommer att ändras, ska fastighetsägaren svara för kostnaderna i sådana fall där ingen annan kan anses dra nytta av flyttningen. Efter flyttningen kan det emellertid hända att vägen tjänar sitt syfte bättre än tidigare, och därför bör även de andra vägdelägarna delta i kostnaderna i så fall. Då svarar vägdelägarna vid sidan av fastighetsägaren för kostnaderna för flyttningen av vägen i det förhållande som deras vägenheter anger, enligt vad förrättningsmännen vid förrättningen av enskild väg anser vara rimligt.

Om den huvudsakliga orsaken till att vägen flyttas däremot är att trafiken på vägen ändrats eller ökat och det är nödvändigt att flytta vägen till exempel för att vägen orsakar större fara eller olägenhet, bör vägdelägarna svara för de huvudsakliga kostnaderna för flyttningen. Den nytta som tillfaller fastighetsägaren genom att fastigheten kan utnyttjas effektivare eller ge-

nom att den belastning som vägen medfört försvinner eller minskar ska dock alltid beaktas när man bedömer hur kostnaderna för flyttningen av en väg ska fördelas. Till flyttningskostnaderna hör också kostnader för vägersättningar. Bestämmelser om kostnader för förrättning av enskild väg finns för närvarande i 47 § 3 mom. i lagen om enskilda vägar. I den nuvarande lagen om enskilda vägar har det funnits en separat bestämmelser om förutsättningarna för att flytta vägar och om kostnaderna för detta. Det föreslagna nya 3 mom. motsvarar i stor utsträckning den nuvarande regleringen. Utgångspunkten är dock att förrättningskostnaderna fördelas enligt vägenheterna.

I 4 mom. ingår bestämmelser som begränsar användningen av vägen på grund av ändrade förhållanden. I 160 § i den gällande fastighetsbildningslagen föreskrivs redan för närvarande att ett servitut som har stiftats vid en fastighetsförrättning kan flyttas till ett annat ställe på den belastade registerenhetens område eller nya bestämmelser som begränsar utnyttjandet av servitutet utfärdas eller tidigare bestämmelser om utnyttjandet ändras, om sakägarna avtalar om åtgärden och den inte försvårar genomförandet av detaljplanen. För åtgärden krävs dock inte något avtal mellan sakägarna

1) om den olägenhet som servitutet på grund av förändrade förhållanden orsakar kan undanröjas eller minskas genom åtgärden, eller

2) om åtgärden möjliggör ett ändamålsenligare utnyttjande av servitutet för dess ursprungliga ändamål, om möjligheterna att utnyttja det har försämrats på grund av förändrade förhållanden, och

3) om åtgärden inte medför betydande olägenhet för någon registerenhet.

På samma sätt som i 160 § i fastighetsbildningslagen kan enligt det föreslagna nya 4 mom. vid förrättning av enskild väg sådana nya bestämmelser som avses i 9 § 2 mom. och som begränsar användningen av vägen utfärdas eller tidigare utfärdade bestämmelser om användningen av vägen ändras, om man därigenom kan undanröja eller minska den olägenhet som vägen eller användningen av den orsakar på grund av ändrade förhållanden.

Vad som i denna paragraf föreskrivs om väg tillämpas enligt 5 mom. även på områden för vilka det bildats en i 8 § avsedd rätt.

**11 §. Omorganisering av vägrätter på grund av att förhållandena eller väganvändningen förändrats.** Paragrafens 1 mom. motsvarar 9 § 2 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar, vilket trädde i kraft den 1 januari 1997 (555/1995). Bestämmelsen gäller till exempel situationer där förhållandena till följd av anläggningen av nya vägar har förändrats så att en vägdelägars vägförbindelse kan förbättras eller olägenheten av trafiken till grannfastigheterna väsentligt minskas genom att en vägrätt omorganiseras. För att möjliggöra detta kan en fastighet vid en förrättning av enskild väg ges vägrätt till en annan befintlig väg och den tidigare vägrätten samtidigt upphävas. Beslut om saken fattas vid en förrättning av enskild väg.

Den olägenhet som användningen av en vägrätt medför kan bli oskäligen för den belastade fastigheten eller andra vägdelägare när användningen av vägen ändras. Sålunda kan belastningen från till exempel en väg som från början av avsedd att betjäna endast jordbrukets sedvanliga behov bli oskäligen om vägdelägaren börjar sälja marksubstanser yrkesmässigt och det inte har ordnats någon annan vägförbindelse för den trafiken. I 2 mom. föreslås att i dylika situationer får vägdelägarens vägförbindelse omorganiseras så att den oskäligen olägenheten kan undanröjas. I ovannämnda fall kan vägdelägarens vägrätt upphävas. Förutsättningen är dock att vägdelägaren ges vägrätt till en annan befintlig väg eller för byggande av en ny väg. På tilldelande

av vägrätt tillämpas förutsättningarna i 4 §. Det arrangemang som avses i momentet motsvarar det förfarande som redan nu möjliggjorts med stöd av 9 a § 1 mom. i lagen om enskilda vägar.

I 3 mom. föreskrivs om en situation som avses i 9 a § 2 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar. I praktiken kan det uppstå en sådan situation att det inte är möjligt att ordna en ersättande vägförbindelse för att undanröja en oskäligen olägenhet till exempel på grund av terrängförhållandena. En vägrätt som är nödvändig för att ta sig till fastigheten får inte heller upphävas. Eftersom man i den ersättning som ursprungligen fastställdes för skada och olägenhet i samband med att vägrätten beviljades inte kunde beakta en ökad belastning, har den skadelidande inte betalats ersättning för denna. Eftersom den utbetalda ersättningen inte motsvarar den olägenhet som vägen senare orsakat ska ärendet kunna behandlas på nytt. Av denna orsak föreslås i momentet på samma sätt som i nuläget att vägdelägaren ska betala ersättning för den ökade olägenhet som beror på att vägdelägarens att använda vägen har förändrats. Regleringen motsvarar 161 § 2 mom. om servitut i fastighetsbildningslagen.

**12 §. Indragning av enskilda vägar och vissa områden samt upphävande av rättigheter.** De bestämmelser som föreslås i 1 mom. motsvarar bestämmelserna om upphävande av servitut i 161 § 1 mom. i fastighetsbildningslagen. Förutsättningarna för att bilda vägrätt och rättigheter som avses i 8 § och för att dra in en väg regleras så att en befintlig väg eller ett i 8 § avsett område kan dras in, om omständigheterna har förändrats så det inte längre går att bilda vägrätt med stöd av 4 § eller en i 8 § avsedd rätt för vägen eller området. En ytterligare förutsättning för indragning är att vägen eller i 8 § avsedda upplagsplatser och områden för bilplatser eller båtplatser inte är nödvändiga för någon vägdelägare. På motsvarande sätt ska ett frisks- eller skyddsområde eller delar av ett sådant kunna avskaffas, om omständigheterna har förändrats så att det inte längre finns förutsättningar enligt 5 § 2 mom. för att inrätta frisks- eller skyddsområdet.

Ibland kan det vara motiverat att dra in en väg på grund av allmänt behov. Exempelvis högre hastigheter på järnvägarna kan medföra behov av att avlägsna eller flytta plankorsningar för att förbättra trafiksäkerheten. I banlagen föreskrivs det om saken i 18 § 4 mom. Likaså kan till exempel försvarsmaktens säkerhetsföreskrifter medföra behov av att reglera enskilda vägar. Av denna orsak föreslås i 2 mom. en bestämmelse som motsvarar nuläget, enligt vilken det även är möjligt att dra in en väg eller en del av en sådan om det allmänna behovet kräver det. På motsvarande sätt kan också en i 8 § avsedd rätt samt frisks- och skyddsområden dras in om det allmänna behovet kräver det. Om en enskild väg eller en del av en sådan väg dras in på grund av ett allmänt behov så att vägförbindelserna bryts, ska nya vägförbindelser samtidigt ordnas genom att de rättigheter som behövs för dem beviljas.

Paragrafens 3 mom. föreslås få ett innehåll som motsvarar 28 § 2 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar. Enligt den föreslagna bestämmelsen kan en vägdelägare kräva att vägdelägarens vägrätt upphävs, och samtidigt alltså befrias från vägdelägarskapet och väghållningsskyldigheten, om man fått en annan vägförbindelse till fastigheten eller om vägen inte längre behövs för fastigheten på grund av en annan väsentlig förändring i omständigheterna. En obehövlig vägrätt kan upphävas. På motsvarande sätt kan en vägrätt enligt 6 § som inte längre behövs upphävas. Om till exempel trafiktillståndet för ett bolag som bedriver busstrafik upphör att gälla, upphävs också den tilläggsvägrätt som bolaget har haft till den enskilda vägen. Om ett annat bolag fortsätter direkt med trafiken kvarstår dock tilläggsvägrätten. På motsvarande sätt kan också en i 8 § avsedd rätt upphävas, om den inte behövs längre.

I 4 mom. föreskrivs om villkorligt upphävande av en enskild vägrätt i en situation där vägdelägaren ännu inte har beviljats vägrätt till en annan enskild väg när beslutet om upphävande fattas. I 5 mom. föreskrivs att en väg eller vägdel som dragits in övergår utan ersättning till ägaren av den belastade fastigheten, på samma sätt som enligt den gällande lagen.

**13 §. Upphörande av enskild väg och ändring till gata.** I 1 mom. föreskrivs på samma sätt som i nuläget att en enskild väg eller vägdel kan upphöra när vägen eller vägdel eller sådan trafikled till vilken avsikten är att överföra trafiken upplåts för allmänt bruk som gata. I 86 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs att gatan anses ha upplåtits för allmänt bruk vid den tidpunkt då kommunens gatuhållningsbeslut fattats. Syftet med bestämmelsen om innehållet i gatuhållningsbeslutet är också att främja förandet av fastighetsregistret i fråga om enskilda vägar på detaljplaneområden. Besluten ska sändas till fastighetsregisterföraren så att upphävda vägrätter kan strykas i fastighetsregistret. I 1 mom. föreskrivs dessutom att kommunen ska på begäran lämna vägdelägare och vägslag uppgifter om situationen beträffande den markanvändning som kommunen känner till i den mån den inverkar på gatuhållningsskyldighetens inträde. Kommunerna har med stöd av 29 § i kommunallagen (410/2015) skyldighet att informera kommuninvånarna, de som utnyttjar kommunens tjänster, organisationer och andra sammanslutningar, och detta gäller således också vägdelägare och vägslag. I paragrafen föreskrivs dock särskilt om skyldighet att informera om enskilda vägars ställning på detaljplaneområden. Syftet med bestämmelsen är att framhäva behovet av dialog mellan kommunen och vägdelägarna samt vägdelägarnas behov av information om ställningen för enskilda vägar på detaljplaneområden och eventuella kommande ändringar i ställningen.

Bestämmelsen i 2 mom. motsvarar 3 § 3 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar. I bestämmelsen har det förutsatts att en gata som byggs inte går i samma riktning som en befintlig enskild väg eller vägdel på detaljplaneområdet. Enligt bestämmelsen ska kommunen överta väghållningen i fråga om en sådan väg eller vägdel redan från den tidpunkt då den har blivit skyldig att bygga en gata, till vilken avsikten är att överföra trafiken på en enskild väg eller vägdel, eller när den har börjat bygga en sådan gata. Syftet med lagen har varit att den enskilda vägen eller vägdel ska vara tillgänglig som behövlig tillfällig trafikled medan gatan byggs. Denna bestämmelse ska iakttas tills den nya gatan i enlighet med 1 mom. upplåts för allmänt bruk som gata med stöd av MBL 86 § 3 mom., varefter markanvändnings- och bygglagen tillämpas på gatan. En vägdelägare eller ett vägslag ska ha rätt att föra frågan om kommunens skyldighet att överta väghållningen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet för behandling. Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet ska vid vite kunna ålägga kommunen att fullgöra denna skyldighet. Motsvarande uppgift har tidigare skötts av NTM-centralen.

Bestämmelsen i 3 mom. motsvarar 12 § 5 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar. Den nämnda bestämmelsen tillämpas också när vägområdet för en enskild väg som ska upphöra enligt denna paragraf inte hör till en sådan gata som avses i 1 eller 2 mom. Besittningen av den mark där den enskilda väg som upphört går övergår i sådana situationer till markägaren.

**14 §. Avtalsgrundad rätt till väg.** Vägrätt och nyttjanderättigheter i anslutning till den, som det föreskrivs om i denna lag, är så som sakrättsliga rättigheter som liknar servitut i kraft oberoende av ändringar i ägande- och besittningsrätten till fastigheten och panträtter som riktas mot fastigheten. Bestämmelsen i 1 mom., enligt vilken ett avtal, som ingåtts medan denna lag eller den tidigare lagen om enskilda vägar (358/1962) är i kraft och som gäller vägrätt eller någon annan nyttjanderätt som regleras i denna lag, binder endast dem som har ingått eller godkänt avtalet eller är arvingar till dem. Avtalet är således bindande endast för ovannämnda sakägare som personlig förpliktelse.

Sakägarna kan få ett avtal om vägrätt eller väghållning prövat och fastställt vid en förrättning av enskild väg. Om det då godkänns att avtalet ska följas, ska bestämmelserna i lagen om enskilda vägar tillämpas på vägen i sin helhet. I annat fall ska på en på avtal grundad väg eller motsvarande nyttjanderättigheter tillämpas endast 1 mom. samt bestämmelserna om indragning av vägrätt och andra nyttjanderättigheter. Bestämmelser om saken föreslås i 2 mom. En sådan på avtal grundad rätt kan inte införas i fastighetsdatasystemet, där endast vägrätt och

andra nyttjanderättigheter enligt denna lag som bildats vid förrättning av enskild väg får föras in.

**15 §. Rätt till ersättning.** I 1 mom. föreskrivs om ersättningar för de åtgärder som föreskrivs i 2 kap. Ersättningarna ska i fortsättningen bestämmas på tjänstens vägnar vid en förrättning av enskild väg, ett förfarande som tillämpats redan enligt den tidigare lagstiftningen (se FBL 201 § och HD 1981 II 139 och HD 1986 II 127). Ersättningslag som kommer i fråga är på samma sätt som enligt FBL 200 § ersättning för föremål, olägenhet och skada. Ersättning kan också fastställas för en sådan aktör som inte upplåter mark för enskild väg, till exempel på grund av damm eller buller eller annan immission. Rätt till ersättning har även innehavare av vägrätt som inte äger en fastighet inom det område som vägen betjänar, såsom näringsidkare enligt 6 § 1 mom. Även innehavare av en särskild rättighet kan vara berättigade till ersättning. Ersättningen ska betalas som sådan till ersättningstagaren och den kan till exempel inte räknas ersättningstagaren till godo när väghållningsskyldigheten fördelas. När ersättningen fastställs ska sådana innehavare av särskilda rättigheter som nämns i momentet beaktas. Om ersättning fastställs för någon som innehar en nämnd särskild rättighet för förlust av denna rättighet eller för dess minskade värde, ska denna ersättning beaktas när ersättningen till fastighetens ägare bestäms så att ersättningen till ägaren kan minska. Minskningen av ersättningen till ägaren kan i vissa fall vara lika stor som ersättningen till innehavaren av rättigheten. I 205 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen föreskrivs om tryggande av panträtt som riktar sig mot en fastighet.

33 § 2 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar föreslås med oförändrat innehåll ingå som 2 mom. Parterna kan komma överens om ersättningen och dessutom om att ersättningar inte betalas ut. Även 201 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen gäller överenskommelse om ersättningar. Enligt principerna för den allmänna inlösningslagstiftningen föreligger inte rätt till ersättning med anledning av åtgärder som har genomförts på det område som anvisats för vägen vid förrättningen av enskild väg eller någon annanstans på fastigheten, om de har inletts först efter det att området anvisats för vägändamål. Då ska ersättningen bestämmas till det belopp som den skulle ha utgjort om åtgärderna inte hade vidtagits. En bestämmelse av motsvarande typ finns till exempel i 34 § i inlösningslagen.

För en sådan bygginskränkning som avses i 5 § 4 mom. kan enligt 3 mom. ersättning fastställas endast om olägenheten är synnerligen betydande. I detta avseende förändras inte rättsläget jämfört med i dag.

**16 §. Ersättningsansvar.** Enligt 1 mom. är den som drar nytta av åtgärden skyldig att betala ersättning enligt 15 §. Om exempelvis upphävandet av en vägrätt medför förluster för vägrättens innehavare, är den som har nytta av åtgärden skyldig att ersätta dessa förluster. När ersättningen bestäms ska man beakta både förlusterna och nyttan av upphävandet. Då ersätts den faktiska skadan till fullt belopp. Exempelvis ersättningar som bestäms för åtgärder som vidtagits i en situation enligt 11 § 1 mom. betalas av den som har krävt att åtgärden vidtas. Om någon annan sakägare har uppenbar nytta av åtgärden, kan denne åläggas att delta i ersättningarna i enlighet med nyttan. Ersättningar som följer av beviljandet av en ny rätt enligt 11 § 2 mom. betalas av den som använder vägen på ett sådant sätt att åtgärden blivit behövlig. Av särskilda skäl kan även någon annan sakägare åläggas att delta i betalningen av ersättningar.

I 2 mom. föreskrivs om ersättningar för omorganisering av vägrätter enligt 11 §. Skyldig att betala ersättning för åtgärder enligt 11 § 1 mom. är den som har krävt att åtgärden vidtas. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 33 a § 2 mom. i den gällande lagen. Skyldig att betala ersättningar för åtgärder enligt 11 § 2 mom. är den som använder vägen på ett sådant sätt att åtgärden blivit nödvändig. Bestämmelsen motsvarar det gällande 33 a § 3 mom. I momentet föreskrivs dessutom att av särskilda skäl kan även någon annan sakägare åläggas att delta i betalningen av ersättningar.

I 3 *mom.* föreskrivs om i 12 § 2 *mom.* avsedda situationer där en väg, en del av en väg eller ett i 8 § avsett område dras in på grund av ett allmänt behov så att vägförbindelserna bryts. Då ska vägförbindelserna samtidigt omorganiseras. Ovannämnda regleringar sker genom åtgärder från det allmännas sida och kan jämföras med inlösen. Av denna orsak ska de som berörs av sådana åtgärder ha samma rättsliga ställning som i samband med inlösen. I bestämmelsen föreslås att den sökande ska betala de kostnader som uppstår när rättigheter upphävs eller bildas på grund av allmänt behov. Dessutom ska sakägarna ha rätt till allmän rättshjälp eller rätt att få ersättning för intressebevakningskostnaderna av den som ansökt om förrättning på det sätt som föreskrivs i 82 § i inlösningslagen.

**17 §. Ersättningsförfarande.** Enligt 201 § 2 *mom.* i fastighetsbildningslagen (554/1995) får de sakägare som berörs av en likvidersättning avtala om ersättningsbeloppet. Bestämmelsen gäller också ersättningar som ska betalas vid servitutsförrättning. Ersättningar för åtgärder som avses i lagen om enskilda vägar och för åtgärder som vidtas i samband med en servitutsförrättning är av samma karaktär. De har berörts av 33 a § i den nuvarande lagen om enskilda vägar. Även i den nya lagen föreslås sakägarna få möjlighet att avtala om ersättningar som baserar sig på lagen om enskilda vägar. Bestämmelser om saken föreslås i 1 *mom.* Förutsättningen för att ett avtal ska uppkomma är att alla som berörs av ersättning går med på avtalet. Vid förrättningen av enskild väg ska det dock prövas att avtalet inte är oskäligt för någon sakägare. Bestämmelser om detta föreslås i paragrafen. Dessutom föreslås sådana bestämmelser i fråga om fastighetsbyte att ett avtal om ersättningar binder också den på vilken sakägarens rätt till fastigheten övergår.

I 199–206 a § i fastighetsbildningslagen föreskrivs om ersättningar i samband med fastighetsförrättningar. Det föreslås att de bestämmelserna ska tillämpas på ersättningar enligt lagen om enskilda vägar såvitt det inte föreskrivs särskilt om dem i den lagen. I 2 *mom.* föreslås en hänvisning till fastighetsbildningslagen som avser detta.

**18 §. Beslutsfattande om vägrätt och andra vägrelaterade rättigheter.** I paragrafen föreslås samlade bestämmelser om beslutsfattande som gäller rättigheter enligt 2 kap. och åtgärder som riktar sig mot dem. Enligt huvudregeln i 1 *mom.* fattas beslut om bildande, ändring och upphävande av en vägrätt och en i 8 § avsedd rätt samt om andra frågor om vilka föreskrivs i detta kapitel vid en förrättning av enskild väg. I de följande momenten föreslås lösningar som avviker från denna huvudregel.

I fråga om en tidigare belastad fastighet blir det område som behövs för uträtning, breddning eller annan förbättring av en enskild väg enligt 2 *mom.* vägområde även utan en förrättning av enskild väg, om fastighetens ägare har gett samtycke till en sådan åtgärd, på samma sätt som saken regleras i dag. Samtidigt upphör den del av ett vägområde som till följd av en uträtning blivit onödig att vara vägområde. För flyttning av en väg ska dock förutsättningarna enligt 4 § utredas och saken behandlas vid en förrättning av enskild väg.

Om det har bildats ett väglag för en väg, kan även väglaget enligt 3 *mom.* upplåta vägrätt till en befintlig väg eller vägrätt till förmån för annat än en fastighet samt upphäva en i 12 § 3 *mom.* avsedd enskild vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt. Om inget väglag har bildats för en väg kan en enskild vägrätt dras in också utifrån en anmälan till fastighetsregisterföraren. Om man inte kommer överens om ersättningsfrågorna då, får en sakägare föra ersättningsfrågan till en förrättning av enskild väg för avgörande.

I 4 *mom.* föreslås att tillstånd för ett i 5 § 3 *mom.* avsett avlägsnande av en byggnad eller växtlighet, om ärendet inte avgörs i samband med en förrättning av enskild väg som är anhängig av någon annan orsak, och undantag från en i 5 § 4 *mom.* avsedd bygginskränkning beviljas av kommunens byggnadstillsynsmyndighet.

### 3 kap. Väghållning och användning av väg

**19 §. Anläggning av väg.** I 1 mom. föreskrivs att en väg ska anläggas i enlighet med den vägrätt som bildats för den. I 4 § föreskrivs om bildande av vägrätt vid en förrättning av enskild väg som medför rätt att anlägga en ny väg. Förutsättningarna för att bygga en väg, som i den nya lagen om enskilda vägar tydligare än förr också utgör förutsättningar för att bilda vägrätt, ska i princip prövas redan när vägrätten bildas. Med att vägen ska anläggas i enlighet med den bildade vägrätten avses också att begränsningar enligt 9 § som eventuellt utfärdats i samband med att vägrätten bildats ska beaktas när vägen anläggs.

I 2 mom. föreskrivs om ett komplement att till den del det vid bildandet av vägrätten inte har getts närmare bestämmelser, ska vägen anläggas så dessa ändamål uppnås på ett förmånligt sätt och så att vägen eller användningen av den inte medför onödig olägenhet eller störning för någon eller onödig olägenhet för miljön eller annan kränkning av ett allmänt intresse. Vid anläggningen ska också trafiksäkerheten beaktas. Vad som är förmånligt ska bedömas i varje enskild situation, och det förmånliga sätt som bestämmelser förutsätter betyder inte nödvändigtvis alltid den billigaste lösningen, utan omständigheter måste beaktas i vidare bemärkelse. I 24 § föreskrivs att underhållet inte ska medföra oskäligen kostnader för vägdelägarna. Kravet på förmånlighet ligger i linje med detta.

I 3 mom. betonas att byggandet eller användningen av vägen kan förutsätta tillstånd även enligt någon annan lag än lagen om enskilda vägar, och bildande av vägrätt ersätter inte ett sådant tillstånd. I momentet föreslås hänvisningar till naturvårdslagen, vattenlagen (587/2011), lagen om fornminnen, 3 kap. i skogslagen samt miljöskyddslagen (527/2014). I naturvårdslagen föreskrivs bland annat om skydd av naturtyper och artskydd. Vid förrättningar av enskild väg och när andra myndighetsbeslut fattas ska naturvårdslagens bestämmelser iakttas. Naturvårdsaspekten ska enligt integrationsprincipen beaktas i alla projekt som gäller utnyttjande av miljön eller hushållning med naturresurser, såsom projekt som gäller enskilda vägar. På skyddsområden ska fredningsföreskrifter iakttas. Inrättandet och underhållet av enskilda vägar kan vara beroende av dem (se t.ex. HD 2000:47) och en enskild väg kan också bli föremål för inlösning (HD 2002:79). I 29 § i naturvårdslagen föreskrivs om de naturtyper som medför att områden i naturtillstånd eller i ett därmed jämförbart tillstånd som hör till dem i princip inte får ändras. Enligt lagen om fornminnen är fasta forn lämningar fredade. Bestämmelserna i lagen om fornminnen ska beaktas när enskilda vägar anläggs. I vattenlagen föreskrivs bland annat om behovet av tillstånd. När enskilda vägar anläggs ska skadliga verkningar för fiskbeståndet och den övriga vattennaturen beaktas liksom eventuellt behov av tillstånd. I 10 § i skogslagen föreskrivs om särskilt viktiga livsmiljöer, som ska beaktas när vägar anläggs. Dessutom ska miljöskyddslagens bestämmelser iakttas, och till exempel ska behovet av miljötillstånd utredas på grundvattenområden.

**20 §. Tidsfrist samt kostnadsförslag och plan för byggande av väg.** När vägrätt bildas vid en förrättning av enskild väg får enligt 1 mom. en tidsfrist fastställas inom vilken den väg för vilken vägrätt bildas vid förrättningen ska vara färdiganlagd. Om vägen inte anläggs inom denna tidsfrist, ska det enligt förslaget till 23 § vara möjligt att ansöka om hot om tvångsutförande hos Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Fastställandet av en tidsfrist hindrar dock inte att vägen anläggs efter det att tidsfristen har löpt ut. Om ingen tidsfrist har fastställts, ska vägen anläggas när vägdelägarnas trafikbehov kräver det.

Om man vid en förrättning av enskild väg beslutar att en vägrätt ska bildas för anläggning av en ny väg, ska vid förrättningen av enskild väg enligt 2 mom. vid behov ett kostnadsförslag och en plan för anläggning av vägen upprättas. När en i 1 mom. avsedd tidsfrist fastställs, ska ett kostnadsförslag och en plan dock alltid upprättas vid förrättningen av enskild väg.



**21 §. Anläggning av väg på eller i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000.** I paragrafen föreskrivs om anläggning av väg och eventuella hinder för det i situationer där statsrådet har införlivat ett område eller föreslagit att det ska införlivas i nätverket Natura 2000, som avses i naturvårdslagen. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 7 a § i den gällande lagen med den skillnaden att till följd av landskapsreformen, som är under beredning, blir den samarbetsmyndighet som ansvarar för naturvärden i fortsättningen Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet i stället för närings-, trafik- och miljöcentralen. Bestämmelsen kan i enlighet med 65 § i naturvårdslagen också gälla områden utanför nätverket Natura 2000, om ett vägprojekt sannolikt har betydande skadliga verkningar som når ett Natura 2000-område. Bestämmelsen ska tillämpas i situationer där det inte finns några andra hinder för att anlägga vägen och bildandet av vägrätt och anläggningen av vägen sålunda inte förhindras direkt på grund av de miljömässiga begränsningar som föreskrivs i 4 § 3 mom.

I 1 mom. sägs att om anläggningen av en väg betydligt försämrar de naturvärden på grund av vilka ett område har införlivats eller avses bli införlivat i det i naturvårdslagen avsedda i nätverket Natura 2000 ska man på samma sätt som enligt det nuvarande förfarandet i samråd med Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet sträva efter att finna ett sådant alternativt sätt att anlägga vägen att olägenheterna blir så små som möjligt på området. Enligt bestämmelsen är således förrättningsmännen och naturvårdsmyndigheterna skyldiga att samarbeta vid förrättningen av enskild väg. Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet i egenskap av myndighet enligt naturvårdslagen är dessutom alltid sakägare i en förrättning av enskild väg när vägen leds i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000 eller något annat område med särskilda naturvärden. Bestämmelser om saken finns i 6 kap. 74 § 3 mom. som gäller förrättning av enskild väg. Om det framgår av ansökningshandlingar som gäller en förrättning av enskild väg att den vägrätt som enligt ansökan ska bildas vid förrättningen kommer eller kan komma att beröra ett Naturaområde, ska förrättningsingenjören för förrättningen av enskild väg nämna detta i anmälan till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. På motsvarande sätt, om det framgår först i samband med förrättningen att den vägrätten som enligt ansökan ska bildas vid förrättningen av enskild väg kommer eller kan komma att beröra ett Naturaområdet, ska förrättningsingenjören avbryta förrättningen och anmäla saken till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Om Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet anser att anläggningen av den väg som avses i anmälan kan betydligt försämrade naturvärden på grund av vilka området har införlivats i nätverket Natura 2000, ska myndigheten delge förrättningsingenjören sin uppfattning innan förrättningen verkställs och enligt behov sända en företrädare till förrättningen efter att ha rådgjort med förrättningsingenjören. På motsvarande sätt, om det först i samband med förrättningen framgår att den vägrätt som enligt ansökan ska bildas vid förrättningen av enskild väg kommer eller kan komma att beröra ett Naturaområde ska förrättningsingenjören pröva om anläggningen av vägen kan ha sådana skadliga verkningar för Naturaområdets värden som avses ovan. Om sådana verkningar kan förekomma, ska förrättningsingenjören kontakta Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet för att utreda saken. Vid förrättningen av enskild väg ska man försöka hitta ett sådant linjeföringsalternativ eller ett sådant alternativt sätt att anlägga vägen att olägenheterna av vägen blir så små som möjligt på Naturaområdet.

Om anläggningen av en väg betydligt försämrar de avsedda naturvärdena på grund av vilka området har införlivats eller avses bli införlivat i Naturanätverket, får vägrätt inte bildas och beslut inte fattas om att anlägga vägen vid förrättningen av enskild väg. Enligt 2 mom. ska staten, om så yrkas, vara skyldig att ersätta olägenheten eller lösa in det område för vilket ansökan om bildande av vägrätt har lämnats in. Om anläggningen av vägen på en annan plats än den planerade medför merkostnader, ska den som ansökt om vägrätt stå för de skäliga merkostnaderna. Till den del de skäliga merkostnaderna överskrids ska staten delta i anläggningskostnaderna genom att betala denna del av merkostnaderna eller inlösa det område för vilket ansökan om bildande av vägrätt har lämnats in. Den inlösningskyldige avgör om olägenheten ska ersättas eller området inlösas.

En förrättning av enskild väg lämpar sig inte för att avgöra ersättnings- och inlösningsfrågor som avses i 2 mom. Därför föreskrivs i 3 mom. på samma sätt som i den gällande lagen att ersättandet av den olägenhet enligt 2 mom. som orsakas av att vägen över huvud inte kan byggas eller inlösningsfrågan av området i fråga behandlas och avgörs enligt 53 § 3 mom. i naturvårdslagen. Där sägs att om överenskommelse inte har kunnat nås om ersättning eller andra alternativa sätt att genomföra skyddet, kan en ansökan om förrättning för att fastställa ersättningarna göras hos Lantmäteriverket. Bestämmelser om fastställande av ersättningen finns i inlösningslagen.

**22 §.** *Anläggningar som utgör hinder för anläggning eller flyttning av väg.* När beslut fattas vid en förrättning av enskild väg om vägrätt för anläggning av en ny väg eller om flyttning av en väg kan beslut fattas om rätt att flytta en anordning, en anläggning eller en byggnad som inte används som bostad till en lämplig plats, om den hindrar anläggningen eller flyttningen av vägen. Förutsättningen är att byggandet av vägen utan flyttning av anordningen, anläggningen eller byggnaden skulle medföra en ansenlig kostnadsstegring eller betydande olägenhet, och flyttningen inte förorsakar dess ägare skada eller nämnvärd olägenhet. Bestämmelsen motsvarar 17 § 3 mom. i den gällande lagen. Möjlighet att flytta ovannämnda anordningar, anläggningar och byggnader är fortfarande nödvändig till exempel för att undvika onödiga kurvor som har en försämrande inverkan på trafiksäkerheten. Möjlighet att flytta bostadsbyggnader ska fortfarande inte finnas med stöd av denna bestämmelse. Jämfört med den tidigare lagen intas i paragrafen också en ny bestämmelse enligt vilken det på ägarens begäran kan bestämmas att en byggnad ska inlösas. Detta utökar ägarens alternativ och förbättrar ägarens ställning i situationer där villkoren för flyttning är uppfyllda, men ägaren ändå anser att byggnaden till exempel inte längre fyller sitt ändamål eller blir onödig. Endast i paragrafen avsedda byggnader som inte används som bostad kan bli föremål för inlösen, inte andra anordningar eller anläggningar.

**23 §.** *Hot om tvångsutförande.* I 89 a § i den gällande lagen föreskrivs har vid en vägrättning utsatts en viss tid, inom vilken en väg eller någon annan uppgift som berör väghållningen ska vara färdig, och har väglaget trots yrkande av en vägdelägare eller ägaren till en fastighet som vägrätten gäller inte vidtagit behövliga åtgärder, kan vägnämnden på ansökan av vägdelägarna förordna en god man att låta utföra eller berättiga sökanden att låta utföra eller låta utföra behövliga vägarbeten på vägdelägarnas bekostnad. Regleringen i den gällande 89 a § ersätts i den nya lagen om enskilda vägar med den bestämmelse som föreslås i 1 mom. i denna paragraf. Enligt den kan Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet på ansökan av en vägdelägare, väglaget eller en sådan fastighetsägare vars fastighet vägrätten gäller på ansökan förena ett beslut eller en dom som meddelats med stöd av denna lag och som gäller en åtgärd för att anlägga en väg eller för annan väghållning med hot om tvångsutförande, om den som är skyldig att anlägga den inte har vidtagit nödvändiga åtgärder inom den tidsfrist som fastställts vid förrättningen av enskild väg. Det kan vara fråga om byggande av en väg eller om andra åtgärder i samband med väghållning.

Någon god man ska inte längre förordnas. Bestämmelser om hörande av sakägarna finns i viteslagen (1113/1990), som tillämpas även på hot om tvångsutförande enligt detta moment. Det är dock skäl att föreskriva särskilt om hörande av väglaget, så att även det blir hört på behörigt sätt. Därför föreskrivs i momentet att när väglaget är skyldigt att anlägga vägen, ska innan beslutet om att hot om tvångsutförande fattas sysslomannen eller bestyrelsen ges tillfälle att bli hörd i saken och, om det ärende som gäller anläggning av vägen inte har behandlats vid väglagets stämma, ska stämman ges tillfälle att avge utlåtande inom utsatt tid.

I 2 mom. föreskrivs om verkställande av hotet om tvångsutförande. Hot om tvångsutförande kan verkställas, om den som är skyldig att anlägga vägen inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som fastställts i beslutet om hot om tvångsutförande. Statens tillstånds- och

tillsynsmyndighet ska inte verkställa hot om tvångsutförande på eget initiativ, utan sökanden ska underrätta myndigheten om situationen. Verkställandet ombesörjs genom att sökanden eller någon annan fysisk person berättigas att utföra eller låta utföra de åtgärder som anges i det beslut som fattats vid en förrättning av enskild väg på bekostnad av den som är skyldig att utföra dem.

I 3 mom. hänvisas till viteslagen (1113/1990), som i övrigt tillämpas på hot om tvångsutförande enligt paragrafen. I viteslagen föreskrivs om föreläggande och verkställande av administrativa sanktioner. Den innehåller bestämmelser om föreläggande och utdömande av vite samt föreläggande av hot om tvångsutförande och avbrytande och beslut om verkställighet av tvångsutförande och avbrytande. I viteslagen föreskrivs också om hörande av parter.

**24 §. Underhåll av väg.** I paragrafen föreskrivs att en lag ska hållas i sådant skick som vägdelägarnas trafikbehov förutsätter, så att underhållet inte medför oskäligen kostnader för vägdelägarna.

Enskilda vägars ändamål är allmänt att betjäna möjligheten att färdas till vägdelägarnas fastigheter och användningen av fastigheterna. Det skick som vägdelägarnas trafikbehov förutsätter kan därför variera bland annat enligt vilka slags fastigheter det är fråga om och för vilka ändamål de används. Underhållsnivån på enskilda vägar som betjänar till exempelvis bosättning kan vara annorlunda än på väg som används för jord- och skogsbrukets eller andra tunga transporter. En enskild väg som används för genomfart kan dessutom tjäna även andra trafikbehov än användning av vägdelägarnas fastigheter. På största delen av de enskilda vägarna förutsätter ändamålet att vägen är i sådant skick att det går att färdas med bil på den. Detta är dock inte nödvändigtvis alltid fallet. Det finns också vägar som mer liknar stigar och som behövs bara för att ta sig fram till fots eller kanske med cykel. Då är sådant skick att det går att färdas med bil inte nödvändigt. Vägdelägarnas trafikbehov kan också påverkas av till exempel hur stort område vägen betjänar och därmed vägens regionala betydelse. Trafikbehoven är starkt knutna till vägens ändamål, dvs. för vilka slags transporter eller vilken slags trafik vägen används.

Enligt paragrafen ska vägunderhållet dessutom ordnas så att det inte medför oskäligen kostnader för vägdelägarna. Vad som är skäligt ska bedömas i synnerhet med avseende på de åtgärder som vidtas och behovet av dem. Vad som är skäligt ska dock i sista hand bedömas genom en helhetsprövning med hänsyn till exempelvis omfattningen och arten av väganvändningen, vilket påverkar nödvändigheten av åtgärderna, samt vägdelägarnas gemensamma eller väglagens ekonomiska ställning. I 2 mom. föreskrivs dessutom att om vägen eller en del av den inte är nödvändig för någon av vägdelägarna under vintern, behöver vinterunderhåll inte ordnas till denna del. Bestämmelsen gör det till exempel möjligt att avstå från vinterunderhåll från den längst bort belägna fastigheten som används året om och framåt, men fram till den ska det ordnas.

Underhåll av väg är en del av väghållningen vid sidan av anläggning av väg. Bestämmelser om väghållningsskyldighet och hur den fördelas mellan vägdelägarna ingår i 4 kap., som handlar om väghållningsskyldighet.

**25 §. Uppsättande av trafikanordning.** På en väg ska det sättas upp trafikanordningar som är nödvändiga för vägdelägarnas trafikbehov, trafiksäkerheten och förebyggandet av de olägenheter som vägen medför. Bestämmelser om uppsättande av trafikanordningar på vägar finns i vägtrafiklagen (267/1981), som det hänvisas till i paragrafen. Trafikljus, vägmärken och vägmärkingar är trafikanordningar. Även till exempel bommar och andra avspärningar är trafikanordningar, vilkas uppsättande regleras i vägtrafiklagen. Enligt 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen uppsätts trafikanordning av väghållaren, dvs. den enskilda vägens väglag eller vägdelä-

gare. Väghållaren ska dock få kommunens samtycke innan trafikordningen sätts upp. Kommunen får dock inte förvägra samtycke utan giltig orsak. Samtycke behövs inte för uppsättande av tillfälliga vägmärken som är behövliga på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen. Bestämmelser om uppsättande och underhåll av samt kostnadsansvar för trafikljus och avstängnings- och varningsanordningar vid plankorsning med järnväg samt vägmärken som anger plankorsning finns i 89 § i banlagen.

**26 §. Anslutningar och plankorsning.** I 1 mom. föreskrivs med ett innehåll som motsvarar 32 a § i den nuvarande lagen om underhållsskyldighet för anslutning av en fastighet eller en annan väg till en enskild väg. För anslutning av en annan enskild väg eller en fastighet till en enskild väg svarar den som gör anslutningen. Den som gör anslutningen är skyldig att bygga och underhålla den. Den som gjort anslutningen ska bekosta byggandet av sin anslutning och utrustandet av anslutningen med nödvändiga anläggningar, såsom en trumkonstruktion som är nödvändig för att komma över vägens sidodike. Vidare ska den som gjort anslutningen svara för underhållet av sin befintliga anslutning, såsom snöplogning.

Om försummelse av skyldigheten medför fara för trafiken på den enskilda vägen, för underhållet av den eller trafiksäkerheten på den och den som gjort anslutningen trots uppmaning inte vidtar behövliga åtgärder, kan väglaget, eller om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna åta sig arbetet på anslutarens bekostnad. De kostnader som orsakats vägdelägarna eller väglaget av nödvändiga åtgärder för att undanröja faran indrivs då i efterhand hos den som gjort anslutningen. I paragrafen avsedd fara kan orsakas till exempel om anslutningstrumman fryser i samband med snösmältningen, så att smältvattnet hindras från att rinna ut i diket bredvid vägen.

Bestämmelser om anslutning av enskilda vägar till landsväg finns i landsvägslagen och om plankorsning mellan en enskild väg och en järnväg finns i banlagen. I 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till dessa lagar.

**27 §. Vägdelägarers väganvändning.** I paragrafen föreskrivs att vägrätt ska användas så att användningen inte medför onödig skada på vägen eller olägenhet för någon fastighet. Nivån på vägunderhållet ska beaktas när vägen används. En vägdelägare har inte rätt att avvika från i 9 § avsedda bestämmelser och begränsningar utan tillstånd av ägaren eller innehavaren av den belastade fastigheten.

**28 §. Andra än vägdelägarers rätt att använda väg.** Utöver vägdelägarnas permanenta trafikbehov riktar sig ofta behov av trafik på fritiden mot enskilda vägar. Enskilda vägar erbjuder möjlighet att ta sig ut i naturen för att till exempel plocka bär och svamp, fiska och jaga eller företa utflykter. Det är lättare att ta sig fram längs enskilda vägar än naturstigar och således är de också viktiga för rekreationen i naturen. Också aktörer som inte är vägdelägare kan ha andra slags transport- och trafikbehov som riktar sig mot enskilda vägar.

I 1 mom. föreskrivs att användning av en väg för regelbundna eller tillfälliga transporter eller för regelbundet färdande eller för verksamhet som tydligt ökar kostnaderna för underhållet av vägen är tillståndspliktig verksamhet för andra än vägdelägare. Tillstånd att använda vägen behövs emellertid inte för användning av vägen med stöd av allemansrätten eller för användning av vägen för nödvändiga myndighetsuppgifter och för servicetrafik som betjänar dem som bor vid vägen. Utanför tillståndsplikten ställs sålunda användning med stöd av allemansrätten samt användning av vägen för myndigheternas verksamhet och dessutom i synnerhet annan än regelbunden användning av den enskilda vägen, om det inte är fråga om någon verksamhet som ökar kostnaderna för underhållet av vägen. Servicetrafik som betjänar dem som bor vid vägen är inte heller tillståndspliktig, eftersom det är fråga om väganvändning för vilken vägrätten har bildats eller upplåtits och som sker till förmån för vägdelägaren och hänför

sig till användningen av fastigheten. Sådan servicetrafik är till exempel posttransporter, skolskjutsar och väganvändning av förutsätts för olika omsorgstjänster. Tillståndsplikt i andra situationer är rimligt eftersom enskilda vägar är trafikleder som anläggs och underhålls med privata medel för enskilda ändamål och väghållningen bekostas av de huvudsakliga användarna, vägdelägarna. Utgångspunkten kan därför inte vara fri användning, på samma sätt som i fråga om landsvägar och gator som anlagts för allmän trafik.

Enligt momentet måste man få tillstånd för regelbundna och tillfälliga transporter samt för regelbundet färdande. Vid bedömningen av vad som är regelbundet färdande ska man beakta i synnerhet kontinuiteten i väganvändningen samt hur ofta vägen används. Om vägen till exempel på lång sikt används kontinuerligt till exempel för att ta sig till en fiskeplats, men det är olika långt och inte särskilt tätt mellan gångerna torde användningen inte kunna betraktas som regelbunden. Även trafiken till exempelvis ett friluftsområde kan vara riklig, men då är det i allmänhet inte fråga om att en enskild person eller aktör använder vägen regelbundet. Om någon aktör regelbundet ordnar verksamhet på ett sådant område, kan denne dock bli skyldig att skaffa tillstånd att använda vägen. Andra än vägdelägarna kan ibland använda en väg regelbundet när det är fråga om enskilda vägar som kan användas som genomfartsväg och som genväg jämfört med allmänna vägar.

Som regelbundet färdande kan inte betraktas väganvändning som är av engångsnatur eller till exempel upprepas några gånger under en begränsad tidsperiod. Sporadiskt färdande, såsom enstaka besök med motorfordon på en fastighet, servicekörningar eller trafik med utryckningsfordon, på en enskild väg är inte tillståndspliktig verksamhet. Inom det område som en enskild väg betjänar kan det finnas till exempel något objekt som är intressant med tanke på rekreation i naturen, såsom ett klätterberg, en fiskeplats, ett dykobjekt eller något kulturarvsobjekt såsom en fast fornlämning, dit det sporadiskt gör utflykter. Sådant färdande ska inte vara tillståndspliktigt, om det inte är fråga om verksamhet som klart ökar kostnaderna för underhållet av vägen. Inom renskötselområden kan renskötseln vara förenad användning av enskilda vägar som inte är regelbunden och som inte orsakar merkostnader för väghållningen.

När någon annan än en vägdelägare ges tillstånd att använda en väg regelbundet kan det vara nödvändigt att bedöma om till exempel förutsättningar enligt 6 § 1 mom. för att bilda vägrätt för näringsidkande eller någon annan verksamhet föreligger. När en näringsidkare använder en väg regelbundet, bör dennes deltagande i väghållningen i princip genomföras genom väghållningsskyldighet som uppkommer genom vägdelägarskap, dvs. bildande av vägrätt. Om till exempel en näringsidkares behov av vägen dock är endast tillfälligt och hänför sig till en viss tidsperiod, kan denne använda vägen med stöd av tillstånd enligt denna paragraf. Även för offentliga aktörer kan vägrätt bildas i enlighet med förslaget till 6 § 2 mom., om aktören styr trafik till den enskilda vägen. Om det finns till exempel en permanent renskötselstuga på någon annans mark invid en enskild väg, är det också möjligt att ordna den användning av vägen som behövs för renskötseln genom en vägrätt, eftersom det som i denna lag föreskrivs om fastigheter gäller i enlighet med 3 § 2 mom. också en byggnad eller anläggning som är permanent uppförd på annans mark.

Enligt momentet är verksamhet som klart ökar kostnaderna för underhållet av vägen tillståndspliktig. Även om utomståendes användning av en väg inte orsakar enskilda skador på vägen, kan användningen innebära att trafiken på vägen ökar avsevärt och till exempel påskynda slitaget på en grusvägs slitlager, vilket orsakar merkostnader för väghållningen jämfört med en situation där endast de som deltar i väghållningen i egenskap av vägdelägare använder vägen. Beläggningsskador som ska repareras kan vara till exempel spår, sättningar och upphöjningar samt hål och sprickor. Utomstående användning av vägen kan dessutom öka behovet av skötselåtgärder för att säkerställa att vägen är trafikerbar dagligen, såsom halkbekämpning, samt sladdning och dammbindning på grusvägar. Om behovet av sådana åtgärder ökar

kännbart och samtidigt medför en tydlig ökning av underhållskostnaderna för vägen, är det fråga om tillståndspliktig verksamhet. Ibland kan även tillfällig verksamhet orsaka merkostnader.

Enligt momentet behövs tillstånd inte om det är fråga om färdande som sker med stöd av allemansrätten. I Finland har rättsordningen av tradition ansetts inbegripa en på sedvanerätt och delvis också lagstiftning baserad så kallad allemansrätt eller allmänna rättigheter att använda naturen och som var och en kan åberopa utan hinder av någon annans äganderätt. Till allemansrättens natur hör att iakta en viss försiktighet och finkänslighet och inte orsaka skador när man rör sig på någon annans mark. Till exempel vattenlagen innehåller bestämmelser om allmän rätt att använda vattendrag och andra rättigheter som avser någon annans område. Av betydelse är också bestämmelserna i 28 kap. 11 och 14 § (769/1990) i strafflagen om besittningsintrång och allemansrätt. Exempelvis rätten att avgiftsfritt röra sig till fots på ett område som ägs av någon annan – utanför gårdsplaner – utan att störa ägaren kan anses höra till den traditionella allemansrätten.

Allemansrätten innebär inte rätt att köra med motorfordon eller hästfordon i terrängen. Motordrivna fordon får inte användas i terrängen på områden som är i någon annans ägo eller besittning utan tillstånd av fastighetens ägare eller innehavare. Med stöd av allemansrätten får man promenera, cykla och rida på enskilda vägar. Vaghållningen kan dock orsakas klart verifierbara merkostnader av till exempel större friluftsevenemang, tävlingar eller mer omfattande ridning. Avsikten är att arrangören av sådan verksamhet ersätter vaghållaren de merkostnader som orsakas, om sådana orsakas. En olägenhet ska vara tydligt verifierbar. En enskild persons sporadiskt återkommande ridturer på vägen orsakar däremot inte någon sådan ökning av vaghållningskostnaderna som skulle föranleda tillståndspliktig verksamhet.

På enskilda vägar får man emellertid också köra med motorfordon, om det inte är förbjudet särskilt på det sätt som föreslås i 29 §, men körning på vägen kan då vara tillståndspliktig på det sätt som förklaras ovan. Vägdelägarna får också stänga av vägen med en bom.

I 1 mom. ställs utanför tillståndsplikten dessutom användning av vägen för nödvändiga myndighetsuppgifter eller för servicetrafik som betjänar dem som bor vid vägen. Skötsel av nödvändiga myndighetsuppgifter kan vara till exempel polisens och räddningsverkets väganvändning. Dessutom föreskrivs till exempel i 39 § i gränsbevakningslagen (578/2005) om rätt för Gränsbevakningsväsendet att röra sig på annans fastighet, om det är nödvändigt för utförande av Gränsbevakningsväsendets uppgifter. I 14 § 1 mom. i lagen om försvarsmakten (551/2007) föreskrivs om rätt för försvarsmakten att tillfälligt använda fastigheter.

I 2 mom. föreskrivs att tillstånd för i 1 mom. avsedd användning av vägen av en utomstående part kan beviljas för viss tid eller tills vidare. Ett tillstånd som beviljats tills vidare kan återkallas, men andra typer av tillstånd kan återkallas endast om tillståndsvillkoren inte iakttas eller bruksavgiften inte betalas.

I 3 mom. föreskrivs att för sådan tillståndspliktig användning av en väg som avses i paragrafen ska andra än vägdelägarna betala en bruksavgift som ersättning, om inget annat avtalas. Det är rättvist att även andra användare än vägdelägarna är med och täcker de nämnda kostnaderna, när den nytta de har av vägen kan jämföras med den nytta vägdelägarna har av vägen eller när deras väganvändning medför klart mer kostnader för underhållet av vägen. Parterna kan komma överens om bruksavgiftens storlek och avgiftsperioden och hur avgiften ska betalas i övrigt inom de gränser som föreslås i 38 §. Enligt den ska bruksavgiften vara skälig och vid bedömningen ska beaktas den vägavgift som påförs vägdelägare för motsvarande användning av vägen. I momentet föreskrivs dessutom för tydlighetens skull att den som använder vägen i strid med 1 mom. är skyldig att vid anfordran betala en bruksavgift för användningen. I mo-

mentet hänvisas dessutom till 38 §, som föreskriver om bruksavgiftens storlek och till 41 §, som föreskriver om påförande av bruksavgift enligt lagen om enskilda vägar.

I 4 mom. föreskrivs liksom för närvarande att en vägdelägare eller, om delägarna bildar ett väglag, sysslomannen eller bestyrelsen beviljar tillstånd till tillfällig användning av vägen. Beslut om tillstånd för regelbunden verksamhet fattas av väglagets stämma eller, om ett sådant inte har bildats, av vägdelägarna gemensamt. Om tillstånd inte beviljas och den sökande har ett nödvändigt behov av att använda vägen, kan tillstånd beviljas även vid en förrättning av enskild väg.

**29 §. Förbud och begränsning av användning av väg samt avstängning av väg.** Väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna kan enligt 1 mom. för andra än vägdelägarna utfärda ett allmänt förbud mot eller en allmän begränsning av användningen av vägen. Förbudet eller begränsningen kan gälla användning av vägen med alla eller vissa slags motor- eller hästfordon eller transport av arbetsmaskiner på vägen för dem som inte har vägrätt. Gång- eller cykeltrafik eller hästtrafik på en enskild väg kan däremot inte förbjudas med stöd av förslaget till 1 mom. Ett förbud hindrar inte heller färd till vägdelägarnas fastigheter i lovliga ärenden, till exempel myndigheter som är ute i tjänsteärenden, posttransporter eller personer som besöker vägdelägare. Trots ett förbud kan tillstånd också ges för tillfällig användning av vägen om det finns vägande skäl till det. För enskilda vägar som får understöd från staten, landskapet eller kommunen gäller dock det som föreskrivs särskilt om dem i 85 §.

I 2 mom. föreskrivs om tillkännagivande av ett förbud eller en begränsning som gäller användningen av vägen. Bestämmelserna motsvarar 100 § i den gällande lagen. Tillkännagivandet ska ske genom att ett behörigt vägmärke eller en annan trafikanordning, såsom en bom, sätts upp invid vägen.

En fastighetsägare får enligt förslaget till 3 mom. inte stänga av en enskild väg på sitt område med en bom eller någon annan avstängningsanordning. Det kan dock avtalas annat om saken mellan fastighetsägaren och väglaget eller, om delägarna inte bildar ett väglag, vägdelägarna. Om överenskommelse inte nås, och fastighetsägaren anser att en avspärning är nödvändig, kan fastighetsägaren emellertid beviljas tillstånd att placera ut en avstängningsanordning, om det är behövt av särskilda skäl. Ett sådant skäl kan vara att trafiken medför olägenhet för användningen av fastigheten eller trafiksäkerheten i allmänhet. Om vägen stängs ska den som placerar ut avspärningen se till att vägdelägarna har möjlighet att använda vägen trots avspärningen.

Väglaget har rätt att stänga av en enskild väg som det förvaltar med en avstängningsanordning. Detsamma gäller för en vägdelägare i en enskild väg som saknar väglag, varvid de andra vägdelägarna som deltar i väghållningen ska ha möjlighet att använda vägen trots avstängningsanordningen. I fråga om vägar som får bidrag från staten, landskapet eller kommunen gäller dock bestämmelserna i 85 §.

**30 §. Placeringen av samhällstekniska anordningar på vägområde.** I paragrafen föreskrivs om placeringen av sådana ledningar och mindre anordningar som ansluter till dem som betjänar en fastighet eller samhället i marken på vägområdet. Definitionen av infrastruktur som placeras i marken motsvarar definitionen enligt 161 § i markanvändnings- och bygglagen, med den skillnaden att bestämmelsen i markanvändnings- och bygglagen också gäller andra ledningar än sådana som placeras i marken. Placeringen av dylika samhällstekniska anordningar på vägområdet för en enskild väg ska överenskommas med väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, med vägdelägarna. De har rätt att ge samtycke till placeringen. Samtycke av fastighetens ägare eller innehavare behövs då inte. Bestämmelsen hindrar dock inte att sådana anordningar placeras någon annanstans i närheten av den enskilda vägen, men då ska saken överenskom-

mas med fastighetsägaren, och väglaget eller vägdelägarna har ingen behörighet i saken. Bestämmelsen påverkar inte luftledningar eller markledningar som tidigare placerats på en enskild vägs vägområde eller på annat sätt invid vägen.

Vägens faktiska sträckning och bredd avviker ibland från det vägområde som angavs när vägrätten bildades, och som vägrätten belastar. Av denna orsak föreskrivs i 2 mom. att om vägens faktiska sträckning avviker från det vägområde som angavs när vägrätten bildades, ska som vägområde betraktas det område som tagits i bruk som väg i enlighet med 3 § 1 mom. 9 punkten. Vägens sträckning ska då vara etablerad och ostridig, eftersom vägen i princip ska anläggas i överensstämmelse med den bildade vägrätten, vilket föreskrivs i 19 § 1 mom. Om det råder oklarhet eller tvist mellan vägdelägarna och fastighetsägaren om vägens sträckning i förhållande till det område som vägrätten gäller, har väglaget eller vägdelägarna således inte rätt att ge samtycke till placeringen av ledningar på det faktiska vägområdet innan saken har utretts. Områden, konstruktioner och anordningar som ingår i vägområdet räknas upp under definitionen av vägområde i den föreslagna 3 § 1 mom. 9 punkten.

I 3 mom. föreskrivs att i övrigt ska i fråga om placering, ändring och avlägsnande samt ersättning för placering av i 1 mom. avsedda anordningar 161 och 162 § i markanvändnings- och bygglagen samt 28 kap. i informationssamhällsbalken (917/2014) tillämpas. Sålunda, om man inte kommer överens om placeringen med väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna, har den som placerar ut en ledning fortfarande möjlighet enligt de förfaranden som anges i markanvändnings- och bygglagen samt informationssamhällsbalken att ansöka om placeringsrätt hos kommunens byggnadstillsynsmyndighet. I de nämnda bestämmelserna i markanvändnings- och bygglagen och informationssamhällsbalken föreskrivs också om ändringar och avlägsnande av sådana anordningar samt om ersättningsfrågor som följer av placeringen. När det gäller ersättningar innehåller bägge lagarna bestämmelser med stöd av vilka fastighetens ägare eller innehavare har rätt att få ersättning för olägenhet och skada som förorsakas av placeringen av en ledning eller annan anordningar som avses i denna paragraf.

För att möjliggöra flexibla avtal i fall där vägdelägarna är ense om placeringen av sådana ledningar som avses i 1 mom. föreskrivs i 4 mom. att väglagets syssloman eller bestyrelse har möjlighet att ge samtycke på väglagets vägnar. Eftersom det är fråga om en varaktig åtgärd ska alla vägdelägare dock informeras om saken. Meddelandet ska tillställas vägdelägarna så som i 61 § 1 mom. föreskrivs om tillställande av kallelse till väglagsstämma. Om ingen motsätter sig placeringen inom 21 dagar kan sysslomannen eller bestyrelsen ge samtycke. Om någon av vägdelägarna motsätter sig placeringen inom 21 dagar från det att sysslomannen eller bestyrelsen meddelat om ärendet, ska beslut i ärendet fattas vid väglagets stämma. Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna tillsammans besluta om samtycket.

**31 §. Temporär användning av område som väg.** I paragrafen föreskrivs om temporär användning som väg av ett markområde som ägs av någon annan på samma sätt som i 81 § i den gällande lagen. I fortsättningen ska dock rätt att temporärt använda ett område som väg beviljas vid en förrättning av enskild väg och inte genom vägnämndens beslut.

I 1 mom. föreskrivs om en situation där en befintlig enskild väg till följd av översvämning, ras, jordras, grävarbete för en ledning på vägområdet eller någon annan sådan orsak temporärt inte kan användas. Då får någon annans område tillfälligt användas som väg, tillfällig farväg, om det inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom.

I 2 mom. föreskrivs att på motsvarande sätt kan tillstånd ges att använda någon annans område som tillfälligt transportrutt för en nödvändig transport, om det inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom. Rätt till tillfällig



transportrutt förutsätter inte sådana temporära förhållanden som avses i 1 mom. och som hindrar att vägen används. Rätt till tillfälliga transporter genom någon annans område kan således beviljas även under normala förhållanden. För tillfälliga behov är det inte ändamålsenligt att bilda vägrätt enligt 2 kap.

Enligt 3 mom. ska sakägarna i princip komma överens om en tillfällig farväg eller transportrutt över någon annans område. Om överenskommelse inte nås är det ändå möjligt att bevilja i 1 och 2 mom. avsedd rätt att tillfälligt använda någon annans område vid en förrättning av enskild väg. Om behovet av en tillfällig farväg är överraskande och brådskande, och den tillfälliga farvägen är nödvändig för fastigheternas trafikbehov, får det område som behövs för den tillfälliga farvägen dock börja användas utan samtycke av fastighetens ägare eller innehavaren av en särskild rättighet och utan att sådan rätt som beviljas vid en förrättning av enskild väg.

**32 §. Temporär rätt att färdas.** I 1 mom. föreskrivs på samma sätt som i 82 § i den nuvarande lagen om temporär rätt att färdas för den som innehar arrenderätt för viss tid. Om det inte finns någon byggnad eller anläggning på området som är avsedd att vara permanent, till vilka hör exempelvis butiks- och fabriksbyggnader och bostads- och sommarstugebyggnader men inte exempelvis tillfälliga barack- eller lagerbyggnader, jämställs området som vägdelägare med en fastighet, medan någon annan besittningsrätt för viss tid till mark som ägs av någon annan ger besittningshavaren endast temporär rätt att färdas. I det sistnämnda fallet är det således inte fråga om bestående vägrätt. Besittningsrätten behöver inte nödvändigtvis vara sådan som avses i jordlegolagen (258/1966) vad beträffar de rättsliga egenskaperna, utan någon annan besittningsrätt som begränsar äganderätten kan utgöra grund för att erhålla temporär rätt att färdas. För utsättningen för att bevilja temporär rätt att färdas är att vägförbindelsen är nödvändig och inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom. Om sakägarna inte har kommit överens om saken, beviljas sådan rätt som avses i momentet vid en förrättning av enskild väg.

Vägrätt som avses i lagen om enskilda vägar uppkommer först när den förrättning där vägrätten bildas har förts in i fastighetsregistret i enlighet med 192 § 4 mom. i fastighetsbildningslagen. En sådan väg får inte börja anläggas utan samtycke av markgrundens ägare innan den ersättning som bestämts vid förrättningen av enskild väg eller avtalats har betalats till markgrundens ägare eller någon annan ersättningsberättigad. Det beskrivna rättsläget innebär att om det slutliga beslutet om vägrätt fördröjs på grund av ändringssökande är det inte möjligt att färdas till fastigheten, det outbrutna området eller en byggnad eller anläggning som finns på någon annans mark. Av denna orsak har det i 82 a § i den gällande lagen om enskilda vägar sedan den 1 oktober 1975 funnits en bestämmelse om beviljande av temporär rätt i samband med en förrättning av enskild väg att färdas på vägen eller annars över någon annans område för den för vars fastighet eller näringsidkande förrättningen av enskild väg har söks, om det är nödvändigt för att vägförbindelse ska erhållas och om det inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom. I förslaget till 2 mom. ingår en bestämmelse om temporär rätt att färdas som motsvarar 82 a § i den nuvarande lagen. När förrättningen av enskild väg har vunnit laga kraft upphör den temporära rätten att färdas, om inte något annat har bestämts vid förrättningen. Det föreskrivs dock om en begränsning enligt vilken temporär rätt att färdas får bestämmas att vara i kraft högst ett år från det att förrättningen av enskild väg har vunnit laga kraft. Ett års tidsfrist kan anses vara skälig för anläggning av en helt ny väg när den egentliga vägrätten har bildats på ett ställe där det inte finns någon anlagd väg från tidigare.

Enligt 3 mom. får utan ett beslut som fattats vid en förrättning av enskild väg ett outbrutet område rätt att färdas som gäller en väg till vilken den fastighet från vilket området har överlåtits har vägrätt eller en motsvarande rättighet. Outbrutna områden jämställs i övrigt med fastigheter i lagstiftningen om enskilda vägar, vilket innebär att vägrätt för ett outbrutet område ska sö-

kas särskilt vid en förrättning av enskild väg, om stomfastigheten saknar vägrätt eller motsvarande färdselrätt till väg. I 156 § 3 mom. i fastighetsbildningslagen föreskrivs om bildande av en vägförbindelse då det outbrutna området bildas till en fastighet genom styckning. I 162 § 1 mom. i den lagen föreskrivs att stomfastighetens ägare är berättigad till ersättning bara av särskilda skäl för färdselrätt enligt 156 § 3 mom. som bildats till förmån för styckningsfastigheten. Denna reglering kommer inte att ändras nu. Den temporära rätten att färdas för det outbrutna område upphör då styckningen som gäller det outbrutna området jämte bildande av vägrätt har antecknats i fastighetsregistret.

**33 §. Ersättningar.** Ägaren till i 22 § avsedd egendom som ska flyttas har enligt 1 mom. rätt att få ersättning för skada och olägenhet samt flyttningskostnaderna. Flyttningen anses inte har orsakat någon skada om egendomen efter flyttningen till den nya platsen är likvärdigt med det tidigare, dvs. ingen intresseförlust påvisas. På motsvarande sätt har ägaren rätt till inlösningsersättning om ägaren på det sätt som 22 § möjliggör har krävt att byggnaden ska lösas in i stället för att den ska flyttas och flyttningen ersättas. Rätt till ersättning föreligger dock inte om det överenskommits eller uppenbarligen förutsatts att ersättning inte betalas ut. Detta motsvarar 15 § 2 mom. i den föreslagna lagen och 33 § 2 mom. i den gällande lagen.

I 2 mom. föreskrivs om ersättningar som ska betalas för temporär rätt att färdas samt tillfällig fär väg eller transportrutt. Ersättning ska betalas för användning av området eller vägen samt för den olägenhet och skada som eventuellt orsakas. Ersättningen ska bestämmas separat från den ersättning som bestäms för bildandet av den egentliga vägrätten.

Skyldig att betala ersättning enligt 1 och 2 mom. är den som drar nytta av åtgärden.

På samma sätt som föreskrivs i 17 § om sakägarnas rätt att komma överens om ersättningar kan parterna också avtala sinsemellan om ersättningar enligt denna paragraf under förutsättning att avtalet inte kränker någons rätt. Med tanke på eventuella fastighetsbyten föreskrivs att avtalet om ersättningar också binder den på vilken sakägarens rätt till fastigheten övergår. Om man inte kommer överens om ersättningen, bestäms den enligt 3 mom. vid en förrättning av enskild väg. Ersättningen för sådan temporär rätt att färdas som avses i 32 § 2 mom. avgörs dock i första hand vid den förrättning vid vilken vägförbindelsen även i övrigt avgörs. På betalning och bestämmande av ersättningen tillämpas till övriga delar bestämmelserna om ersättningar i fastighetsbildningslagen.

#### 4 kap. Vaghållningsskyldighet

**34 §. Vaghållningsskyldighet.** Det föreslås inga ändringar i den grundläggande lösningen för vaghållningsskyldigheten enligt 22 § i den gällande lagen. Enligt 1 mom. är var och en som fått vägrätt till en enskild väg skyldig att som vägdelägare delta i vaghållningen av den enskilda vägen i enlighet med sin andel. Vaghållningen börjar när vägrätten eller upplåts och slutar när vägrätten upphävs. Med vaghållning avses anläggning och underhåll av väg i enlighet med definitionen i förslaget till 3 § 1 mom. 10 punkten.

Paragrafen innehåller inga bestämmelser om att den obligatoriska vaghållningsskyldigheten ska utsträckas till att omfatta alla fastigheter inom det område som vägen betjänar. Avsikten är ändå inte att förändra rättsläget i detta avseende, utan saken regleras i fortsättningen genom bildandet av vägrätt på det sätt som förklaras i motiveringen till 6 och 7 §. I fortsättningen ska vaghållningsskyldigheten således vara klart kopplad till vägrätten, som i situationer som avses i 7 § dock kan bildas för en fastighet även mot den berörda fastighetsägarens vilja. Även regleringen i det gällande 22 § 3 mom. ingår i 7 §.

**35 §. Fördelning av väghållningsskyldigheten samt vägenheter.** I paragrafen föreskrivs hur väghållningsskyldigheten fördelas utifrån vägenheterna på ett sätt som i stor utsträckning motsvarar den gällande lagstiftningen. Väghållningsskyldigheten och kostnaderna för den fördelas mellan vägdelägarna vid en förrättning av enskild väg eller vid väglagets stämma i enlighet med en vägenhetsberäkning, som anger antalet vägenheter som vägdelägarna har och beräkningsgrunderna för vägenheterna. Enligt *1 mom.* beräknas vägenheterna efter den nytta varje delägare anses ha av vägen. När nyttan bedöms beaktas omfattningen och arten av varje vägdelägars användning av vägen på hela den enskilda vägen vid den aktuella tidpunkten samt väganvändning som beror på vägdelägars eventuella näringsidkande. Vad gäller kvalitet ska man vid indelningen i vägenheter ta i beaktande att en högre nivå av underhåll är nödvändig t.ex. för gång- och cykeltrafikleder. Bestämmelsen avviker något från 23 § 1 mom. i den gällande lagen. Storleken av området inom det område som vägen betjänar som en faktor som påverkar uppskattningen av nyttan utelämnas i formuleringen. Vid beredningen har man ansett att storleken av området, i den mån det påverkar nyttan av vägen, blir föremål för bedömning även genom omfattningen och arten av vägdelägarnas väganvändning. En annan ny sak i bestämmelsen är att vägdelägarnas väganvändning ska bedömas i fråga om hela den enskilda vägen. Exempelvis när det gäller omfattande enskilda vägars väglag kan en vägdelägare använda vägen även för andra ändamål än enbart färd till sin fastighet från allmän väg. Vid inledningen i enheter ska man alltså beakta även en delägars dylika eventuella annan väganvändning, dock med beaktande av vägdelägarnas rätt till sporadisk användning av den enskilda vägen.

*2 mom.* föreskrivs att väglaget om det så vill kan bestämma att väghållningen ska vara av olika standard på olika avsnitt av den enskilda vägen. Det kan vara fråga om till exempel broar och färjor på den enskilda vägen, gång- och cykelvägar eller andra motsvarande vägavsnitt, där man vill att väghållningen ska vara av en högre eller lägre standard än på den enskilda vägen i övrigt, till exempel vinterunderhållet. Sådana behov kan uppstå då samhällsaktörer tas med som vägdelägare. I enlighet med momentet behöver man till exempel när väglag går samman inte alltid anlägga hela den enskilda vägen av samma standard, utan i vägenheterna kan beaktas att väghållningen på ett visst avsnitt av den enskilda vägen är av lägre standard. Trots väglagets beslut ska man i fråga om vägavsnitten beakta vad som i 19 och 24 § föreskrivs om anläggning och underhåll av väg. Eventuella skadestånd ska betalas enligt den indelning i vägenheter som gäller för vägdelen.

*3 mom.* föreskrivs att när en ny vägdelägare beviljas vägrätt till en befintlig väg, ska vägenheter samtidigt fastställas för denne. Om en lägenhet som har rätt till vägen har delats, ska det också fastställas vägenheter för de nya lägenheterna, om de fått vägrätt vid delningen. Bestämmelsen motsvarar 28 § 1 mom. i den gällande lagen.

*4 mom.* föreskrivs att en vägdelägare ska underrätta väglagets verkställande organ eller, om något väglag inte har bildats, de andra vägdelägarna om förändringar som inträffat eller kommer att inträffa i användningen av vägen samt om eventuella köp av delägarfastigheter och outbrutna områden, för att fördelningen av väghållningsskyldigheten och vägenhetsberäkningen ska hållas aktuella.

**36 §. Ändring av indelningen i vägenheter.** I paragrafen föreskrivs på motsvarande sätt som i 29 § i den gällande lagen om ändring av indelningen i vägenheter. Enligt *1 mom.* ska nödvändiga ändringar göras i vägenhetsberäkningen, om de omständigheter som inverkar på väghållningsskyldigheten eller dess fördelning väsentligt har förändrats. Exempelvis ändringar i markanvändningen, trafikförbindelserna fastighetens användningsändamål och andra förhållanden kan så småningom leda till väsentliga förändringar i väghållningsskyldigheten och de omständigheter som inverkar på den. Då kan det bli nödvändig att ändra vägenhetsberäkningen och fördelningen av vägenheter. *2 mom.* sägs att en vägdelägare har oberoende av de förutsätt-

ningar som föreskrivs i 1 mom. rätt att kräva en helt och hållet ny fördelning, om fördelningen av vägenheter har varit i kraft oförändrad under minst fem år. Enligt 2 mom. kan man alltså kräva en ny fördelning oberoende av om förhållandena har förändrats, när fördelningen har varit i kraft oförändrad under fem år. En ändring av indelningen i vägenheter och eventuell helhetsöversyn som ska göras enligt 1 eller 2 mom. görs antingen vid en förrättning av enskild väg eller genom beslut av väglagets stämma på det sätt som föreskrivs i 35 §.

För att ändra vägenheterna i väglaget krävs ofta specialsakkunskap. I 103 a § 1 mom. i den gällande lagen om enskilda vägar föreskrivs också att om fördelningen av vägenheter ska ändras kan väglaget besluta att sakkunnigutlåtande ska inhämtas och att utlåtandet ska innehålla förslag till grunderna för bestämmandet av vägenheterna och till vägenhet. I den nya lagen föreslås ingen motsvarande bestämmelse. Lagen hindrar dock inte att väglaget även i fortsättningen beställer en sakkunnigutredning eller ett sakkunnigutlåtande av en utomstående aktör, även om det inte längre föreskrivs i lagen om inhämtade av utlåtande eller förfarandet när det inhämtas eller om dess innehåll.

**37 §. Vägavgift.** Vaghållningskostnaderna fördelas mellan delägarna i form av vägenheter i förhållande till nyttan i enlighet med den vägenhetsberäkning som fastställs vid väglagets stämma. De avgifter som fastställs på denna grund kallas vägavgifter. I 1 mom. intas en bestämmelse om detta, enligt vilken vägavgifterna fastställs på grundval av vägenheterna, på samma sätt som i nuläget. Vaghållningen orsakar dessutom olika administrativa kostnader, som är oberoende av användningen av vägen, såsom väglagets stämmokostnader jämte kungörelser och väglagets bokföring. Av denna orsak föreslås på samma sätt som i nuläget att av delägarna kan tas ut en grundavgift som är lika stor för alla delägare och som ingår i vägavgiften. Grundavgiften ska täcka de direkta kostnaderna för väglagets administration. Dylika kostnader som beräknas för att täcka förvaltningsärenden kan vara till exempel stämmokostnader samt arbetskostnader för att sköta administrationen, såsom arvoden till en eventuell verksamhetsgranskare eller revisor, ordförande, medlem av bestyrelsen eller vägdisponent för administrativt arbete. Bestämmelser om grundavgiften föreslås i 2 mom., enligt vilket grundavgiftens belopp också ska kunna verifieras.

I 3 mom. föreskrivs för rimlighets skull, på samma sätt som i nuläget, att om anläggningen av en väg huvudsakligen kommer en fastighet till nytta först senare, har fastighetens ägare rätt att kräva att den vägavgift som anläggningen av vägen föranleder för ägarens fastighets del fastställs i form av högst tio lika stora årsavgifter. Bestämmelsen kan tillämpas till exempel i situationer där det inte finns någon annan vägförbindelse till fastigheten, men vägen trots detta inte används förrän fastighetens ändamål senare ändras.

I 4 mom. sägs att om en vägdelägare kräver vaghållning helt eller till viss del av uppenbart högre standard än vad som förutsätts i 19 eller 24 §, som gäller anläggning och underhåll av väg, ska delägaren, vid behov i förskott, betala de merkostnader som det orsakar. Bestämmelsen motsvarar 7 § 5 mom. i den gällande lagen.

**38 §. Bruksavgift.** I paragrafen föreskrivs om bruksavgifter enligt lagen om enskilda vägar som andra än vägdelägarna ska betala för väganvändning. Enligt 1 mom. ska avgiften fastställas i enlighet med vad som anses skäligt med beaktande av den vägavgift som påförs vägdelägare för motsvarande användning av vägen och den särskilda ökning av underhållskostnaderna som användningen av vägen eventuellt förorsakar. På så sätt beaktas i bruksavgiften även nyttan av användningen av den enskilda vägen. Bruksavgift kan enligt överenskommelse påföras en aktör, såsom en sammanslutning, kommun eller staten, i en situation där de styr trafik till den enskilda vägen. Då bör syftet med bruksavgiften anges noggrant så att den avser ett visst användningsändamål. Bruksavgift kan också påföras en enskild person som använder den enskilda vägen för tillfällig körning men som inte är berättigad att få vägrätt.

På samma sätt som vägavgiften kan även bruksavgiften i fortsättningen innehålla en grundavgift, som kan täcka högst de direkta kostnaderna för skötseln av väglagets administrativa ärenden. Kostnader som beräknas för att täcka förvaltningsärenden kan vara till exempel stämmokostnader samt arbetskostnader för att sköta administrationen, såsom arvoden till en eventuell verksamhetsgranskare eller revisor, ordförande, medlem av bestyrelsen eller vägdisponent för administrativt arbete. Grundavgiften ska vara lika stor för väglagets vägdelägare och dem som omfattas av bruksavgiften, och dess belopp ska kunna verifieras. Bestämmelser om saken föreslås i 2 mom.

I 3 mom. föreskrivs att om de omständigheter som påverkat fastställandet av bruksavgifter har förändrats väsentligt, ska bruksavgifterna ändras på yrkande av en sakägare. Bruksavgifterna ska inte ändras om det inte har inträffat en väsentlig förändring i grunderna för fastställandet av avgiften. Beslut om ändring av bruksavgifterna fattas vid väglagets stämma, på samma sätt som när bruksavgifterna fastställs. Bestämmelsen gäller alla bruksavgifter som avses i lagen. Bestämmelsen motsvarar 30 § i den gällande lagen.

**39 §. Bruksavgift i stället för vägavgift.** De medel som behövs för att underhålla enskilda vägar samlas i regel in i form av vägavgifter som tas ut på grundval av vägenheter som fördelas på vägdelägarna. I paragrafen föreskrivs när vägdelägarnas deltagande i väghållningskostnaderna kan ordnas genom bruksavgifter i stället för vägavgifter.

Enligt 1 mom. kan det på förslag av sakägarna för väghållningen av en skogsväg som är avsedd för enbart transporter som skogsbruket kräver i stället för vägavgifter tas ut bruksavgifter av dem som använt vägen utifrån användningens omfattning. Det behöver inte anges någon särskild orsak till att införa bruksavgifter. Regleringen är nödvändig eftersom skogsbrukets transporter kan fördela sig ojämnt mellan olika fastigheter. En vägdelägare på vars fastighet det finns endast ung växande skog behöver kanske inte just alls vägen. De medel som behövs för att underhålla en skogsväg kan samlas in i form av bruksavgifter även när skogsvägen i någon mån används även för annat än för transporter som skogsbruket kräver. Grunderna för fastställandet av bruksavgifter ska enligt paragrafen fastställas så att det beaktas hur olika användningsformer inverkar på underhållskostnaderna. Bruksavgiften ska debiteras när transporten har ägt rum och betalas vid den tidpunkt som angetts vid debiteringen. Beslut om bruksavgiften och grunderna för fastställande av den fattas vid väglagets stämma eller vid en förrättning av enskild väg. Bestämmelsen motsvarar 25 § i den gällande lagen.

I 2 mom. föreskrivs att för underhållet av en färja eller något annat särskilt objekt som hör till en privat väg kan det i stället för vägavgifter tas ut bruksavgifter av dem som använt färjan eller det särskilda objektet utifrån användningens omfattning. Specialobjekt som hör till enskilda vägar är färjesträckor med vajerfärjor eller frigående färjor, broar som monteras ner varje år och isvägar. Det kan också vara fråga om andra isvägar än sådana som ersätter en färjesträcka. Tidigare har det inte varit möjligt för väglag att ta ut separata bruksavgifter för t.ex. användning av en färja, utan vägdelägarnas deltagande i färjedrift har grundat sig på vägavgifter. I praktiken har en förändring ansetts vara nödvändig t.ex. i väglag där en vajerfärja är en del av vägen.

I samband med olika inlösningsföretag, såsom kraftöverföringsledningar och byggande i vattendrag, kan det hända att man har inlöst nyttjanderättigheter eller annars begränsat markägarens rätt att använda sin fastighet. För att tillgodose rätten har för inlösaren kunnat bildas rätt att använda befintliga enskilda vägar som anges särskilt i inlösningsbeslutet. I sådana fall har innehavaren av inlösningsrätten blivit delägare i vägen. Trafiken till dessa nyttjanderättsenheter kan dock beroende på situationen vara mycket ringa och sporadisk. Av denna orsak kan det vara ändamålsenligt för väglaget att i stället för vägavgifter ta ut en bruksavgift av delägaren som bestäms på grundval av transporterna. Bestämmelser som motsvarar det nuvarande 23 § 5

mom. föreslås i 3 mom. En sådan nyttjanderättsinnehavare kan i stället för vägavgiften påföras en bruksavgift om vägen används endast tillfälligt. Bruksavgiften är då en årsavgift om man inte avtalar något annat, och på grunderna för fastställandet av den tillämpas 38 §. Vägdelägaren och väglaget kan avtala om betalnings sättet.

När en delägare börjar använda sin fastighet på ett annat sätt, ska nya vägenheter fastställas för delägaren. En delägars väganvändning kan emellertid också ändras tillfälligt, till exempel om delägaren börjar sälja stenmaterial eller matjord inom det område som vägen betjänar. Detta kan belasta vägen och öka underhållskostnaderna för vägen på ett oförutsägbart sätt. Med tanke på sådana fall föreslås på samma sätt som i det nuvarande 23 § 4 mom. att för vägdelägarers transporter kan påföras en bruksavgift utöver vägavgiften. Avgiften ska motsvara den uppskattade tillfälliga användningen av vägen, dvs. den ska vara sådan att vägenheterna skulle fastställas enligt den, om den tillfälliga användningen vore bestående. För att undvika oklarheter och stridigheter kan det bestämmas att en sådan delägare ska betala bruksavgift retroaktivt för högst tre år räknat från den tidpunkt då avgiften fastställdes, dvs. från den stämma som väglaget höll om saken.

**40 §. Ersättning för tidigare anlagd väg.** I paragrafen föreskrivs i vilka fall kostnaderna för anläggningen av vägen kan tas ut retroaktivt av dem som blivit vägdelägare efter det att vägen anlades eller av dem som använder vägen med stöd av 28 §. I 1 mom. föreskrivs att om en vägdelägare eller någon som erhållit temporär färdselrätt i enlighet med 32 § eller tillstånd att använda vägen mot en bruksavgift i enlighet med 28 § kan anses ha betydande nytta av det byggande av vägen som utförts under de tio senaste åren innan vägrätten grundades eller bruksavgifterna fastställdes, kan denne åläggas att betala en skälig del av kostnaderna för byggandet av vägen. Som vägdelägare betraktas i enlighet med definitionen i 3 § fastighetsägare som har fått vägrätt och andra aktörer som har fått vägrätt. Bestämmelser som bildande av vägrätt ingår i 2 kap. på det sätt som föreslås ovan. Nytt i bestämmelsen jämfört med 24 § 1 mom. i den gällande lagen är att det i fortsättningen är möjligt att ta ut kostnaderna för anläggningen av vägen även av dem som använder vägen mot bruksavgift med stöd av 28 §. Tidigare har det inte varit möjligt att genom bruksavgifter retroaktivt ta ut avgifter för att täcka till exempel kostnader för tidigare investeringar. Problemet har varit att investeringar som gjorts i vägen inte har synts i efterhand i samband med utomståendes användning. Till följd av detta har förhållandet mellan vägavgifter och bruksavgifter kunnat bli orättvist.

När ersättningens storlek bestäms ska den tid som förflutit från anläggningen av vägen och nyttan av vägen beaktas. När man bedömer vad som är skäligt är det således av betydelse bland annat hur lång tid som har förflutit från det att vägen byggdes när vägrätten uppkommer. Ju längre tillbaka i tiden vägen byggdes, desto mindre andel kan delägaren åläggas att ersätta. Som utgångspunkt bör tas anläggningskostnaden vid den tidpunkt då rätten uppkommer, varvid väganläggningskostnaderna kan anses ha blivit amorterade på 15 år. Delägarers kostnadsandel bestäms enligt den nytta delägaren har av vägen utifrån vad som ska anses skäligt i varje enskilt fall. Frågan om ersättning avgörs när vägrätten bildas eller när vägrättsinnehavaren börjar använda vägen mera eller när bruksavgiften fastställs.

Enligt 2 mom. gäller det som föreskrivs i 1 mom. inte en fastighet som har tillkommit vid delning, när motsvarande väghållningsskyldighet redan har beaktats vid bestämmandet av väghållningsskyldigheten för den fastighet som varit föremål för delning. Bestämmelsen motsvarar 24 § 2 mom. i den nuvarande lagen.

**41 §. Bestämmande av vägavgift och bruksavgift.** I paragrafen föreskrivs om bestämmande av vägavgifter och bruksavgifter. Enligt 1 mom. bestäms vägavgifterna av väglaget.

Enligt 2 mom. ska sysslomannen eller bestyrelsen för bestämmandet av vägavgifter bereda ett förslag till debiteringslängd. De vägavgifter som i debiteringslängden föreslås tas ut ska fördelas mellan vägdelägarna enligt det antal vägenheter som framgår av den lagakraftvunna vägenhetsberäkningen. Av debiteringslängden ska framgå den vägrätt i enlighet med vilken vägavgiften tas ut, den betalningsskyldige vägdelägaren, antalet vägenheter samt vägavgiften specificerad så att av den framgår den vägavgift som tas ut för antalet vägenheter och en eventuell grundavgift och andra avgifter, till exempel merkostnader som beror på att en vägdelägare har krävt väghållning helt eller till viss del av uppenbart högre standard än vad som förutsetts i 19 och 24 §, som gäller anläggning och underhåll av väg.

I 3 mom. föreskrivs att vägavgifterna bestäms av väglaget vid stämman genom godkännande av debiteringslängden. Till skillnad från rättsläget i dag ska väglagets stämma kunna göra ändringar i debiteringslängden vid stämman. Om stämman ändrar det totala beloppet av de vägavgifter som tas ut, ska den samtidigt göra de ändringar som följer av detta i debiteringslängden. Dessutom kan tekniska rättelser göras i debiteringslängden. Eventuella rättelser som görs i den föreslagna debiteringslängden vid stämman genom väglagets beslut ska alltså kunna fastställas redan vid samma stämma. Detta påskyndar fastställandet av debiteringslängden och vägdelägarna behöver inte vänta på att debiteringslängden ska fastställas och nya avgifter införas till följande stämma, som kanske infaller först nästa år. Om man inte kan fatta beslut om fastställande av debiteringslängden, framskjuts fastställandet till följande stämma, för vilken sysslomannen eller bestyrelsen utarbetar ett förslag. Ett beslut som gäller fastställande av vägavgift får verkställas trots att ändring har sökts. Om omedelbar verkställande av ett beslut som har fattats vid förrättning av enskild väg eller väglagsstämma föreskrivs i 91 §. Protokollet jämte bilagor ska senast fjorton dagar efter stämmans slut hållas tillgängligt för sakägarna. Om ett väglag inte har bildats, beslutar vägdelägarna gemensamt om vägavgifterna liksom om andra frågor som rör väghållningen.

Enligt 4 mom. godkänns grunderna för bruksavgiften av väglaget och bruksavgifterna bestäms av väglaget, sysslomannen eller bestyrelsen med tillämpning av dessa grunder. Om ett väglag inte har bildats beslutar vägdelägarna gemensamt om bruksavgifterna.

**42 §. Indrivning av vägavgift och bruksavgift.** Indrivning av vägavgift och bruksavgift sker på grundval av utdrag ur debiteringslängden och indrivning av bruksavgift sker på grundval av väglagets, sysslomannens eller bestyrelsens bestämmelse. Vid bestämmandet av bruksavgifter ska de grunder för bruksavgiften som väglaget har bestämt tillämpas. Också dessa grunder ska vara skäligt att uppvisa i samband med indrivning. Samma förfarande gäller en sex procents årlig ränta på avgifterna, räknat från förfalldagen, inklusive skäliga indrivningskostnader. Avgifter, räntor och indrivningskostnader är direkt utsökbara. Bestämmelser om indrivning av dem finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Vad som är skälig indrivningsavgift bestäms på väglagets stämma. Bestämmelsen motsvarar till stor del 88 § i den gällande lagen. Besvär över olaglig debitering ska dock i fortsättningen anföras hos tingsrätten.

**43 §. Ersättning för iståndsättande av väg.** I 1 mom. föreskrivs att om en vägdelägare eller någon som erhållit temporär rätt att färdas på vägen i enlighet med 32 § eller tillstånd att använda vägen mot en bruksavgift i enlighet med 28 § har använt vägen på ett sätt som inte beaktats när vägenheterna, bruksavgifterna eller de ersättningar för temporär rätt att färdas som avses i 33 § 2 mom. fastställdes och som betydligt ökat slitaget på vägen eller skadat den, är denne skyldig att ersätta merkostnaderna för iståndsättandet av vägen. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 31 § i den gällande lagen, men den beaktar dessutom att vägen kan användas med stöd av en temporär rätt att färdas. Väg användaren kan orsaka en sådan skada som avses i bestämmelsen till exempel genom att trafikera vägen vid menföre i strid med väglagets sysslomans eller bestyrelsens förbud eller transportera sådana lass på vägen som överstiger

vägens bärförmåga. Om vägen används till exempel för att genomföra något stort byggprojekt kan det också medföra ett sådant ökat slitage på vägen som avses i bestämmelsen. Normal väganvändning kan däremot i allmänhet inte medföra sådan ersättningsskyldighet som avses i bestämmelsen, även om vägen skadats på ett eller annat sätt på grund av sådan användning, om det inte är fråga om avsiktlig skadegörelse, varvid straffrättsligt straffansvar och skadeståndsskyldighet uppkommer.

I 2 mom. föreskrivs att om någon som inte har rätt till vägen i strid med 28 § använder vägen och skadar den, är denne skyldig att ersätta merkostnaderna för iståndsättandet av vägen. Rätt till vägen omfattar vägrätter enligt 2 kap. samt temporär rätt att färdas i enlighet med 32 §. I den gällande lagen föreskrivs om motsvarande ersättningsskyldighet i 80 § 4 mom.

**44 §. Vägdelägarnas ansvar för en förbindelse eller skyldighet.** Enligt 1 mom. ansvarar för en förbindelse eller annan skyldighet i anknytning till gemensam väghållning vägdelägarna i det förhållande som deras vägenheter anger. Bestämmelser om saken finns i 73 § i den gällande lagen. Jämfört med den gällande lagen föreslås en sådan ändring att vägdelägarna i fortsättningen ska ansvarar för en gemensam förbindelse eller annan skyldighet i det förhållande som deras gällande vägenheter anger. Lån upptas i allmänhet för en förbättring av vägen och vägdelägarna har nytta av den i det förhållande som deras gällande vägenheter anger. I fråga om lån är vägagen för närvarande tvungna att upprätthålla två vägenheter, vilket kan vara besvärligt.

I 2 mom. föreskrivs att om en avgift som föranleds av en förbindelse eller skyldighet inte alls eller endast delvis har kunnat drivas in hos någon ansvarsskyldig, ansvarar de övriga för det bristande beloppet i det förhållande som deras vägenheter anger. Om någon delägare alltså inte betalar sin andel av en skyldighet som beror på väghållningen, ansvarar de andra vägdelägarna för dennes andel i det förhållande som deras vägenheter anger. Paragrafen motsvarar 73 § 1 mom. i den gällande lagen.

Om inget vägag har bildats, ansvarar vägdelägarna för sina väghållningsskyldigheter endast på grundval av sin förbindelse på det sätt som föreslås i 69 §.

**45 §. Nya vägdelägarers ansvar för förbindelser och skyldigheter.** Eftersom vägdelägarskap baserar sig på innehav av en fastighet, blir den nya ägaren till en delägarfastighet vägdelägare i stället för den tidigare ägaren. Detsamma gäller ägare till fastigheter som bildats vid delning av en ursprunglig delägarfastighet. Skyldigheter av servitutstyp som hänför sig till fastigheten följer med fastigheten även enligt allmänna principer. För tydlighetens skull är det ändå ändamålsenligt att behålla en uttrycklig bestämmelse om saken i lagen om enskilda vägar.

Enligt 1 mom. övergår vid delning av en fastighet ansvaret för förbindelser och skyldigheter som avses i 44 § på de fastigheter som bildats vid delningen i det förhållande som de vägenheter som påförs dem anger. Bestämmelsen motsvarar 73 § 2 mom. i den gällande lagen.

I 2 mom. föreskrivs att om det efter det att en förbindelse eller skyldighet ingåtts, i andra än i 1 mom. avsedda fall, tillkommer en ny väghållningsskyldig och den åtgärd som föranletts av förbindelsen eller skyldigheten även är denne till fördel vid användning av vägen, kan vid fastställandet av vägenheter för den nya väghållningsskyldige samtidigt beslutas att denne ska ansvara för förbindelsen eller skyldigheten i enlighet med sina vägenheter, dock inte med ett större belopp än vad som motsvarar den nytta denne har av åtgärden. Bestämmelsen motsvarar 73 § 3 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. föreskrivs att väghållningsskyldigheten kvarstår när äganderätten till fastigheten övergår. Med stöd av bestämmelsen har den nya ägaren samma skyldighet att delta i de skyl-



digheter som följer av vägdelägarskapet som den föregående ägaren har haft. Enligt bestämmelsen är fastighetens nya ägare dock inte personligen ansvarig för penningprestationer som har förfallit till betalning under den föregående ägarens tid. Momentet reglerar således endast andra väghållningsskyldigheter än sådana som ska betalas i pengar i samband med fastighetsköp. Den föreslagna paragrafen motsvarar 74 § i den gällande lagen.

**46 §. Vägdelägares rätt att kräva betalning av betalningsskyldig.** I 1 mom. föreskrivs om rätt för en vägdelägare som erlagt betalning för en annan att utkräva betalning av den betalningsskyldige vägdelägaren. Ovan anføres att om någon delägare inte betalar sin andel av väghållningsskyldigheten, ansvarar de andra vägdelägarna med stöd av 44 § för dennes andel i det förhållande som deras vägenheter anger. En vägdelägare som erlagt betalning för en annan vägdelägare har med stöd av denna paragraf rätt att utkräva det betalda beloppet av den delägare som försummat att erlägga betalning. Mottagaren vid en fastighetsöverlåtelse har enligt 2 mom. på motsvarande sätt rätt att av överlåtaren utkräva avgifter för väghållningen som mottagaren betalat för överlåtarens räkning. Krav som gäller betalningar som avses i denna paragraf handläggs vid allmän domstol.

**47 §. Lagstadgad panträtt och säkerhet för betalning av vägavgift.** I 1 mom. föreskrivs att en fastighet utgör pant för vägdelägares avgifter enligt denna lag, inklusive väg- och bruksavgifter samt andra avgifter enligt lag, såsom för kostnader för anläggning av vägen enligt 40 §. Även då lagstadgad panträtt föreligger i fråga om avgifter enligt lagen om enskilda vägar som riktar sig mot en delägarfastighet, torde panträtts betydelse förbli ringa. Eftersom beloppet av vägavgifter ofta är litet, kan det förordningsenliga minimibeloppet av fordran som får inskrivas förhindra inskrivning. Panträtt kommer i första hand i fråga när medel samlas in för byggnads- och grundförbättringskostnader för vägen. Även om det är möjligt att inskriva till exempel väg- eller bruksavgifter som lagstadgad panträtt, får panträtt enligt 20 kap. 2 § i jordabalken (540/1995) anmälas för inskrivning i lagfarts- och inteckningsregistret först när betalningen av avgifterna har försummats. När det gäller årliga avgifter får inskrivningsanmälan inte göras innan avgifterna har förfallit till betalning.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om lagstadgad panträtt för andra avgifter än sådana som avses i 1 mom. Som lagstadgad panträtt får inskrivas alla sådana penningfordringar som är bindande för mottagaren vid en fastighetsöverlåtelse. För tydlighetens skull uppräknas i momentet de lagbestämmelser som handlar om fordringar som direkt erhåller panträtt med stöd av lagen.

I 3 mom. föreskrivs på samma sätt som i 79 § i den gällande lagen att om vägdelägaren inte äger en sådan fastighet ur vilken vägavgift kan tas ut med förmånsrätt, kan vägdelägarna besluta att vägdelägaren i fråga ska ställa säkerhet för betalningen av den del av skulden eller av någon annan skyldighet som motsvarar vägdelägares andel av ansvaret, eller att vägdelägaren i förskott ska betala sin andel av skulden eller uppfylla någon annan skyldighet. Ett belopp som betalats i förskott får inte användas eller utmätas för annat ändamål än för att uppfylla skyldigheten i fråga.

## 5 kap. Förvaltning av enskild väg

**48 §. Förvaltning av enskild väg.** I paragrafen föreskrivs på vilket sätt förvaltningen av enskilda vägar som omfattas av lagens tillämpningsområde kan skötas.

Enligt 1 mom. kan förvaltningen av en enda eller flera enskilda vägar bildas ett väglag som ansvarar för väghållningen. Vägdelägarna kan också, om de så önskar, förvalta den enskilda vägen genom att komma överens om saken sinsemellan utan att organisera sig.

Enligt 2 mom. får vägdelägarna bemyndiga en utomstående aktör att sköta väghållningen av den enskilda vägen, om de så beslutar.

**49 §. Bildande av väglag.** I paragrafen föreskrivs om detaljerna i anslutning till bildandet av väglag. I 1 mom. föreskrivs hur ett väglag kan bildas. Ett väglag kan fortfarande bildas vid en förrättning av enskild väg, på samma sätt som hittills. Ett väglag ska i synnerhet bildas vid en förrättning av enskild väg när vid förrättningen av enskild väg bildas en vägrätt eller vägrätter för anläggningen av en ny väg. För att väglag ska kunna bildas smidigt och för att organiseringen av enskilda vägar ska främjas, ska ett väglag också kunna bildas vid väglagets konstituerande stämma. Detta förutsätter att alla vägdelägare i den enskilda vägen är kallade till väglagets konstituerande stämma och att bildandet av väglaget meddelas på behörigt sätt till fastighetsdatasystemet i enlighet med 4 mom. I praktiken kan vid en konstituerande stämma bildas ett väglag endast för en befintlig enskild väg, vars väghållning fram till den aktuella tidpunkten har skötts utan att man organiserat sig. Ett väglag kan också bildas genom beslut av fastighetsregisterföraren i situationer där det har gjorts ansökan om förrättning av enskild väg och förrättningsingenjören anser att det inte är nödvändigt att behandla ärendet vid en förrättning av enskild väg.

I 2 mom. föreskrivs att vid en förrättning av enskild väg ska det förordnas att ett av vägdelägarna bildat väglag ska bildas för skötseln av vägärenden, om detta bör anses behövt på grund av antalet vägdelägare eller en ändamålsenlig skötsel av väghållningen eller av någon annan sådan orsak. Även om det anses eftersträvsvärt att enskilda vägar bildar större helheter, kan det ändå inte förordnas att ett gemensamt väglag ska bildas för en ny väg som inte är anlagd och en befintlig väg, om två tredjedelar av de närvarande delägarna i den befintliga vägen motsätter sig detta. Detta innebär dock en lättnad jämfört med den gällande lagen, där förutsättningen för att bilda ett gemensamt väglag är att majoriteten av de närvarande delägarna i den befintliga vägen inte motsätter sig saken.

Oberoende av hur väglaget bildas ska man enligt 3 mom. då väglaget bildas besluta om väglagets verkställande organ ska vara en syssloman eller en bestyrelse som består av minst tre medlemmar. Samtidigt ska man välja syssloman eller bestyrelse och behövliga suppleanter för dem samt fatta beslut om väglagets namn och om väglaget tar i bruk stadgar. Om väglaget beslutar att inte ta i bruk stadgar, kan det ta i bruk sådana senare, till exempel vid en väglagsstämma. I momentet föreskrivs dessutom att väglaget bildas först när en anteckning om bildandet har gjorts i fastighetsdatasystemet.

**50 §. Införande av uppgifter om enskild väg i informationssystemen.** I paragrafen föreskrivs att registret över enskilda vägar måste innehålla aktuella uppgifter om de saker som föreskrivs i 89 §, särskilt om enskilda vägars verkställande organ och förvaltning, väglagets stadgar och kontaktuppgifter. Det ska även enligt den gällande lagen finnas uppgifter i registret över enskilda vägar, men praxis har visat att registret inte uppdateras så ofta som nödvändigt när det gäller väglagen. Av denna orsak föreskrivs entydigt i paragrafen att registret över enskilda vägar måste innehålla aktuella uppgifter om väglaget. Väglagets verkställande organ ska dessutom se till att det i det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet finns uppdaterade uppgifter om en enskild vägs viktbegränsningar avsedda i 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg avsedd i 29 § 1 mom. Med sådana uppgifter avses särskilt den högsta tillåtna belastningen, dvs. den maximala viktgränsen för en bro eller annan vägdel som hör till en enskild väg samt uppgifter om eventuella begränsningar av användning av väg och eventuella avstängningsanordningar. Enligt 29 § 2 mom. ska förbud eller begränsningar tillkännages genom att en behörig trafikordning sätts upp. Om informationssystemet för väg- och gatunätet föreskrivs i lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003), och för upprätthållandet och utvecklandet av systemet svarar i nuläget Trafikverket. Det nationella informationssystemet kallas Digiroad. Det som innehåller samlade

uppgifter om hela det finländska väg- och gatunätets mittlinjesgeometri och om vägnätets viktigaste egenskaper. Ett väglag måste registrera sig i registret över enskilda vägar i enlighet med 89 § när det bildas och sysslomannen eller bestyrelsen ska se till att uppgifterna uppdateras i såväl registret över enskilda vägar som i det nationella informationssystemet när det inträffar förändringar. Aktuella uppgifter om väglaget i det informationssystem som nämns i 50 § utgör också understöds-kriterier enligt 83 §.

Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna tillsammans se till att det i nationella informationssystem för väg- och gatunätet finns uppdaterade uppgifter om en enskild vägs om en enskild vägs viktbe-gränsningar avsedda i 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg avsedd i 29 § 1 mom. Detta säkerställer bl.a. att uppgifter om viktbe-gränsningar för enskilda vägar överförs till informationssystemen även om inget väglag har bildats. Det är mycket viktigt bl.a. för transporter inom näringslivet att uppgifterna om viktbe-gränsningar och andra hinder finns tillgängliga.

**51 §. Väglagets stadgar.** I paragrafen föreskrivs om möjlighet för väglagen att upprätta stadgar för väglaget. Väglagets stadgar bereds av sysslomannen eller bestyrelsen och väglaget kan vid stämman godkänna förslaget som sådant eller i omarbetad form. I väglagets stadgar är det möjligt att komma överens om vissa särskilt angivna frågor på ett sätt som avviker från lagen. Sådana frågor är bland annat bestyrelsens konstituering till vissa delar, tidpunkten för väglagets stämma till vissa delar, stämmokallelsepraxisen till vissa delar, vem som sammankallar stämman och stämmoprotokollspraxisen till vissa delar, men ändå så att ovannämnda uppgifter sköts på behörigt sätt. Övriga frågor får väglaget komma överens om i sina stadgar inom lagens ram. Paragrafen möjliggör en smidigare förvaltning samt klarare praxis för väglagen. Eftersom väglagen är mycket olika sinsemellan, skulle det vara bra om väglaget kunde komma överens om de tillvägagångssätt som passar det bäst i sina stadgar. Exempelvis i lagen om andelslag (421/2013) ges andelslagen i många frågor mycket stor självbestämmanderätt i sina stadgar på ett sätt som avviker från lagen.

Enligt 2 mom. ska beslutet vara enhälligt om man i stadgarna kommer överens om saker på ett annat sätt än i lagen. I andra fall räcker ett majoritetsbeslut för godkännande av stadgarna. Väglagets stadgar får ändå enligt 3 mom. inte kränka de rättigheter vägdelägare har enligt denna lag eller likabehandlingen av vägdelägarna. Alla vägdelägare har rätt att på begäran få en kopia av stadgarna av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande. Stadgarna ska även sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen i enlighet med 61 §. Enligt 4 mom. har en vägdelägare rätt att fritt begära att stadgarna ska behandlas på nytt och granskas av väglagsstämman, om han eller hon upplever att de innehåller något som borde rättas eller att de borde granskas på nytt.

Enligt 5 mom. träder stadgarna i kraft när en anteckning om godkännande av stadgarna har gjorts i fastighetsdatasystemet.

**52 §. Väglagets behörighet.** I paragrafen föreskrivs om väglagets behörighet. Ett väglag är inte en bokföringsskyldig juridisk person enligt bokföringslagen (1336/1997). Ett väglag får ändå ingå förbindelser som är behövliga med tanke på väghållningen och anskaffa lös egendom samt kära och svara för sina förpliktelser liksom tidigare. Som en utökning av väglagets behörighet föreslås en möjlighet för väglaget att besluta om placering av el- och dataledningar och andra ledningar och mindre anordningar som ansluter till dem som betjänar en fastighet eller samhället i marken på vägområdet. Detta underlättar avsevärt förfarandet vid placering av kommunikationsinfrastruktur, som i dagens läge är nödvändig, på vägområdet. Väglaget kan också komma överens i sina stadgar om att det kan anskaffa, köpa eller erbjuda väglagets medlemmar även andra tjänster än sådana som hänför sig till väghållningen. Dessa andra tjänster kan vara att ordna till exempel vatten- och avfallstjänster eller annan motsvarande in-

frastruktur som är nödvändig för användningen av fastigheter som ligger invid enskilda vägar. Paragrafen motsvarar 62 § 1 mom. i den gällande lagen.

**53 §. Val av syssloman eller bestyrelse för väglaget.** I paragrafen föreskrivs om rollen för väglagets syssloman eller bestyrelse och om detaljer i anslutning till valet av dem.

Enligt 1 mom. väljer väglaget syssloman eller medlemmarna av bestyrelsen och ersättarna för dessa för högst fyra år i sänder, men även kortare tid är möjlig, och de personer som väljs kan också vara andra än vägdelägare, till exempel en lokal vägdisponent eller någon annan aktiv medborgare i området. Till denna del motsvarar paragrafen 58 § 2 och 3 mom. i den gällande lagen. Bestyrelsen har från två till fem ordinarie medlemmar, om inget annat bestäms i stadgarna. Om bestyrelsen har färre än tre medlemmar, ska minst en suppleant höra till den.

Enligt 2 mom. har sysslomannen, medlemmarna av bestyrelsen och deras suppleanter, samt revisorerna eller verksamhetsgranskarna, om sådana enligt 58 § 2 mom. 2 punkten utsetts för att granska räkenskaperna, rätt till skäligt, vid väglagets stämma fastställt arvode för sitt uppdrag och ersättning för kostnader som uppdraget orsakar dem.

**54 §. Bestyrelsens konstituering och anmälan till Lantmäteriverket.** I paragrafen föreskrivs om sysslomannens och bestyrelsens konstituering efter att väglaget har bildats och verkställande organ valts, eller när det verkställande organet har ändrats. Dessutom föreskrivs det att en anmälan ska göras till Lantmäteriverket när väglaget har bildats eller det har gjorts ändringar i väglagets verkställande organ.

Enligt 1 mom. utser bestyrelsen bland sina ordinarie medlemmar ordförande och vice ordförande, om de inte har valts av väglaget. Bestyrelsen sammanträder enligt 2 mom. på kallelse av ordföranden eller vice ordföranden och är beslutför när ordföranden eller vice ordföranden och hälften av de ordinarie medlemmarna personligen är närvarande eller representerade av suppleanter. Ersättarna är inte medlemmarnas personliga suppleanter. Som bestyrelsens beslut gäller enligt 3 mom. den åsikt som majoriteten understöder. Vid lika röstetal avgör ordförandens röst. I paragrafen föreslås ingen ändring i det rådande rättsläget. Momentets innehåll motsvarar 59 § i den gällande lagen.

Enligt 4 mom. ska bestyrelsen konstituera sig direkt efter valet. Sysslomannen eller bestyrelsen, beroende på vilketdera organ som valts till väglaget, ska till Lantmäteriverket göra en anmälan om bildandet av väglaget eller om ändringar som gäller väglaget och dess verkställande organ. I anmälan ska uppges väglagets namn och hemort, sysslomannen och dennes suppleant eller bestyrelsens ordförande, övriga medlemmar och suppleanter samt deras kontaktuppgifter samt huruvida väglaget har godkänt stadgar och om så är fallet ska de godkända stadgarna fogas till anmälan. I enlighet med 49 § 4 mom. bildas ett nytt väglag först när en anteckning om bildandet har gjorts i fastighetsdatasystemet på det beskrivna sättet.

**55 §. Sysslomannens och bestyrelsens ansvar och jäv.** I paragrafen föreskrivs om sysslomannens och bestyrelsens ansvar och verksamheten i anslutning till det. Enligt 1 mom. befrias sysslomannen och bestyrelsen från ersättningsansvar, om väglaget har godkänt den åtgärd som föranlett skadan vid granskningen av räkenskaperna eller i något annat sammanhang och på så sätt beviljat sysslomannen eller bestyrelsen ansvarsfrihet. Sysslomannen eller väglaget kan orsaka väglaget skada även på andra sätt än vad väglaget kan ta ställning till genom att granska redovisningen. Ansvarsfrihet kan för väglagets del beviljas även på något annat sätt vid väglagsstämman, om detta anses nödvändigt med tanke på ärendets natur.

Enligt 2 mom. behöver väglagets stämma inte något särskilt skäl för att befria sysslomannen eller en medlem av bestyrelsen eller deras suppleanter, en revisor eller verksamhetsgranskare,

utan stämman kan om den vill befria dem från uppdraget redan före mandattidens utgång. Momentet motsvarar 61 § i den gällande lagen.

Jäv enligt 3 mom. gäller behandlingen av ekonomiskt betydande avtal och andra viktiga ärenden i en situation där sysslomannens eller en bestyrelsemedlems enskilda intressen kan stå i strid med väglagets. Paragrafens jäv på grund av avtal kan gälla vilket betydande förmögenhetsrättsligt avtal som helst. Jäv gäller däremot avtal av ringa penningmässigt värde, till exempel plogning av den enskilda vägen i anslutning till den dagliga skötseln av vägen. För att även i framtiden trygga smidiga verksamhetsformer för väglagen har man ansett att i situationer där det inte finns något utbud av sådana som utför underhållsåtgärder kan även sysslomannen eller en medlem av bestyrelsen erbjuda tjänster. Med avtal jämställs också givande av en gåva eller en gåvoliknande förmån till sysslomannen eller en medlem av bestyrelsen. Jäv uppkommer också när den person som saken gäller har varit den andra partens biträde, företrädare eller ombud när avtalet ingåtts. Jäv uppkommer likaså när en styrelsemedlem eller funktionär är en betydande ägare i det bolag med vilket avtal ingås. Momentet överensstämmer i stor utsträckning med 37 § i föreningslagen.

**56 §. Sysslomannens och bestyrelsens uppgifter.** Bestämmelserna om sysslomannens och bestyrelsens uppgifter motsvarar i stor utsträckning det som föreskrivits tidigare. Sysslomannens och bestyrelsens uppgifter hänför sig till några huvudtema, dvs. i första hand att företräda väglaget, bereda bokföringen och ekonomiska angelägenheter och bestämma omfattningen av användningen av den enskilda vägen samt några mindre sakhelheter. Enligt 1 mom. svarar sysslomannen eller bestyrelsen för väghållningen i fråga om väglagets vägar och för väglagets administration samt för att dessa ordnas på ett ändamålsenligt sätt i enlighet med de instruktioner väglaget gett. Sysslomannen eller bestyrelsen svarar även för att skötseln av och tillsynen över väglagets finanser är ordnade på behörigt sätt. Sysslomannen eller bestyrelsen väljs av väglaget.

I 2 mom. föreskrivs om rätt att teckna väglagets namn samt om företrädande av väglaget i domstol och andra myndighetsärenden. En rättshandling som gäller väglaget blir bindande för väglaget när den företagits för väglagets räkning av den som har rätt att teckna väglagets namn. För att förfarandena ska vara smidiga och tjäna även brådskande handläggningar så bra som möjligt, ska väglaget i domstol och andra myndighetsförfaranden kunna företrädas av sysslomannen, en medlem av bestyrelsen eller en suppleant för någon av dem. Dessa ska vid behov visa sin ställning med ett protokollsutdrag från väglagets stämma. Momentet motsvarar 62 § 2 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. uppräknas de saker som sysslomannen och bestyrelsen särskilt ska sköta. Dessutom föreskrivs det särskilt om sysslomannens och bestyrelsens uppgifter i 50, 54 § och 67 §.

Att bereda väglagets bokföring och ekonomiska angelägenheter samt att bereda insamlingen av väg- och bruksavgifter, som har nära koppling till de nämnda uppgifterna, hör i sin helhet till sysslomannens eller bestyrelsens uppgifter. De egentliga besluten fattas dock av väglaget utifrån sysslomannens och bestyrelsens förslag. Dylika ärenden är till exempel att bereda föregående räkenskapsperiods redovisning och budgeten för följande räkenskapsperiod samt vägenhetsberäkningen och ett förslag till debiteringslängd. Sysslomannen och bestyrelsen ska fastställa bruksavgifter i enlighet med de bestämda grunderna och transporten i fråga samt sköta indrivningen av dem. I praktiken betyder detta att skriva och skicka ut räkningar samt att se till att väg- och bruksavgifterna betalas.

Enligt 7 punkten ska sysslomannen och bestyrelsen sammankalla väglagets årsstämma och vid behov en extra stämma då det finns anledning till det i enlighet med 60 §. Bestämmelser om tidpunkten för väglagets stämma finns nedan i 60 §.

Sysslomannen eller bestyrelsen kan också utfärda förbud, begränsningar och tillstånd i anslutning till användning av den enskilda vägen (8-10 punkten). Sysslomannen eller väglaget ska för viss tid eller tills vidare begränsa eller förbjuda sådan användning av vägen som äventyrar dess skick i situationer där vägens konstruktion tillfälligt försvagats till följd av exempelvis tjällossning eller rikliga regn. Sysslomannen eller bestyrelsen ska också vid behov fastställa största tillåtna belastning för en bro eller färja eller annan vägdel på samma sätt som i den gällande lagen och se till att uppgifterna förs in i det nationella informationssystem för väg- och gatunätet som administreras av Trafikverket. Aktuella uppgifter utgör också ett kriterium för sådant understöd för enskilda vägar som avses i 83 §. De uppgifter som nämns ovan förutsätter att sysslomannen eller bestyrelsen känner till vägens skick tillräckligt bra och sålunda kan begränsa väganvändningen om det blir motiverat att göra det. Sysslomannen eller bestyrelsen kan också bevilja tillstånd till tillfällig användning av väg. När det är fråga om mer långvarig användning beviljas tillstånd av väglaget.

Utöver det som nämns ovan ska sysslomannen eller bestyrelsen enligt 11 punkten bereda en presentation av väglagets stadgar för väglagsstämman. Sysslomannen och bestyrelsen ska enligt 12 punkten föra protokoll över sina möten och de beslut som fattas vid dem.

**57 §. Delgivning till väglag.** Väglaget anses ha fått del av en stämning, ett myndighetspåbud eller någon annan delgivning när de har delgetts sysslomannen eller dennes suppleant eller en ordinarie medlem av bestyrelsen. I paragrafen hänvisas också till fastighetsdatasystemet, som sysslomannen eller bestyrelsen enligt förslaget ska hålla aktuellt och uppdatera för väglagets del. För att stämningar, myndighetspåbud och andra meddelanden ska kunna delges smidigt och för att allmän praxis ska fungera är det rimligt att delgivningen anses giltig även i situationer där informationen har delgetts en person som inte längre sköter uppdraget i fråga, men som enligt fastighetsdatasystemet är väglagets syssloman eller bestyrelsens ordförande. Detta framhäver också väglagens skyldighet att hålla uppgifterna om dem i registret över enskilda vägar uppdaterade. Paragrafen motsvarar 62 § 3 mom. i den gällande lagen.

**58 §. Väglagets stämma.** I paragrafen föreskrivs om ärenden som hör till vägdelägarnas befogenhet. Paragrafen motsvarar 64 § i gällande lag. Vägdelägarna ska besluta om väghållningen och andra angelägenheter som gäller väglaget vid väglagets stämma. I stadgarna kan man komma överens om att väglagets stämma även kan hållas helt eller delvis per telefon eller e-post eller med hjälp av annan datakommunikation, såsom fjärranslutning, men då på det villkoret att alla vägdelägare har möjlighet att delta i stämman. Enbart e-post eller annan datakommunikation kan inte användas om inte alla vägdelägare har tillgång till dylik utrustning, men det borde vara möjligt delta i stämmorna genom att använda dylika hjälpmedel, om man kommer överens om det.

De ärenden som väglagets stämma ska fatta beslut om anges särskilt i de paragrafer som gäller dem. I 2 mom. uppräknas de ärenden som väglaget i synnerhet ska fatta beslut om utöver vad som föreskrivs i denna lag. Vid väglagets stämma fastställs budgeten för följande räkenskapsperiod och godkänns redovisningen för föregående räkenskapsperiod på framställning av sysslomannen eller bestyrelsen. I detta sammanhang beviljar väglaget sysslomannen eller bestyrelsen ansvarsfrihet i fråga om deras åtgärder i anslutning till väglagets finanser. Om man även vill bevilja ansvarsfrihet i fråga om andra ärenden, ska väglagets stämma fatta ett separat beslut om det.

Vid väglagets stämma fastställs också den vägenhetsberäkning samt den debiteringslängd för vägavgifter och bruksavgifter som sysslomannen eller bestyrelsen berett. Väglaget kan vid behov också föreslå ändringar i förslaget till debiteringslängd och fastställa den ändrade debiteringslängden.

Vid väglagets stämma fattas även beslut om upptagande av penninglån. Man ska kunna besluta att ta penninglån för till exempel väghållningsinvesteringar, såsom vägförbättringsprojekt eller förbättring av en bro. Väglaget ska besluta om upptagande av penninglån utifrån sysslomannens och bestyrelsens förberedelser som gäller väginvesteringen. Väglaget ska också besluta om sökande av rågång enligt 103 § i fastighetsbildningslagen (554/1995), vars syfte är uppförande, flyttning eller reparation av ett råmärke, om sådan rågång är nödvändigt på grund av en åtgärd som väglaget vidtagit. Förutom väghållningskostnaderna beslutar väglaget också om betalning av kostnaderna för eventuella förrättningar av enskild väg. Väglaget kan också om det så vill meddela förrättningsmannen eller bestyrelsen anvisningar. Beslut om innehållet i dessa anvisningar fattas vid väglagets stämma. Väglagets stämma beslutar om beviljande av tillstånd för regelbunden användning av vägen för andra än vägdelägare samt om upplåtande av tilläggsvägrätt till befintlig väg. Väglagets stämma beslutar också om väglagets stadgar utifrån sysslomannens eller bestyrelsens förslag. Vid väglagets stämma ska beslut fattas om befullmäktigande av en utomstående aktör att sköta väghållningen.

**59 §. Beslutsfattande i väglag.** I 1 mom. föreskrivs hur rösterna räknas vid omröstning vid väglagets stämma. Röstetalet är beroende av antalet vägenheter. För att en vägdelägare som innehar det största antalet vägenheter inte ensam ska kunna bestämma om de ärenden som väglagets stämma ska fatta beslut om, har det ansetts nödvändigt med en så kallad röstklippare. Röstetalet för någon som deltar i väglagets stämma får inte överstiga trettio procent av det sammanlagda antalet vägenheter för de delägare som är företrädare vid stämman. Om man är tvungen att rösta vid stämman, avgörs ärendena enligt 2 mom. med enkel majoritet, med undantag för de beslut som avses i 51 § 2 mom. och 68 §. Dessa beslut gäller godkännande av stadgarna i en situation där man avtalar om dem på ett annat sätt än i lagen samt befullmäktigande av en utomstående aktör att sköta väghållningen av den enskilda vägen. Dessa beslut har bedömts vara så viktiga för enskilda vägdelägars rättssäkerhet att ett enhälligt beslut i frågan behövs. Enligt 3 mom. har en vägdelägare rätt att bemyndiga en annan att utöva hans eller hennes talan och rösträtt vid väglagets stämma. Det blir allt vanligare att väglagen använder fullmakter och detta främjar ett smidigt beslutsfattande. Allt flera vägdelägare bor någon annanstans än utmed den enskilda vägen och de deltar inte alltid regelbundet i väglagets stämmor. Möjligheten att bemyndiga någon annan att utöva rösträtten har ansetts viktig för att beslut som är viktiga med tanke på underhållet av vägarna ska fattas på ett rättvist sätt och vid rätt tid med tanke på en effektiv väghållning.

**60 §. Tidpunkt för väglagets stämma.** I paragrafen föreskrivs om tidpunkten för väglagets stämmor och hur de ska hållas. Väglaget ska hålla årsstämma varje år och vid behov även andra stämmor. Till skillnad från den gällande lagen kan beslut om tidpunkten för väglagets stämma fattas vid väglagets stämma eller i stadgarna. Man har bedömt att de föreslagna ändringarna, såsom möjligheten till stadgar för väglaget och möjligheten att befullmäktiga utomstående att sköta väghållningsverksamheten, underlättar ordnandet av väglagsstämma. Av denna orsak ska väglagsstämma sammankallas om minst en fjärdedel av vägdelägarna kräver att en stämma hålls.

Enligt 2 mom. kan vägdelägarna med avvikelse från 1 mom. vid väglagets stämma besluta eller i stadgarna ange att väglaget inte ska sammanträda till årsstämma varje år. En stämma som motsvarar årsstämman ska dock hållas åtminstone vart fjärde år. Exempelvis fullmakter som gäller väghållningen samt syssloman eller bestyrelsens sammansättning ska ses över med fyra års mellanrum och av denna orsak är det nödvändigt att väglaget håller årsstämma med åtminstone fyra års mellanrum.

**61 §. Sammankallande av väglagets stämma.** I paragrafen föreskrivs om detaljer i anslutning till sammankallandet av väglagets stämma. Enligt 1 mom. ska en kallelse till väglagets stämma sändas till varje vägdelägare vars postadress är känd för väglaget eller som har meddelat väg-

laget en e-postadress eller någon annan datakommunikationsförbindelse för sändande av kallelsen. De som inte kan ta emot kallelsen elektroniskt ska alltså få kallelsen per brev. Om det finns behov kan man i väglagets stadgar också komma överens om sätt som kompletterar dessa två sätt att meddela tidpunkten för väglagets stämma, såsom en tidningsannons eller ett meddelade på något annat särskilt överenskommet ställe. Kallelsen ska tillställas vägdelägarna minst 14 dagar före stämman. Sammankallande av väglagets stämma överensstämmer i stor utsträckning med praxis för sammankallande av bolagsstämma enligt lagen om bostadsaktiebolag.

I 2 mom. föreskrivs hur de ärenden som ska behandlas vid väglagets stämma ska nämnas i möteskallelsen. Förslaget till debiteringslängd ska skickas till vägdelägarna som bilaga till möteskallelsen eller så ska det nämnas i kallelsen på vilket sätt debiteringslängden är framlagd. En kopia av väglagets stadgar ska också alltid sändas som bilaga till kallelsen. Vägdelägarna ska ha möjlighet att bekanta sig med förslaget under minst 14 dagar före stämman. I kallelsen till årsstämma ska dessutom nämnas ärenden av betydelse för väghållningen som ska avgöras vid stämman. För årsstämman del behöver man inte gå igenom varje punkt som behandlas i möteskallelsen, bara ärenden som är av betydelse för väghållningen framgår. Dylika ärenden som är av betydelse för väghållningen är bland annat fastställande av debiteringslängden, beslut om förbättringsprojekt som gäller den enskilda vägen, upptagande av penninglån, befullmäktigande av en utomstående aktör att sköta väghållningen och fastställande av väglagets stadgar. Ärenden som är av betydelse för väghållningen är överlag ärenden som kan väntas väcka intresse och olika åsikter bland vägdelägarna. I kallelsen till en extra stämma ska alla ärenden som ska behandlas vid stämman nämnas.

Enligt 3 mom. ska vägdelägarna ges möjlighet att bekanta sig med bestyrelsens protokoll som upprättats efter föregående årsstämma 14 dagar före väglagets årsstämma. I möteskallelsen ska nämnas hur och var protokollen finns framlagda.

Underlåter sysslomannen eller bestyrelsens ordförande eller vid behov deras suppleant eller någon annan aktör som fastställas i väglagets stadgar att sammankalla stämma, trots att till exempel en fjärdedel enligt 60 § kräver att en stämma ska hållas, kan stämman enligt 4 mom. på ansökan av en vägdelägare hållas under ledning av en förrättningsingenjör i samband med förrättning av enskild väg, eller så kan Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet på ansökan av en vägdelägare, efter att ha gett sysslomannen eller bestyrelsen tillfälle att bli hörd, berättiga sökanden att kalla vägdelägarna till stämma på det sätt som föreskrivs i 1 mom.

**62 §. Protokoll över väglagets stämma.** I paragrafen föreskrivs om upprättande och delgivning av protokollet över väglagets stämma. Stämmans ordförande eller någon annan aktör som fastställs i väglagets stadgar ska se till att ett protokoll upprättas över stämmans beslut. Protokollet godkänns på så sätt att stämmans ordförande undertecknar det och minst två personer som stämman har valt eller som valts i stadgarna för detta ändamål justerar det. Underskriften kan också vara digital. Även stämman själv kan godkänna protokollet. Protokollet ska läggas fram sakägarna senast fjorton dagar efter stämmans slut.

Enligt 2 mom. har alla vägdelägare och andra som berörs av ärenden som behandlats vid stämman rätt att av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande på begäran få ett utdrag ur eller en styrkt avskrift av protokollet.

**63 §. Ändringar i väglaget.** I paragrafen föreskrivs om sammanslagning, delning och upplösning av väglag samt om anslutning av en väg eller en vägdel.

I 1 och 2 mom. föreskrivs att beslut om sammanslagning av två eller flera väglag, delning av väglag och upplösning av väglag kan fattas vid en förrättning av enskild lag på samma sätt



som i den gällande lagen eller genom beslut av väglagen i fråga. Sammanslagning av väglag genom beslut av väglagen förutsätter att väglagen på sina stämmor beslutar om sammanslagning av väglagen och godkänner den framtida indelningen i vägenheter. På sina stämmor ska väglagen också besluta om man ska ha en syssloman eller bestyrelse samt hur dessa ska väljas. Förslaget till framtida indelning i vägenheter samt val av syssloman eller bestyrelse bereds av sysslomännen eller bestyrelserna för de väglag som ska slås samman. Ett nytt väglag som bildats av två eller flera väglag kan också bildas genom fastighetsregisterförarens beslut, om det inte av särskilda skäl är nödvändigt att behandla ärendet vid en förrättning av enskild väg. Om väglaget har bildats med stöd av 49 § 2 mom., ska väglaget underrätta fastighetsregisterföraren om upphävandet av väglaget och samtidigt lämna in den sista enhetsberäkningen för vägunderhållet. Beslut om att ansluta en väg eller en vägdel till väglagets väg kan fattas vid en förrättning av enskild väg eller genom avtal mellan väglaget och vägdelägarna i den vägdel som ska anslutas.

I 3 mom. föreskrivs om situationer där en landsväg upphör. Då ska man i första hand utreda om det finns möjlighet att ansluta en enskild väg som bildas till följd av att landsvägen upphör till ett befintligt väglag. Om det av grundad anledning inte går att ansluta en enskild väg som uppkommer till följd av att landsvägen upphör till ett befintligt väglag, kan ett eget väglag bildas för den. Ovannämnda grundade anledningar är bland annat att vägen ligger olämpligt till med tanke på en anslutning och att anslutningen av vägen skulle öka kostnaderna avsevärt för vägdelägarna i den enskilda vägen.

I 4 mom. föreskrivs om förutsättningar för de ändringar som avses i 1 och 2 mom. Ändringen ska behövas för att väghållningen ska kunna ordnas på ett ändamålsenligt sätt och den får inte medföra betydande olägenhet för någon fastighet. Sysslomannen eller bestyrelsen ska göra en anmälan till Lantmäteriverket om sådana ändringar som avses i 1–3 mom. Ändringen träder i kraft när en anteckning om den har gjorts i fastighetsdatasystemet.

**64 §. Rättelse av väglagets, sysslomannens eller bestyrelsens beslut.** Paragrafen handlar om hur man kan begära omprövning av ett beslut som fattats av väglaget, sysslomannen eller bestyrelsen.

Enligt 1 mom. får en vägdelägare eller någon annan sakägare vars rätt är föremål för ett beslut av väglaget hos väglagets stämma begära omprövning av beslutet på den grunden att beslutet inte tillkommit i laga ordning eller strider mot lag, förordning eller väglagets stadgar eller kränker någons rättigheter. Det är fråga om situationer där till exempel beslutet har fattats på felaktiga grunder eller beslutsförfarandet har varit bristfälligt eller lagstridigt och sakägaren vill att saken ska behandlas en gång till på väglagets stämma. Sakägaren ska motivera begäran om omprövning i samband med begäran.

Enligt 2 mom. ska en begäran om omprövning göras inom 30 dagar från det att beslutet fattades. Väglagets syssloman eller bestyrelse ska inom 30 dagar från det att begäran om rättelse gjorts sammankalla väglagsstämman för att behandla begäran om rättelse. Sysslomannen eller bestyrelsen har även rätt att inom samma tid avgöra en begäran om rättelse i ett beslut de fattat. Härmed avses till exempel en bruksavgift som sysslomannen eller bestyrelsen fastställt utifrån väglagets grunder för bruksavgifter.

Om rättelse inte görs, får den som begärt rättelse klandra beslutet genom att väcka talan mot väglaget vid tingsrätten inom 30 dagar från delfäendet av det beslut som meddelats med anledning av begäran om rättelse. Bestämmelser om detta finns i 65 § 3 mom. som det hänvisas till i 3 mom.

**65 §. Klander av väglagets beslut.** I paragrafen föreskrivs om detaljer som hänför sig till klander av väglagets beslut. I enlighet med *1 mom.* kan en vägdelägare eller någon annan sakägare klandra ett annat beslut av väglagets stämma eller den konstituerande stämman än ett sådant som avses i 65 §, om han eller hon anser att det strider mot lag eller mot väglagets stadgar eller kränker han eller hennes rätt eller likabehandlingen av vägdelägarna. Klandertalan mot väglaget ska väckas vid tingsrätten inom tre månader från det att beslutet fattades. I annan associationslagstiftning, till exempel lagen om bostadsaktiebolag (1599/2009) har sökandet av ändring i sammanslutningens beslut i allmänhet ordnats med klandertalan till tingsrätten. Lösningen ligger i linje med detta.

Om beslutet gäller en sådan sakägares rätt som inte är vägdelägare och inte varit närvarande vid stämman, har sakägaren rätt att inom tre månader från den dag då han eller hon bevisligen fick del av beslutet väcka klandertalan.

Om det med anledning av beslutet har gjorts en sådan begäran om rättelse som avses i 64 §, har vägdelägare enligt *3 mom.* dock rätt att väcka talan mot väglaget vid tingsrätten inom 30 dagar från delfäendet av det beslut som meddelats med anledning av begäran om rättelse. Meningen är att vägdelägare som är missnöjda med beslut som fattats vid väglagets stämma ska kunna begära omprövning av beslutet eller alternativt väcka klandertalan direkt vid tingsrätten utan att först begära omprövning i ärendet.

I *4 mom.* föreskrivs att klander mot väglagens beslut endast behandlas av tingsrätterna i Egentliga Finland, Egentliga Tavastland, Lappland, Norra Savolax, Södra Savolax, Uleåborg, Vanda och Österbotten. De jorddomstolar som anges i 20 kap. i fastighetsbildningslagen finns i anslutning till dessa tingsrätter. Klandertalan ska dock inte behandlas i jorddomstolssammansättning, utan så som i rättegångsbalken föreskrivs om behandlingen av tvistemål i allmänhet. Behörig tingsrätt är den tingsrätt den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets det område som saken gäller är beläget. Bestämmelser om jorddomstolarnas domkretsar finns i statsrådets förordning om tingsrätternas domkretsar i mål och ärenden som ska behandlas av jorddomstol (1075/2013) som utfärdats med stöd av 241 a § i fastighetsbildningslagen. På motsvarande sätt som i 242 § i fastighetsbildningslagen föreskrivs att om vägen är belägen inom två eller flera jorddomstolskretsar ska ärendet avgöras av den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets största delen av den väg som saken gäller är belägen.

Jorddomstolskretsarna bestäms för närvarande enligt landskapsindelningen. Bestämmelser om detta finns i statsrådets förordning om tingsrätternas domkretsar i mål och ärenden som ska behandlas av jorddomstol. Eftersom hovrätternas domkretsar bestäms enligt tingsrätt och tingsrätternas domkretsar fortfarande bestäms enligt kommun behövs en särskild bestämmelse om vilken hovrätt som är behörig att behandla besvär över tingsrättens avgörande i klanderärenden som gäller väglagets beslut enligt *1 mom.* Jorddomstolen kan för närvarande avgöra ärenden som hör till flera olika hovrättsdomkretsar. Det föreslås att behörig hovrätt ska vara den hovrätt inom vars domkrets väglaget finns. Den kommun där väglaget finns är således avgörande.

**66 §. Skattefrihet för väglag.** Väglag är enligt denna lag befriade från inkomstskatt och kapitalskatt till staten, kommunen och församlingen. Samfällda förmåner beskattas enligt 18 § i inkomstskattelagen (1535/1992) som särskilda skattskyldiga. Ett väglag betalar enligt inkomstskattelagen skatt till kommunen och församlingen på sin inkomst enligt den inkomstskattesats som avses i 124.3 § i inkomstskattelagen, och som till exempel 2016 är 6,07. I praktiken betalar väglagen i allmänhet ingen inkomstskatt, eftersom enligt den gällande lagen om enskilda vägar är väglag befriade från att betala skatt på inkomst som tillkommit dem med stöd av lagen. Paragrafen motsvarar 99 § i gällande lag.

**67 §. Väglagets skulder och upplösning av väglaget.** I 1 mom. sägs att har en borgenär krävt att en förfallen skuld ska betalas och har väglaget inte tillgångar att betala skulden, ska väglagets verkställande organ utan dröjsmål vidta åtgärder för debitering och indrivning av de vägavgifter som ska uppbäras av vägdelägarna för att betala skulden. Väglagets verkställande organ, bestyrelsen eller sysslomannen, ska i enlighet med 56 § sköta indrivningen av fastställda väg- och bruksavgifter samt även i övrigt sköta väglagets finanser och medel till exempel genom att utarbета debiteringslängden för fastställelse vid väglagets stämma. Vägdelägarnas inbördes ansvarsförhållanden bestäms enligt 44 §. Om det i enlighet med 79 § har bestämts att väglaget ska betala förrättningskostnaderna för en förrättning av enskild väg, vilket i praktiken är vanligt, ska väglagets skuld som gäller förrättningskostnaderna kunna jämföras med en klar och förfallen skuld som väglaget ansvarar för.

I 2 mom. föreskrivs om betalning av skulderna i en situation där väglagets väg dras in. En enskild väg dras in vid en förrättning av enskild väg. I en situation där väglagets enskilda väg upphör, faller dess eventuella skulder till betalning. Väglaget anses upplöst först när de förfallna skulderna blivit betalade. Situationen är alltså i princip annorlunda än när väglaget upplöses, då den enskilda vägen fortfarande förblir i kraft. Om det väglag som ska upplösas har större tillgångar än skulder, ska överskottet fördelas i enlighet med de vägenheter som gällde vid beslutet om upphävande. Innan överskottet delas ska det ses till att eventuella statsunderstöd och kommunala understöd som betalats för det år då vägen dras in återbetalas till den del som de inte använts för väghållningen. Återbetalningen ska göras inom tre månader från det att beslutet om indragningen av vägen har vunnit laga kraft.

**68 §. Bemyndigande av utomstående aktör.** I paragrafen fastställs detaljerna i samband med bemyndigande av utomstående aktörer. En utomstående aktör kan vara till exempel ett aktiebolag som vägdelägarna bildat sinsemellan eller något annat aktiebolag som tillhandahåller till exempel väghållningstjänster, eller till exempel ett andelslag eller ett bolag som i större utsträckning tillhandahåller olika tjänster som hänför sig till infrastruktursystem, såsom vatten-, avfalls-, energi- eller kommunikationsinfrastruktur. Ett bemyndigande kan ges för högst fyra år i gången och detaljerna i bemyndigandet, i anslutning till exempelvis beslut om investeringar, standarden på väghållningen och andra villkor, ska behandlas i ett avtal mellan vägdelägarna och den aktör som bemyndigas. Beslut om bemyndigande ska fattas enhälligt vid väglagets stämma. Om inget väglag har bildats ska delägarna sinsemellan komma överens om bemyndigandet. Vid ett sådant arrangemang kan den utomstående aktören också samla in vägavgifter av vägdelägarna i enlighet med den indelning i vägenheter som väglagets stämma fastställt samt bruksavgifter av utomstående användare, om man kommer överens om det.

För att praxisen ska förbli så tydlig som möjlig och inga oklara situationer uppstå föreskrivs i 2 mom. vilka aktörer som kan fatta beslut om befullmäktigande och när en utomstående aktörs fullmakt anses ha upphört, om beslut av någon orsak inte har fattats. Beslut om bemyndigande av en utomstående aktör fattas vid väglagets stämma, eller om ett väglag inte har bildats, av vägdelägarna. Beslutet ska fattas vid väglagets stämma och vara enhälligt. I 60 § föreskrivs om förutsättningarna för att väglagets stämma ska kunna sammankallas för att behandla till exempel ett sådant bemyndigande.

I 3 mom. föreskrivs att en utomstående aktör använder under den tid bemyndigandet gäller den beslutanderätt som väglaget eller vägdelägarna har enligt förslaget. Den utomstående aktören är då ansvarig för vägen på samma sätt som väglaget eller vägdelägarna hade varit ansvariga för den.

Enligt 4 mom. kan närmare bestämmelser om förfarandet för att bemyndiga en utomstående aktör att ta hand om väghållningen utfärdas genom förordning av statsrådet. Aktören kan vara en privatföretagare, en sammanslutning som helt eller delvis ägs av vägdelägarna eller någon

annan aktör, till exempel kommunen. Kommuner har ibland ingått skötselavtal med delägarna i enskilda vägar. Det som föreskrivs i denna paragraf kan således vid behov kompletteras med närmare bestämmelser om förfarandet. Avsikten är ändå att framför allt förhållandet mellan vägdelägarna eller väglaget och en enskild bemyndigad aktör i princip ska baseras på ett avtal.

**69 §. Vägdelägare som inte bildar väglag.** I paragrafen föreskrivs om praxis som gäller vägdelägare som inte har organiserat sig. Om vägdelägarna inte bildar ett konstituerat väglag, är åtgärder, avtal och förbindelser som berör väghållningen som sådana bindande för en delägare endast om de har avtalats skriftligt och vägdelägaren i fråga har varit med och ingått avtalet eller förbindelsen.

Om det förekommer meningsskiljaktigheter mellan vägdelägarna beträffande skyldigheten att delta i kostnaderna för åtgärder som en annan vägdelägare utan ett avtal mellan vägdelägarna har vidtagit för vägen, ska saken kunna föras till en förrättning av enskild väg för avgörande. Vid förrättningen av enskild väg granskas om och i vilken mån delägarna i fråga har haft nytta av åtgärden. Vid behov åläggs delägaren att ersätta en skäligen del av kostnaderna som motsvarar den nytta delägaren fått. Yrkande på deltagande i kostnaderna ska framställas inom tre år efter det att åtgärden genomfördes.

I 3 mom. föreskrivs om möjlighet för en vägdelägare att ansöka om bildande av ett väglag vid en förrättning av enskild väg, om delägarna anser att det är nödvändigt med tanke på väghållningen av den enskilda vägen och för en ändamålsenlig skötsel av ärendena. I 49 § föreskrivs närmare om förutsättningarna för att bilda ett väglag.

**70 §. Kära och svara utan väglag.** I paragrafen föreskrivs hur vägdelägare som inte organiserat sig kårar och svarar i ärenden som berör vägen. Enligt 1 mom. kårar och svarar vägdelägarna gemensamt i ärenden som berör vägen.

Enligt 2 mom. får en vägdelägare dock ensam föra talan till alla delägars förmån, men domstolen har rätt att bestämma att övriga vägdelägare som berörs av saken ska instämmas för att höras i saken. Trots att en vägdelägare ensam skulle ha fört talan till de andra vägdelägarnas förmån, har denne rätt att av de övriga vägdelägarna erhålla deras andel av rättegångskostnaderna, om det anses skäligt att de deltar i kostnaderna eller om eventuell ekonomisk vinning som erhållits genom rättegången räcker till för det.

I 3 mom. föreskrivs om delgivning av stämning till vägdelägare som inte bildar väglag när det finns flera vägdelägare. Bestämmelser om delgivning i rättegång, inklusive delgivning av stämning, stämningsansökan och bifogade handlingar finns i 11 kap. i rättegångsbalken. I momentet hänvisas till 11 kap. 11 § i rättegångsbalken, där det föreskrivs om delgivning till två eller flera personer i tvistemål som gäller dem gemensamt. Enligt denna bestämmelse är utgångspunkten att handlingen ska delges var och en separat, men om den ska delges så många personer att den inte utan svårighet kan tillställas var och en, kan domstolen besluta att delgivningen ska ske med någon av dem. Ett meddelande om handlingens huvudsakliga innehåll samt om med vem delgivningen har skett och om den plats där handlingarna finns tillgängliga ska offentliggöras så som anges i 11 kap. 10 § i rättegångsbalken. Delgivningen anses ha skett när meddelandet har offentliggjorts i den officiella tidningen.

Detta hindrar ändå inte att domstolen vid handläggningen av ärendet bestämmer att kåranden ska instämma en sådana vägdelägare som inte särskilt har fått meddelande om stämningen för att höras av domstolen.

6 kap. Förrättning av enskild väg

**71 §. Förrättning av enskild väg.** I 1 mom. föreskrivs om fastighetsförrättningar i anslutning till enskilda vägar. Eftersom föremålet för förrättning enligt förslaget är enskilda vägar, benämns även fastighetsförrättningen förrättning av enskild väg. Vid denna förrättning bildas vägrätter för vägdelägare eller fastigheter, fastställs ersättningar och företas nödvändiga så kallade fastighetstekniska åtgärder i anslutning till ändring av fastighetsindelningen. Angående förrättningsförfarandet och ersättningar gäller det som föreskrivs i fastighetsbildningslagen, om inte något annat följer av lagen om enskilda vägar. Förutom en förrättning som skapar ovan avsedda rättigheter, dvs. en konstitutiv förrättning, kan en förrättning av enskild väg dessutom vara en förrättning som klarlägger rättigheter, dvs. en deklarativ förrättning av enskild väg. En förrättning av enskild väg kan således på samma sätt som för närvarande vara en förrättning som klarlägger en gammal vägrätts placering och bredd, där man dessutom kan behandla huruvida någon har rätt till vägen eller någon annan på lag baserad nyttjanderätt, om det råder ovisshet om saken. På grund av särdragen hos projekt som gäller enskilda vägar är det nödvändigt att utfärda särskilda bestämmelser som avviker från fastighetsbildningslagen. Om det inte finns några särskilda bestämmelser ska fastighetsbildningslagen alltid tillämpas. En separat bestämmelse om detta föreslås i 82 § 2 mom.

En förrättning av enskild väg ska i enlighet med 4 § i fastighetsbildningslagen i regel verkställas av en förrättningsingenjör utan gode män. På det sätt som föreskrivs i 4 § i fastighetsbildningslagen ska en förrättning av enskild väg fortfarande ska kunna verkställas utan gode män, om ingen av sakägarna i förrättningen av enskild väg kräver något annat. Det föreslås inte någon separat bestämmelse om saken i lagen om enskilda vägar, utan nämnda bestämmelse i fastighetsbildningslagen tillämpas på saken.

Vid förrättningen fattas enligt 1 mom. beslut om bildande, ändring och upphävande av vägrätt och andra rättigheter enligt denna lag, delning av väghållningsskyldigheten, bildande och upplösning av väglag samt vägersättningar som ska betalas enligt lagen om enskilda vägar. I momentet föreslås en förteckning över ärenden som kan behandlas och avgöras vid förrättning av enskild väg. Vid förrättningen fattas även beslut om andra ärenden som ska avgöras i enlighet med denna lag, om inte något annat bestäms i denna lag.

I 2 mom. föreskrivs att ett ärende som ska avgöras vid förrättning av enskild väg kan avgöras vid en sådan fastighetsförrättning som avses i fastighetsbildningslagen, om det är ändamålsenligt. Sålunda kan man till exempel i samband med en klyvningsförrättning bilda en enskild väg och bestämma att ett väglag ska bildas för vägen samt meddela ett beslut om indelningen i vägenheter. I samband med fastighetsförrättningar som avses i landsvägslagen, banlagen, gruvlagen och inlösningslagen kan man dessutom avgöra ärenden som ska avgöras vid en förrättning av enskild väg, om inte något annat bestäms uttryckligen i lagen i fråga.

Från och med oktober 1975 har den gällande lagen haft en bestämmelse om rågång i samband med förrättning av enskild väg, som för närvarande verkställs som fastighetsbestämning. Utan särskilt förordnande kan en förrättningsingenjör fortfarande med stöd av 2 mom. verkställa fastighetsbestämning för förnyad rågång samt för att flytta ett röse eller något annat råmärke som hamnar på vägområdet. Vid en förrättning av enskild väg kan man dessutom till exempel utreda och avgöra om vägen har anlagts i enlighet med den vägrätt som bildats och befinner sig den i det skick som kan förutsättas eller används vägrätten eller någon annan rättighet som beviljats med stöd av denna lag på det sätt som har beslutats vid bildandet av rättigheten, om det råder oklarhet eller meningsskiljaktigheter om saken. Till denna del har befogenheten för närvarande tillkommit vägnämnden med stöd av 52 § 1 mom. 10 a-punkten i den gällande lagen.

I 3 mom. föreskrivs om den myndighet som genomför förrättning av enskild väg. Förrättningar av enskilda vägar verkställs av Lantmäteriverket inom dess verksamhetsområde som omfattar

hela landet. På detaljplaneområden genomförs förrättning av enskild väg av den myndighet som i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen (392/1985) fungerar som fastighetsregisterförare på området. Inom detaljplaneområden där kommunen är fastighetsregisterförare kan förrättningar av enskilda vägar alltså genomföras av en fastighetsingenjör eller någon annan förrättningsingenjör som står i tjänsteförhållande till kommunen. Lokal förrättning av enskild väg, som det föreskrivs om nedan, kan fortfarande endast Lantmäteriverket genomföra.

I 4 mom. föreslås en informativ bestämmelse om att väglagets beslut i princip inte är bindande vid förrättning av enskild väg. Beslut som fattats vid väglagets stämma vinner inte laga kraft eller rättskraft i förhållande till förrättning av enskild väg. Således har en vägdelägare möjlighet att föra det ärende som beslutet har gällt till en förrättning av enskild väg för avgörande, även om väglaget har fattat ett beslut i ärendet, om inte andra bestämmelser i denna lag förhindrar det. Vid förrättning av enskild väg kan man dock inte behandla sådana frågor som behandlats vid väglagets stämma och som är föremål för klandertalan vid tingsrätten. Om en fråga som avgjorts vid väglagets stämma behandlas på nytt vid vägförrättningen är det inte fråga om sökande av ändring i väglagets beslut, utan om att ärendet avgörs i ett myndighetsförfarande för första gången. En sådan förrättning av enskild väg jämförs med en dom och har både laga kraft och rättskraft.

**72 §. Annan åtgärd vid förrättning av enskild väg.** I 38 § i den gällande lagen om enskilda vägar uppräknas saker som kan behandlas vid en förrättning av enskild väg. Tidigare ingick en sådan förteckning även i 48 §. Förteckningarna i paragraferna var enligt förarbetena till lagen om enskilda vägar (358/1962) inte uttömmande, utan även andra frågor än de som uppräknats i paragraferna kan behandlas vid en förrättning av enskild väg. Å andra sidan bör man lägga märke till att vid en förrättning av enskild väg kan det beroende på ärendets natur bli aktuellt att behandla endast någon eller några av de frågor som avses i dessa paragrafer. För sakägaren är det ändamålsenligt att man i mån av möjlighet på samma gång genomför även någon annan åtgärd som sakägaren behöver och som ska genomföras vid eller i samband med en förrättning av enskild väg, såsom en rågång som verkställs som fastighetsbestämning eller en ägoreglering. Behovet av en sådan åtgärd kan uppstå först under förrättningen. Av denna orsak föreslås i 1 mom. att på en sakägares begäran kan en förrättning av enskild väg förenas med någon annan åtgärd som inte förutsattes i den ursprungliga ansökan. Förutsättningen ska dock vara att den ursprungliga förrättningen inte fördröjs nämnvärt, eftersom utvidgningen av förrättningen inte får medföra oskälig olägenheter för andra sakägare. Om åtgärden, till exempel inlösen av landhöjningsmark eller en rågång som inte ansluter sig till den enskilda vägen eller ägobyte, inte kan genomföras som en del av den sökta förrättningen av enskild väg, ska för den göras en separat ansökan om fastighetsförrättning.

De åtgärder som avses i 2 mom. har från och med september 1982 kunnat genomföras vid en förrättning av enskild väg. Avsikten är inte att förändra rättsläget i detta avseende. Förrättningsingenjören vid förrättningen av enskild väg ska höra väglagen när det ärenden som det är fråga om behandlas vid förrättningen av enskild väg. För att bilda större administrativa helheter för enskilda vägar ska väglags negativa ståndpunkt till anslutning eller sammanslagning av vägdelar eller väglag med befintliga väglag inte längre utgöra ett absolut hinder mot att genomföra åtgärderna på det sätt som föreskrivs i 69 § 2 mom. i den nuvarande lagen om enskilda vägar.

**73 §. Ansökan om förrättning av enskild väg.** Enligt 1 mom. görs ansökan om förrättning av enskild väg skriftligen hos Lantmäteriverket. Även enligt de gällande bestämmelserna riktas ansökan om förrättning av enskild väg till Lantmäteriverket, vars verksamhetsområde omfattar hela landet. I 181 § i informationssambhällsbalken (917/2014) sägs att om avtal enligt lag ska ingås skriftligen, uppfylls kravet även genom ett elektroniskt avtal vars innehåll inte kan ändras ensidigt och som finns tillgängligt för parterna. Om ett avtal enligt lag ska undertecknas

tillämpas vad som särskilt föreskrivs om elektroniska signaturer. Ansökan om förrättning av enskild väg kan således med stöd av det som anförs ovan dessutom göras elektroniskt. I den mån som kommunen sköter fastighetsregisterföringen på detaljplaneområdet, förrättningen gäller endast detaljplaneområdet och kommunen har resurser att verkställa förrättningen av enskild väg, kan förrättning av enskild väg sökas hos kommunens fastighetsregisterförare.

I 2 mom. uppräknas de aktörer som har rätt att inleda en förrättning av enskild väg. Rätt att ansöka om förrättning av enskild väg ska tillkomma ägare och samägare till en fastighet, delägarlaget för ett samfällt område, en delägarfastighet och det väglag vars väg ärendet gäller samt kommunen. Landskapet, staten och näringsidkare som avses i 6 § 1 mom. eller en annan aktör får också ansöka om förrättning av enskild väg. Dessutom kan en innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten ansöka om sådan deklarativ förrättning av enskild väg som avses i 71 § 1 mom., om man behandlar frågor som hänför sig till en befintlig enskild väg. Utan ansökan kan Lantmäteriverket som fastighetsregisterförare samt kommunen som fastighetsregisterförare bestämma att förrättning av enskild väg ska verkställas med stöd av 283 § i fastighetsbildningslagen (554/1995). Bestämmelser om förrättningskostnaderna för en sådan förrättning finns i FBL 212 § 2 mom.

I 3 mom. föreskrivs om innehållet i ansökan om förrättning av enskild väg. Av ansökan ska framgå vilken åtgärd som söks, vid behov grunden för ansökan samt vilka fastigheter eller registerenheter som ansökan gäller. Till ansökan ska, såvitt möjligt, fogas en förteckning över de fastigheter, markägare samt innehavare av nyttjande-, servituts- och andra rättigheter som direkt berörs av förrättningen, samt en karta som tillräckligt tydligt utvisar placeringen av den väg som avses i ansökan. Om ansökan gäller en väg vars delägare bildar ett väglag, ska även sysslomannen eller en av bestyrelsens ordinarie medlemmar nämnas i ansökan. Till ansökan ska fogas den sökandes helst elektroniska kontaktuppgifter samt en utredning med elektroniska eller motsvarande kontaktuppgifter för de sakägare som nämns i den förteckning som avses ovan.

**74 §. Kommuns och myndighets partsställning.** I paragrafen föreslås bestämmelser om när en kommun eller någon annan myndighet betraktas som sakägare i en förrättning av enskild väg. Bestämmelsen ersätter 44 § i den gällande lagen om meddelande om en förrättning av enskild väg till vissa myndigheter och deras talan vid förrättningen. På grund av partsställningen ska de myndigheter som anges i paragrafen underrättas om förrättningen på det sätt som föreskrivs i 168 - 171 § i fastighetsbildningslagen. En förrättning av enskild väg ska meddelas genom ett kallelsebrev i enlighet med 169 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen eller på elektronisk väg på det sätt som anges i 19 § i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (1372003) 19 §.

I 1 mom. sägs att när det är fråga om anläggning av ny väg eller flyttning av en befintlig väg är kommunen sakägare. Bestämmelsen motsvarar nuläget, dock så att kommunens partsställning utvidgas något, för enligt 44 § 5 mom. i den nuvarande lagen äger kommunen i ärenden som gäller anläggning av väg rätt att föra talan som sakägare om det är fråga om vägens placering. Kommunens intresse i en förrättning av enskild väg som gäller anläggning av väg hänför sig å andra sidan sannolikt fortfarande i första hand till vägens placering.

I 2 mom. sägs att när en väg leder in på en landsväg eller ett järnvägs- eller kanalområde är den myndighet som svarar för trafikledshållningen sakägare. För närvarande ansvarar Trafikverket för väghållningen på landsvägar, banhållningen på det statsägda bannätet samt för farledshållningen på statliga farleder.

I 3 mom. sägs att när en väg dras i närheten av ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller något annat område med motsvarande naturvärden är den myndighet som avses i 6 § 2

mom. i naturvårdslagen sakägare. I samband med landskapsreformen kommer nämnda uppgift enligt 6 § 2 mom. i naturvårdslagen att överföras till den nya myndigheten Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet vid ingången av 2020. Den myndighet som bevakar ett allmänt intresse är sakägare också i andra förrättningar som inverkar på det intresse den bevakar. Myndigheten enligt naturvårdslagen är sakägare i en förrättning till exempel när det är fråga om risk för betydande naturförstörelse, till exempel att brotrummor som stör fiskens vandring läggs ner i en bäck eller å.

**75 §. Ägobyte och överföring av område vid förrättning av enskild väg.** Med stöd av 1 mom. kan förrättningsingenjören fortfarande utan särskilt förordnande verkställa ägobyte samt överföring och anslutning av ett område mot full ersättning, om den sökande eller innehavaren av området i fråga så yrkar. Avsikten med åtgärden är att undanröja eller minska olägenheter som hindrar att vägrätt beviljas eller olägenheter till följd av att vägrätt beviljas. Även om sakägarens yrkande fortfarande ska betraktas som huvudregel, har förrättningsmännen haft möjlighet att besluta om verkställande av ägoreglering, trots att ingen av sakägarna skulle framställa ett sådant yrkande, om ägoregleringen är viktig för att åstadkomma en ändamålsenlig fastighetsindelning. I samband med en förrättning av enskild väg kan förrättningsingenjören utan särskilt förordnande verkställa ägobyten och överföringar av områden oberoende av vilken slags åtgärd riktad mot en väg eller vägrätt det är fråga om, om behovet av ägoreglering beror på att vägförbindelserna ändrats. Förutsättningen för ägobyte är, på samma sätt som för närvarande, att den inte medför betydande olägenhet för någon.

I 2 mom. föreskrivs om de förutsättningar under vilka ägobyte enligt 1 mom. kan verkställas på det sätt som avses i 1 mom. utan särskilt förordnande. Ordnanandet av vägförbindelse kan förutsätta att ägobyte verkställs för att undvika sådana olägenheter som hindrar anläggningen av vägen eller andra slags arrangemang som gäller vägförbindelsen. I synnerhet till följd av att plankorsningar indras blir man ofta tvungen att bygga viadukter eller undergångar eller betala menersättning för omväg för att ordna vägförbindelser till rätt små områden. I sådana fall kan man ofta med hjälp av ägoreglering få till stånd en sådan ändring i fastighetsindelningen att det är onödigt att bygga en ny vägförbindelse. Även om man i samband med att en väg anläggs eller förbättras i mån av möjlighet försöker placera den så att den befintliga fastighetsindelningen inte splittras, är man till följd av tät fastighetsindelning på området de facto ofta tvungen att placera vägen så att den delar på befintliga skiften. I sådana fall kan en försämring av fastighetsindelningen undvikas med hjälp av ägobyte. Enligt förslaget ska ägobyte kunna verkställas i de fall där det medför en betydande förbättring av fastighetsindelningen.

Enligt förslaget ska ägobyte fortfarande vara den ägoregleringsåtgärd som kommer i första hand. Fastigheterna är dock inte alltid belägna i sådant förhållande till varandra att det går att genomföra ett ägobyte på lämpligt sätt. Av denna orsak föreslås att i stället för ägobyte kan, när de förutsättningar som avses i 2 mom. råder, ett område överföras från en fastighet till en annan mot full ersättning i pengar, om åtgärden riktar sig mot ett område av ringa värde. Dessutom föreslås att överföring av ett område i stället för ägobyte kan verkställas också när ägarna till de berörda fastigheterna kommer överens om det. Bestämmelser om saken föreslås i 3 mom.

Ändamålet med ett överfört område kan ändras till följd av både ägobyte och överföring. Exempelvis ett litet åkerstycke som isolerats av en järnväg och som ansluts till grannfastighetens skogsområde, kan ändras från åker till skogsmark. Då sjunker värdet. För att denna värdeminskning till följd av förändrat ändamål inte ska utgöra en förlust för ägarna till de fastigheter som är delaktiga i ägoregleringen, föreslås i 4 mom. en bestämmelse om att skillnaden i värde ska ersättas av den sakägare som drar nytta av åtgärden. Nyttan tillkommer vanligtvis den som ansökt om att vägförbindelserna ska regleras och som till följd av ägoregleringen undgår att bygga ersättande vägförbindelser eller betala menersättningar för omväg.



## RP 147/2017 rd

På dessa åtgärder tillämpas i övrigt fastighetsbildningslagen (554/1995). En hänvisning som gäller detta föreslås i 5 mom. Tillämpliga bestämmelser i fastighetsbildningslagen är till exempel 59, 65, 66 och 200 §.

**76 §. Lokal förrättning av enskild väg.** Syftet med lokal förrättning av enskild väg är fortfarande att enskilda vägar inom ett tillräckligt noggrant angivet större område kan behandlas och bedömas samtidigt på grund av oklara vägrätter eller ändrade trafikförhållanden. Vid förrättningen bedömer man om alla tidigare bildade vägrätter eller andra rättigheter som betjänar rätten att färdas fortfarande är nödvändiga och är de befintliga enskilda vägarna ändamålsenligt placerade till exempel med hänsyn till trafikökningen eller trafikminskningen i området. Av denna orsak föreslås i 1 mom. en bestämmelse enligt vilken det är möjligt att ordna de enskilda vägarna inom ett visst område vid en förrättning av enskild väg så att vägrätterna och andra rättigheter att färdas börjar motsvara de ändrade förhållandena. Det område som är föremål för en lokal förrättning av enskild väg ska avgränsas tillräckligt noggrant genom ett separat beslut i början av förrättningen.

I 2 mom. föreskrivs att ansökan om lokal förrättning av enskild väg får göras av kommunen, väglaget, fastighetens ägare samt väghållaren för landsvägen och banhållaren. Eftersom det är fråga om ett mer omfattande förfarande än en enskild väg och de rättigheter som berör den, föreslås att Lantmäteriverket ska vara behörigt även i de fall där förrättningsområdet för en lokal förrättning av enskild väg helt eller delvis utgör ett område där kommunen sköter fastighetsregisterföringen. Dessutom, om allmänt intresse kräver det, kan Lantmäteriverket på eget initiativ meddela förordnande för verkställande av en förrättning av enskild väg. Då är det fråga om ett fall som avses i 283 § i fastighetsbildningslagen, på vilket tillämpas bland annat 212 § 2 mom. i den lagen.

Vid en lokal förrättning av enskild väg kan man behandla alla ärenden enligt 71 och 72 § som ska behandlas vid en förrättning av enskild väg. Lokal förrättning av enskild väg är redan med stöd av lag helt jämställd med annan förrättning av enskild väg, varför det som föreskrivs i 71 § om att vid förrättning av enskild väg fattas även beslut om andra saker som ska avgöras i enlighet med denna lag, om inte något annat bestäms i denna lag, gäller även lokal förrättning av enskild väg.

Enligt 3 mom. kan enskilda vägar, servitutsvägar eller motsvarande rättigheter som blivit onödiga i samband med en lokal förrättning av enskild väg dras in vid förrättningen. Vägrätterna kan få motsvara de ändrade förhållandena genom att bilda nya vägrätter, låta tidigare vägrätter förbli i kraft och upphäva onödiga vägrätter. Efter att de nya vägrätterna och de gamla vägrätter som förblir i kraft har fastställts kan onödiga vägrätter upphävas utan att det utreds vilka fastigheter som har rätt till dem och belastas av dem, om inte fastighetsdatasystemets tillförlitlighet, förrättningsbeslutets klarhet och tillförlitlighet, sakägarnas rättskydd eller någon annan särskilt orsak kräver det. Att en gammal vägrätt fastställs genom ett summariskt beslut på sin tidigare plats innebär inte att det samtidigt bildas en rättighet som motsvarar en ny vägrätt, så att ändrade förhållanden i anslutning till förutsättningarna för att flytta vägen utreds vid en senare förrättning av enskild väg som gäller flyttningen enligt tidpunkten för det summariska beslutet om den lokala förrättningen av enskild väg, utan de ändrade förhållanden utreds enligt tidpunkten för bildandet av den ursprungliga väg- eller servitutsrätten eller en motsvarande rättighet som motsvarar den vägrätt som ska flyttas.

**77 §. Överenskommelse som grund för förrättning av enskild väg.** Sakägarna kan få en privaträttslig överenskommelse som gäller vägrätt eller väghållning prövad och fastställd vid en förrättning av enskild väg. Om det godkänns att överenskommelsen följs vid förrättningen av enskild väg, ska bestämmelserna i lagen om enskilda vägar tillämpas på den väg som överenskommelsen gäller. Bestämmelsen i 1 mom. motsvarar 183 § i fastighetsbildningslagen. När

förrättningen verkställs är det viktigt att slutresultatet av den är ändamålsenligt och att beaktandet av den överenskommelse som avses ovan inte kränker någon sakägares rätt. Av denna orsak beaktas tryggheten av ställningen för innehavaren av den rätt som grundar sig på överenskommelsen först i andra hand vid förrättningen.

I enlighet med det som anförts ovan kan överenskommelsen inte godkännas som grund för förrättningen, om det uppdragas att överenskommelsen står i strid med förslaget till 4 § eller kommer att belasta fastigheten avsevärt mera än bestämmelserna i denna lag tillåter. Inte heller en vägrätt som baserar sig på en överenskommelse får således medföra betydande olägenhet för någon fastighet, och förrättningsmännen ska bedöma saken innan överenskommelsen godkänns som grund för förrättningen. En bestämmelse om saken föreslås i 2 mom.

**78 §. Uppgifter som ska antecknas i protokollet.** I 187 § i fastighetsbildningslagen föreskrivs tekniskt att de saker som framkommer vid förrättningen ska antecknas i ett protokoll eller i någon annan handling samt att dessa handlingar ska undertecknas. Protokoll ska föras vid ett förrättningsmöte. I protokollet antecknas sakägarnas yrkanden och innehållet i deras andra uttalanden samt avtal, förrättningsmännens avgöranden jämte motivering till dessa samt andra frågor av betydelse för förrättningen, om de inte ingår i någon annan handling som hör till förrättningen. Protokoll och andra handlingar som upprättas vid förrättningen undertecknas av förrättningsingenjören. Underskriften kan också vara en godkänd elektronisk signatur, som det föreskrivs om bland annat i 36 § i lagen om stark autentisering och betrodda elektroniska tjänster (533/2016).

Avvikelse från det som anförts i föregående stycke görs när fastighetsregisterföraren på grundval av en överenskommelse till exempel med stöd av 165 § 1 mom. (914/2011) i fastighetsbildningslagen beslutar om upphävande av en vägrätt eller någon annan rättighet som avses i lagen om enskilda vägar. Då upprättas inget protokoll. Eftersom fastighetsregisterförarens nämnda handläggning inte är muntlig förrättningshandläggning, upphävs vägrätt eller någon annan rätt genom fastighetsregisterförarens tillräckligt motiverade beslut som motsvarar ett förvaltningsbeslut och som vid behov förses med besväransvisning.

Bestämmelserna om registret över enskilda vägar trädde i kraft den 1 oktober 1975. De uppgifter som ska antecknas i registret över enskilda vägar har senare minskats. Målet har varit att förbättra den faktiska tillförlitligheten hos registret över enskilda vägar samt att undvika registrering av onödiga uppgifter. Till denna del har särskild uppmärksamhet fästs vid registreringen av i synnerhet personuppgifter. I denna paragraf föreskrivs dessutom att de uppgifter som avses i förslaget till 89 § 3 mom. ska antecknas i förrättningsprotokollet eller i någon annan förrättningshandling. Informationen till det väglag som berörs av förrättningen av enskild väg baserar sig på kontaktuppgifterna i registret över enskilda vägar och det innebär att dessa uppgifter måste från första början vara så tillförlitliga som möjligt. Väglaget ansvarar för att kontaktuppgifterna hålls aktuella.

**79 §. Kostnader för förrättning av enskild väg.** Enligt 1 mom. ska kostnaderna för en förrättning av enskild väg betalas av sökanden. Förrättningskostnaderna kan också påföras vägdelägarna enligt vägenheterna eller efter vad som prövas vara skäligt. Förrättningskostnaderna ska delas, på det sätt som föreskrivs i fastighetsbildningslagen, enligt den nytta som förrättningen medför. En sakägare som inte är vägdelägare kan, om detta med hänsyn till sakens natur prövas skäligt, påföras kostnaderna eller en del av dem, genom att övriga betalningsskyldigas andelar minskas i motsvarande mån.

I 2 mom. föreskrivs att om ett väglag bildas vid förrättningen ska väglaget påföras kostnaderna, såvitt möjligt.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller enligt 3 mom. även lokal förrättning av enskild väg samt åtgärder som genomförts i samband med förrättningen av enskild väg såsom fastighetsbestämning (rågång), ägobyte och överföring av område. Detsamma gäller ärenden som gäller en enskild väg som behandlats i samband med någon annan fastighetsförrättning. Om en lokal förrättning har anhängiggjorts på något annat sätt än på initiativ av Lantmäteriverket och om den har föranletts av ett allmänt intresse, kan förrättningskostnaderna eller en del av dem betalas av statens medel. Ett sådant beslut av förrättningsmännen får inte överklagas genom besvär. Om förrättningen anhängiggörs utan ansökan på förordnande av Lantmäteriverket, betalas förrättningskostnaderna av statens medel och de blir en slutlig utgift för staten.

På förrättningskostnaderna tillämpas enligt 4 mom. i övrigt 16 kap. i fastighetsbildningslagen. Om fastighetsregisterföraren har förordnat att en förrättning av enskild väg ska verkställas utan ansökan, ska 212 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen tillämpas.

**80 §. Registrering av förrättning av enskild väg.** I 1 mom. hänvisas till 192 § i fastighetsbildningslagen, som tillämpas på registrering av förrättningar av enskild väg. I 2 mom. föreskrivs om registrering av en lokal förrättning av enskild väg. Enligt bestämmelsen kan anteckning trots ändringssökandet göras i fastighetsregistret i fråga om de fastigheter som ändringssökandet inte gäller, om ändring har sökts i ett avgörande som fattats vid en lokal förrättning av enskild väg. Också i fråga om de fastigheter som ändringssökandet gäller kan den lokala förrättningen av enskild väg antecknas i fastighetsregistret, om sökandet av ändring inte påverkar fastställandet av vägrätten eller registeranteckningarna. Fastighetsregisterföraren ska i dessa fall anhålla om tillstånd för registrering hos jorddomstolen. Ärendet avgörs av jorddomstolens ordförande. Bestämmelsen motsvarar 86 § i landsvägslagen.

**81 §. Sökande av ändring i beslut som getts vid förrättning av enskild väg.** I paragrafen föreslås bestämmelser som motsvarar 51 § 3 mom. i den nuvarande lagen om hur ändring får sökas i ett avgörande som träffats vid en förrättning av enskild väg. Enligt huvudregeln gäller i fråga om sökande av ändring i ett beslut som getts eller en åtgärd som genomförts vid en förrättning av enskild väg som föreskrivs om överklagande i fråga om fastighetsförrättning. För att förrättningen inte ska fördröjas i onödan, begränsas i 1 mom. avsevärt rätten att söka ändring medan förrättningen pågår jämfört med den rätt att söka ändring som föreskrivs i 232 § i fastighetsbildningslagen (554/1995).

Separat besvär rätt under förrättningen kan tillåtas endast i undantagsfall. Sådan är möjligt för det första endast i fall som gäller förkastande av en jävsanmärkning som riktas mot förrättningsmännen. För det andra blir man vid förrättningen av enskild väg ibland tvungen att utreda och avgöra vilka som är sakägare. Såsom konstateras ovan är sakägare den som ansökt om förrättning och dessutom de personer vilkas rättsliga ställning direkt berörs av förrättningen utan att sakägarna uppräknas. Av denna orsak föreslås att medan förrättningen pågår kan man fortfarande överklaga även beslut som gäller rätten att vara sakägare vid förrättningen av enskild väg.

För det tredje blir man när en ny vägförbindelse bildas och även annars under en förrättning av enskild väg tvungen att avgöra ärenden som påverkar slutresultatet av hela förrättningen av enskild väg. Till dem hör i synnerhet frågor om vägens placering och vilka som är delägare, vilka kan vara stridiga. Med tanke på förrättningshelheten vore det ändamålsenligt att få lagkraftvunna beslut i dylika ärenden separat, varefter förrättningen kan fortsätta. Av denna orsak föreslås att beslut som gäller vägens placering eller vilka som är vägdelägare är separat överklagbara medan förrättningen pågår. I fråga om dessa avgöranden meddelas intermistiskt beslut och besväransvisning. För att förrättningen inte ska fördröjas i onödan föreslås att det ska vara beroende av förrättningsingenjörens prövning om ändringssökande tillåts i fråga om dessa åtgärder medan förrättningen pågår.

I förrättningspraxis har det dessutom framkommit fall där förrättningsmännen felaktigt har fattat beslut om att avbryta förrättningen, trots att inga sådana förutsättningar för att avbryta förrättningen som föreskrivs i fastighetsbildningslagen och denna lag förelegat. I dessa situationer kan verkställandet av förrättningen fördröjas avsevärt, eftersom den som ansökt om förrättningen eller andra sakägare inte har någon möjlighet att få förrättningen att fortsätta utom att ty sig till extraordinärt ändringssökande enligt rättegångsbalken. I ett sådant fall skulle begränsningen av ändringssökande i 1 mom. fungera tvärtemot det syfte för vilket begränsningen föreskrivs. Av denna orsak föreslås på samma sätt som i 51 § 3 mom. i den nuvarande lagen att ändring får sökas även i ett beslut som gäller avbrytande av förrättningen av enskild väg medan förrättningen pågår.

I 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till fastighetsbildningslagen, vars bestämmelser om sökande av ändring i fråga om förrättningar tillämpas i övrigt.

**82 §.** *Annan lagstiftning om förrättning av enskild väg.* Enligt 1 mom. kan närmare bestämmelser om förfarandet vid förrättning av enskild väg utfärdas genom förordning av statsrådet. Det kan till exempel behövas bestämmelser om när en förrättning av enskild väg ska behandlas som brådskande, på samma sätt som i statsrådets nuvarande förordning om enskilda vägar.

Utöver vad som föreskrivs i detta kapitel tillämpas på förrättning av enskild väg enligt 2 mom. dessutom vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om fastighetsförrättning. I lagen tas inte in detaljerade bestämmelser om t.ex. information, sakkunniga, ersättningar, minimibelopp för ersättningar som ska betalas, sysslomän, förrättningsförfarandet eller ändringssökande. Bestämmelser om införande i fastighetsregistret och om införande av väglag i registret över enskilda vägar, som utgör en del av fastighetsdatasystemet (FDS), finns i fastighetsregisterlagen (392/1985), om det inte bestäms om saken i denna lag. I 1 § 2 mom. i fastighetsregisterlagen föreskrivs att en uppgift som enligt vad som bestäms ska antecknas i fastighetsregistret anses ha antecknats i fastighetsregistret när uppgiften har registrerats i fastighetsdatasystemet, varom det föreskrivs i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster (453/2002).

I 3 mom. hänvisas till andra lagar som ska beaktas vid en förrättning av enskild väg. I naturvårdslagen föreskrivs bland annat om skydd av naturtyper och artskydd. Vid förrättningar av enskild väg och när andra myndighetsbeslut fattas ska naturvårdslagens bestämmelser iakttas. Naturvårdsaspekten ska enligt integrationsprincipen beaktas i alla projekt som gäller utnyttjande av miljön eller hushållning med naturresurser, såsom projekt som gäller enskilda vägar. På skyddsområden ska fredningsföreskrifter iakttas. Anläggningen och underhållet av enskilda vägar är beroende av dem (se t.ex. HD 2000:47) och en enskild väg kan också bli föremål för inlösen (HD 2002:79). I 29 § i naturvårdslagen föreskrivs om de naturtyper som medför att områden i naturtillstånd eller i ett därmed jämförbart tillstånd som hör till dem i princip inte får ändras. Enligt lagen om fornminnen är fasta fornlämningar fredade. Bestämmelserna i lagen om fornminnen ska beaktas vid förrättning av enskild väg och när andra myndighetsbeslut fattas. I vattenlagen föreskrivs bland annat om behovet av tillstånd. Vid förrättningar av enskild väg ska man beakta i synnerhet de skadliga verkningar som placeringen och anläggningen av vägen kan ha för fiskbeståndet och den övriga vattennaturen liksom eventuellt behov av tillstånd. I 10 § i skogslagen föreskrivs om särskilt viktiga livsmiljöer. Särskilt viktiga livsmiljöer ska beaktas när vägrätt bildas. Enligt 4 § 2 mom. ska vägrätten bildas så att vägen eller användningen av den inte medför onödiga olägenheter för miljön. Dessutom ska miljöskyddslagens bestämmelser iakttas vid förrättning av enskild väg och när andra myndighetsbeslut fattas, till exempel ska behovet av miljötillstånd utredas på grundvattenområden.

7 kap. Understöd

**83 §. Statens understöd.** I paragrafen föreskrivs om understöd som landskapen delar ut. I samband med landskapsreformen blir statsunderstödsuppgifter i anslutning till enskilda vägar en obligatorisk uppgift för landskapen (6 § 2 mom. i landskapslagen). Avsikten är att riksdagen ska fastställa anslagen till enskilda vägar i budgeten. Eftersom statsunderstödsanslaget till enskilda vägar delas ut till landskapen som särskild finansiering, kan det i enlighet med 3 mom. vid behov utfärdas närmare bestämmelser om utdelningen av statsunderstödsanslag till landskapen genom förordning av statsrådet. Vid behov kan det t.ex. utfärdas bestämmelser om på vilka grunder och kriterier understödsanslaget fördelas mellan landskapen. Fördelningen av statsunderstödsanslag mellan landskapen kan också avgöras i motiveringen till budgetmomentet. De enskilda vägarna är en del av trafiksystemet, och det är viktigt att också enskilda vägar och de understöd som delas ut för dem behandlas i landskapsstrategin och i landskapets trafiksystemplan. Avsikten är att bestämmelser om planen ska ingå i lagen om trafiksystem och landsvägar (lagen om ändring av landsvägslagen, som utvidgar lagens tillämpningsområde och ändrar lagens rubrik, bereds vid kommunikationsministeriet).

Med väghållning av enskild väg enligt 1 mom. avses anläggning och underhåll av vintervägar och broar som monteras ner varje år, anläggning av nya vägar samt flyttning, breddning och annan förbättring samt underhåll av vägar. Med vinterväg avses tillfälliga vägar byggda av snö och is, till exempel isvägar.

För att landskapen ska garanteras genuin frihet att välja understödsobjekt och möjlighet till samordning av understöd med kommunerna är även statsunderstödsriterierna vida. En enskild väg som understöds ska vara organiserad som ett väglag. Uppgifterna om vägen och väglaget i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet (Digiroad) ska vara uppdaterade i enlighet med vad som förutsätts i 50 §. Uppgifter som antecknas i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppgifter om viktbegränsningar enligt 56 § 9 punkten och uppgifter om eventuellt förbud eller begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom. Dessutom ges landskapen möjlighet att bevilja understöd till väglag för rådgivning och vägledning och för produktion av material och tjänster till stöd för dessa på det sätt som landskapen finner för gott. Dessa understödsriterier säkerställer bland annat att den administrativa informationen om väglagen är uppdaterad i registret över enskilda vägar. Dessutom motiverar de till organisering, som betraktas som ett viktigt element i en effektiv och professionell väghållning av enskilda vägar.

Landskapen kan bevilja understöd för underhållet av färjesträckor på enskilda vägar som en del av planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken i enlighet med 6 § 2 mom. i landskapslagen. Statsunderstödsanslaget till enskilda vägar, som beviljas landskapen som särskild finansiering, delas i fortsättningen upp i två delar. Understöd för underhåll av färjesträckor separeras från det understödsanslag som avses i 1 mom. Lagen om enskilda vägar ska inte innehålla bestämmelser om understödspraxis för färjesträckor.

I 2 mom. föreskrivs om bedömning av att understödsanslagets är tillräckligt. Tillräcklighetsbedömningen ska göras enligt landskapens fullmäktigeperiod. Vid bedömningen granskas behovet av statsunderstöd för enskilda vägar, de effekter som uppnåtts med understöden, den utveckling som förväntas samt dessas förhållande till utvecklingen av de offentliga finanserna samt förhållandet till de mervärdesskatter som uppburits hos väglagen.

**84 §. Understöd från kommunen.** I paragrafen föreskrivs om understöd för enskilda vägar som kommunen delar ut. Kommunerna kan fortfarande besluta fritt om understöd som beviljas för väghållning av enskilda vägar i enlighet med den gällande lagen. För kommunernas understöd anges två bidragskriterier. En enskild väg som understöds ska vara organiserad som ett väglag och uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet ska vara uppdaterade i enlighet med vad som förut-

sätts i 50 §, på samma sätt som det föreskrivs om statsunderstöd i 83 §. Understödkriterierna säkerställer bland annat att den administrativa informationen om väglagen är uppdaterad i registret över enskilda vägar. Dessutom motiverar de till organisering, som betraktas som ett viktigt element i en effektiv och professionell väghållning av enskilda vägar.

**85 §. Tillåtande av trafik på väg som får understöd.** I paragrafen föreskrivs om förbud mot trafik på vägar som får understöd. I 1 mom. sägs att om staten, landskapet eller kommunen understöder väglaget vid underhållet av en väg, får användningen av vägen för annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna inte förbjudas under den period som understödet avser. Det samma gäller en väg för vars underhåll kommunen svarar på sin bekostnad. 1 mom. ändras inte jämfört med den gällande lagen. I enlighet med det som föreslås i 28 § behöver andra än vägdelägarna tillstånd för att använda vägen, och en bruksavgift kan tas ut för användningen. Uttag av avgift för användning av vägen kan med stöd av momentet förbjudas i beslutet om understöd för underhåll av vägen.

Ett sådant förbud kan hänföra sig till exempel till en situation där kommunen understöder den enskilda vägen för att kommuninvånarna ska kunna använda ett rekreationsområde invid den enskilda vägen.

I 2 mom. föreskrivs att om annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna dock orsakar fatighetens eller registerenhetens ägare eller trafiksäkerheten avsevärd olägenhet, kan med kommunens samtycke trafik som gagnar andra än vägdelägarna förbjudas eller begränsas på en väg för vars underhåll det beviljas understöd eller en sådan väg stängas av. Kommunen ska begära utlåtande av landskapet innan den ger ett eventuellt samtycke, eftersom det också kan vara fråga om ett understöd som landskapet delar ut.

I 3 mom. föreskrivs om annan verksamhet och trafik än sådan som gagnar vägdelägarna i en situation där väglaget har fått understöd från staten, landskapet eller kommunen för anläggningen av vägen eller vägen har anlagts helt eller delvis med kommunens medel. Då ska under en tid av tio år efter det att den sista bidragsposten har lyfts eller efter det att kommunen har avslutat sitt vägarbete iakttas vad som i denna paragraf föreskrivs om användning av vägen för annan verksamhet eller trafik än sådan som gagnar vägdelägarna.

**86 §. Förbud mot betalning av skuld med understöd.** I paragrafen föreskrivs att understöd som beviljats av statens, landskapets eller kommunens medel får inte utmätas för betalning av en skuld. Understöd beviljas inte i efterhand, utan för väghållningsåtgärder inom en nära framtid. Sålunda är det inte möjligt att använda understödet för att betala en befintlig skuld. Understödet ska användas för den åtgärd för vilken det har beviljats.

**87 §. Tillämpning av statsunderstödslagen.** I paragrafen föreskrivs om tillämpning av statsunderstödslagen. Statsunderstödslagen (688/2001) ska tillämpas, om inte något annat föreskrivs särskilt i denna lag eller i någon annan lag. På understöd som beviljats av landskapet tillämpas enbart statsunderstödslagens 3 kap. om beviljande och utbetalning av statsunderstöd, 4 kap. om användning av statsunderstöd och övervakningen därav, 5 kap. om återbetalning och återkrav av statsunderstöd, 6 kap. om information och utlämnande av uppgifter samt 33 § om delgivning.

**88 §. Ändringssökande.** Ändring i beslut som gäller statsunderstöd som delas ut av landskapet söks genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns.

Enligt 2 mom. får landskapet söka ändring i kommunens beslut enligt 85 § 2 mom. hos förvaltningsdomstolen.

8 kap. Särskilda bestämmelser

**89 §. Register över enskilda vägar.** I paragrafen föreskrivs om registret över enskilda vägar på samma sätt som i nuläget. Registret över enskilda vägar förs av Lantmäteriverket. Registret över enskilda vägar ska liksom för närvarande vara en del av fastighetsdatasystemet på det sätt som avses i 3 § i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster (453/2002), dvs. den så kallade FDS-lagen. Fastighetsdatasystemet (FDS) består av uppgifterna i lagfarts- och inteckningsregistret, som förs av Lantmäteriverket, och i fastighetsregistret, som kommunerna ansvarar för, samt av andra uppgifter enligt vad som föreskrivs särskilt någon annanstans i lag. Uppgifterna i registret över enskilda vägar kan jämföras med andra uppgifter i fastighetsdatasystemet enligt 3 § i FDS-lagen. Fastighetsregisterkartan i FDS innehåller i själva verket redan uppgifter om enskilda vägar som förvaltas av väglag.

Eftersom registret över enskilda vägar innehåller personuppgifter, föreslås i 2 mom. en uttrycklig bestämmelse om registrets syfte. Det främsta syftet med registret över enskilda vägar är att möjliggöra inskrivning av vägrätter, servitut och andra nyttjanderättigheter som riktar sig på fastigheter och andra registerenheter för att styrka rättigheterna och trygga utomståendes intressen. Registeruppgifterna behövs också för att främja handläggningen av förrättningar av enskilda vägar, fastighetsförrättningar och vägärenden som avses i lagen om enskilda vägar och för att säkerställa tillgången till uppgifter. Till momentet fogas ett omnämnande av att registret över enskilda vägar också främjar utveckling av olika informationssystem. Dessa informationssystem gynnar särskilt näringslivets transporter.

I 3 mom. ingår på samma sätt som i nuläget de uppgifter som ska föras in i registret över enskilda vägar. En ny uppgift som ska föras in i registret över enskilda vägar är dock väglagets stadgar, om väglaget har fastställt sådana för sig i enlighet med 51 §. Enligt 1 punkten förs i registret in väglagets namn, nummer, den kommun inom vilken vägen löper och vägens utsträckning. I 2 punkten föreskrivs om de personuppgifter som ska föras in i registret över enskilda vägar. Som personuppgifter i fråga om väglagets syssloman eller bestyrelsens ordförande, som förts in i registret, lagras namn, personbeteckning och kontaktuppgifter samt ändringar i dessa uppgifter. Det är nödvändigt att lagra de föreslagna personuppgifterna i registret över enskilda vägar med hänsyn till registrets syfte. Registrets syfte förutsätter inte att känsliga personuppgifter förs in i registret. I 3 punkten ingår väglagets stadgar, som är en ny uppgift som ska föras in i registret över enskilda vägar. Enligt 4 punkten förs i registret in en nyttjanderätt som avses i 8 §, dvs. eventuell rätt till lagring av virke, bilplats, båtplats eller brygga och den fastighet som belastas av nyttjanderätten liksom uppgift om huruvida vägdelägarna har nyttjanderätten gemensamt eller om den innehas av några av dem. Enligt 5 punkten förs i registret in en vägs eller vägdelens anslutning till eller avskiljande från väglagets väg samt sammanslagning av två eller flera väglag eller delning eller upplösning av väglaget. I fortsättningen ska det vara möjligt att genomföra dessa åtgärder som gäller väglaget även genom väglagets eller väglagens egna beslut på det sätt som förklaras i detaljmotiveringen till 63 §. I dessa situationer ansvarar väglaget självt för att uppgifterna anmäls till registret. Enligt 6 punkten införs i registret över enskilda vägar ytterligare indragning eller upphörande av väglagets väg eller en del av vägen.

I 4 mom. föreslås bestämmelser om utlämnande av uppgifter ur registret över enskilda vägar. Registret över enskilda vägar är som en del av FDS också ett basregister som betjänar olika myndighetsintressen. Uppgifter om enskilda vägar behövs för många projekt som gäller fastigheter och vägar, såsom planering av markanvändningen och byggande. Förutom myndigheter kan även privata aktörer behöva uppgifter. Eftersom registret över enskilda vägar innehåller personuppgifter och offentlighetslagen tillämpas på utlämnandet av dem ur myndighetsregister, föreslås en hänvisning till denna i bestämmelsen. Eftersom personuppgiftslagen (523/1999) tillämpas på annan behandling av personuppgifter, föreslås även en hänvisning till

den lagen i bestämmelsen. Eftersom registret över enskilda vägar också är en del av fastighetsdatasystemet på det sätt som anges i 1 mom., tillämpas även 6 § i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster på utlämnandet av registeruppgifter. I bestämmelsen föreslås till denna del även en hänvisning till tillämpning av FDS-lagen vid utlämnandet av registeruppgifter.

Enligt förslaget får Lantmäteriverket lämna ut uppgifter ur registret över enskilda vägar utan hinder av 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet i elektronisk form för ett godtagbart ändamål. Vad som är godtagbara ändamål bedöms utifrån syftet med registret.

Enligt 6 § 3 mom. i FDS-lagen får Lantmäteriverket med hjälp av teknisk anslutning lämna ut uppgifter ur fastighetsdatasystemet till de myndigheter som specificeras i bestämmelsen samt på ansökan till andra aktörer. Uppgifter får lämnas ut och förmedlas till den som behöver uppgifter för samhällsplanering, fastighetsförmedling, fastighetsvärdering eller beviljande av och tillsyn över kredit eller för något annat jämförbart ändamål som har samband med fastigheter.

I 5 mom. föreslås bestämmelser om förvaringen av uppgifter som förs in i registret över enskilda vägar. Enligt momentet bevaras de uppgifter som ska föras in i registret över enskilda vägar permanent, om inte något annat föreskrivs genom lag. När uppgifter i registret ändras, ska det säkerställas att de tidigare uppgifterna bevaras och är användbara genom att de arkiveras separat eller på något annat sätt som datatekniken möjliggör.

Enligt 6 mom. får det också föreskrivas genom förordning om registret över enskilda vägar och förfarandet för införande av uppgifter i det. Eftersom lagen om enskilda vägar berör en stor del av vägnätet i Finland och eftersom även andra än experter läser och använder lagen vore det viktigt att föreskriva mera detaljerat om i synnerhet dataskyddet trots att Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG) träder i kraft på ett heltäckande sätt den 25 maj 2018.

**90 §.** *Ny prövning av ett ärende till följd av väsentligt förändrade förhållanden.* I paragrafen föreskrivs om sakägarens rätt att begära ny prövning av ett ärende som gäller upplåtande av vägrätt eller annan rättighet i anslutning till vägen eller fördelningen av väghållningsskyldigheten, om förhållandena väsentligt har förändrats efter beslut eller avtal om saken. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 103 § i den gällande lagen. Med stöd av paragrafen gör en väsentlig förändring i förhållandena det möjligt att t.ex. vid vägförrättning behandla och avgöra sådana frågor på nytt som det redan har fattats ett rättskraftigt, bindande beslut om.

Bestämmelser om konsekvenserna av förändrade förhållanden finns även på andra ställen i den föreslagna lagen. Exempelvis i 11 § 1 mom. föreskrivs att en mer ändamålsenlig vägförbindelse kan ordnas genom en annan befintlig väg på grund av ändrade förhållanden, varvid den tidigare vägrätten kan upphävas. I 11 § 2 och 3 mom. föreskrivs om upphävande av vägrätt på grund av att användningen av vägen medför ökad olägenhet, dvs. ändrade förhållanden, och om anläggning av en ny vägförbindelse eller ersättning för den ökade olägenheten Enligt 12 § 3 mom. kan en enskild vägrätt också upphävas på grund av en ny vägförbindelse eller annan väsentlig förändring i omständigheterna och enligt 36 § 1 mom. ska det göras behövliga ändringar i fördelningen av vägenheter på yrkande av en vägdelägare, om de omständigheter som inverkar på väghållningsskyldigheten eller fördelningen av den väsentligt har förändrats. Bestämmelsen i denna paragraf är dock en allmän bestämmelse om väsentligt förändrade förhållanden som också gäller andra situationer än dem som avses i de ovannämnda specialbestämmelserna.



Väsentliga förändringar kan exempelvis vara en ökning eller minskning i antalet vägar i området, eller sådana väsentliga förändringar i väganvändningen eller vägens ändamål eller ökade olägenheter på grund av väganvändningen som det också hänvisas till i de ovannämnda specialbestämmelserna. Utifrån den rättspraxis som gäller 103 § i den gällande lagen kan också t.ex. fastställande av en detaljerad plan för ett område där vägförbindelserna tidigare har ordnats genom en enskild väg innebära en sådan väsentlig förändring i förhållandena som avses i bestämmelsen.

**91 §. Omedelbar verkställighet av beslut.** I 1 mom. föreskrivs att utgångspunkten är att ett beslut som har fattats vid en förrättning av enskild väg eller en väglagsstämma får verkställas även om det har överklagats, om inte jorrdomstolen eller någon annan fullföljdsdomstol bestämmer något annat. Exempelvis betalningar som fördröjs på grund av besvär kan försvåra väglagets verksamhet, om ett beslut som gäller debiteringslängden måste ha vunnit laga kraft förrän avgifterna enligt den kan debiteras, i synnerhet om besvär från bara en räcker till för att hindra att beslutet verkställs i fråga om alla som ålagts att betala genom samma beslut.

I 2 mom. föreskrivs vilka beslut som ändå inte får verkställas förrän de har vunnit laga kraft. Sådana beslut är bildande av vägrätt i enlighet med 4 § för en ny väg, de rättigheter som avses i 8 §, dvs. rätt till lagring av virke, bilplats eller båtplats eller brygga, eller rätt enligt 22 § att flytta en konstruktion, anordning eller anläggning som hindrar anläggningen av en väg. Dessutom får beslut enligt 63 § om sammanslagning, delning och upplösning av väglag inte verkställas förrän de har vunnit laga kraft, eftersom dessa åtgärder inte ska betraktas som brådsakande, och det är inte ändamålsenligt att de eventuellt blir interimistiska i väntan på slutresultatet av ett överklagande. På motsvarande sätt får inte heller beslut som gäller bildandet av vägrätt som ger rätt att anlägga en ny väg eller bildandet av rättigheter som avses i 8 §, eller beslut som gäller indragning av vägar eller upphävande av rättigheter som avses i 8 § verkställas förrän de har vunnit laga kraft.

Eftersom även beslut som gäller betalningsskyldighet kan verkställas trots att de har överklagats, är det skäligt, som det föreskrivs i 3 mom., att ränta betalas på ett eventuellt överbetalt belopp som återbetalas. På det belopp som återbetalas ska betalas sex procents årlig ränta från betalningsdagen till dagen för återbetalning. Bestämmelsen stämmer överens med 203 § 4 mom. om återbetalning av överbetald ersättning i fastighetsbildningslagen, vilket också tillämpas på ersättningar som avses i 2 kap. i den här lagen.

**92 §. Säkerhet i samband med omedelbart verkställande.** I paragrafen föreskrivs att när ett beslut verkställs innan det har vunnit laga kraft ska den som har ansökt om verkställighet ställa säkerhet för ersättandet av den skada som sakägaren kan orsakas genom att det beslut som ligger till grund för verkställigheten ändras med anledning av besvär. På ställande av säkerhet tillämpas vad som föreskrivs om saken i utsköningsbalken. I 3 kap. 43–47 § i utsköningsbalken (705/2007) ingår allmänna procedurbestämmelser med tanke på sådana fall där verkställigheten av ett beslut eller en dom som inte vunnit laga kraft förutsätter att säkerhet ställs. Den föreslagna paragrafen motsvarar 91 § i den gällande lagen.

**93 §. Betalning av ersättning i ett för allt innan en åtgärd vidtas.** I paragrafen föreskrivs att en åtgärd enligt lagen om enskilda vägar, för vilken ersättning i ett för allt ska betalas, såsom byggande av en ny väg eller något annat byggande, inte får vidtas utan fastighetsägarens samtycke innan den ersättning i ett för allt som fastställts vid förrättningen har betalats. Om det beslut som gäller ersättningen har överklagats ska ersättning betalas till den del som överklagandet inte berör innan vägen kan börja byggas. I övrigt ska säkerhet ställas för verkställigheten av förrättningsmännens beslut på det sätt som föreskrivs i 95 §. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 92 § i den gällande lagen.

9 kap. Ikraftträdande

**94 §. *Ikraftträdande.*** I 1 mom. föreskrivs om ikraftträdande av lagen om enskilda vägar. Genom denna lag upphävs enligt 2 mom. den gamla lagen om enskilda vägar (358/1962), nedan den upphävda lagen.

**95 §. *Införandebestämmelser i anslutning till landskapsreformen.*** I 6 § 1 mom. 15 punkten i landskapslagen föreskrivs att uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar hör till landskapets uppgiftsområde. I förslaget till 83 § föreskrivs närmare om landskapets uppgifter vid fördelningen av statsunderstöd. För närvarande sköts statsunderstödsuppgiften vid Närings-, trafik- och miljöcentralerna. Det föreslås att dessa statsunderstödsuppgifter och den personal som sköter dem överförs till landskapet den 1 januari 2020. Det behöriga landskapet ska från och med den 1 januari 2020 sköta uppgifterna i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och använda den behörighet som hänför sig till dem.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till lagen om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen och lagstiftningen om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (nedan lagen om införande av landskapsreformen). Avsikten är att regeringens proposition som gäller den ska överlämnas till riksdagen våren 2018. Enligt momentet tillämpas på ställningen och tilläggs pensionsskyddet för den personal som sköter uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och som genom den föreslagna lagen om enskilda vägar övergår i anställning hos landskapen vad som föreskrivs i 3 kap. i lagen om införande av landskapsreformen.

I 3 kap. 9 § i lagen om införande av landskapsreformen föreskrivs om ställningen för den personal som överförs från staten i den förändringssituation som hänför sig till landskapsreformen.

Bestämmelser om ställningen för statligt anställda vid omorganisering av verksamhet och uppgifter finns i fråga om tjänsteinnehavare i statstjänstemannalagen (750/1994) och i fråga om arbetstagare i arbetsavtalslagen (55/2001). På omorganiseringar av uppgifter och verksamhet tillämpas också överlåtelsedirektivet (2001/23/EG).

I situationer där personalen byter arbetsgivare tillämpas i tjänstemanna- och arbetsrätten den s.k. principen om överlåtelse av rörelse. Med överlåtelse av rörelse avses enligt 5 e § i statstjänstemannalagen överlåtelse av en funktionell del av den statliga verksamheten till en annan arbetsgivare, om den del som överläts förblir oförändrad eller likartad efter överlåtelsen. Enligt 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen avses med överlåtelse av arbetsgivarens rörelse en överlåtelse av ett företag, en rörelse, en sammanslutning eller en stiftelse eller en funktionell del därav till en annan arbetsgivare, om den rörelse som överläts och som bedrivits som huvud- eller sidoverksamhet eller den överlåtna delen efter överlåtelsen förblir oförändrad eller likartad. Vid överlåtelsen av rörelse övergår de rättigheter och skyldigheter som arbetsgivaren har med anledning av de arbetsavtals- eller tjänsteförhållanden som gäller vid tiden för överlåtelsen på den nya arbetsgivaren.

I 9 § 1 mom. i lagen om införande av landskapsreformen föreskrivs att när vissa uppgifter som hör till närings-, trafik- och miljöcentralerna, KEHA-centret, regionförvaltningsverket, Palkeet och Valtori överförs till landskapen och landskapens nationella servicecenter, ska överföringen av dessa uppgifter och den personal som sköter dem betraktas direkt som överlåtelse av rörelse. Bestämmelserna om överlåtelse av rörelse i statstjänstemannalagen när det gäller statstjänstemän och i arbetsavtalslagen när det gäller statligt anställda arbetstagare ska således tillämpas på alla förändringar som genomförs i samband med landskapsreformen och som inne-

bär byte av arbetsgivare, oavsett om förändringarna uppfyller de kännetecken som anges för överlåtelse av rörelse i statstjänstemannalagen och arbetsavtalslagen.

Enligt principen för överlåtelse av rörelse överförs både uppgifterna och den personal som sköter dem till den nya organisationen. Från närings-, trafik- och miljöcentralerna, KEHA-centret, regionförvaltningsverken, Palkeet och Valtori övergår i och med landskapsreformen de personer som skött sådana uppgifter som ska överföras från dessa ämbetsverk till det landskap eller det nationella servicecenter för landskapen till vilket respektive persons arbetsuppgifter har överförts. Personal som anställts för viss tid överförs till landskapet för den tid viss-tidsanställningen gäller.

Vid överlåtelsen av rörelse är förvärvaren skyldig att iaktta det tjänste- och arbetskollektivavtal som den tidigare arbetsgivaren iakttagit så länge det är i kraft, även om förvärvaren inte är medlem i arbetsgivarförbundet i fråga (5 § i lagen om kollektivavtal (436/1946), 5 f § i statstjänstemannalagen). Efter att avtalet löpt ut ska det tjänste- eller arbetskollektivavtal som förvärvaren är skyldig att iaktta börja tillämpas. Denna ovannämnda princip gäller också lokala tjänste- och arbetskollektivavtal. Om ett lokalt tjänste- eller arbetskollektivavtal gäller tills vidare är det bindande för förvärvaren, om inte överlåtaren eller förvärvaren har sagt upp avtalet.

De anställda övergår direkt med stöd av införandelagen i landskapens tjänst som så kallade gamla anställda enligt principerna för överlåtelse av rörelse i statstjänstemannalagen och arbetsavtalslagen, och de bevarar de rättigheter och skyldigheter i anslutning till tjänste- eller arbetsavtalsförhållandet som gäller vid tidpunkten för överföringen. Detta gäller dock inte de rättigheter och skyldigheter som uttryckligen följer av ett tjänsteförhållande och som inte är utmärkande för ett arbetsavtalsförhållande när en tjänsteman övergår till anställning i arbetsavtalsförhållande hos förvärvaren.

De rättigheter och skyldigheter som arbetsgivaren har med anledning av de tjänste- eller arbetsavtalsförhållanden som gäller vid tiden för överlåtelsen, samt de förmåner som är förknippade med dessa, övergår efter överlåtelsen på den nya arbetsgivaren. Överlåtaren och förvärvaren ansvarar solidariskt för en lönefordran eller fordran av annat slag som härrör från tjänsteförhållandet, om den har förfallit till betalning före överlåtelsen. Överlåtaren är dock gentemot förvärvaren ansvarig för en fordran som förfallit till betalning före överlåtelsen, om inte något annat har avtalats.

Förvärvaren har inte rätt att säga upp ett tjänste- eller arbetsavtalsförhållande enbart på grund av överlåtelse av rörelse. Enligt 29 a § i statstjänstemannalagen och 7 kap. 5 § i arbetsavtalslagen får en tjänsteman och en arbetstagare i samband med en överlåtelse av rörelse utan iakttagande av uppsägningstiden säga upp anställningsförhållandet att upphöra på dagen för överlåtelsen eller senare, dock senast en månad efter att ha blivit underrättad om överlåtelsen.

För en del av de personer som arbetar vid de statliga ämbetsverk som omfattas av förändringen fördelas uppgifterna i samband med landskapsreformen så att en del uppgifter överförs till landskapen och en del till andra statliga ämbetsverk. Enligt 9 § 2 mom. i lagen om införande av landskapsreformen ska personen i sådana fall övergå i landskapets tjänst, om de uppgifter som överförs utgör minst hälften av hans eller hennes faktiska arbetsuppgifter. Den temporära landskapsförvaltningen och de statliga ämbetsverken ska tillsammans utreda de exakta årsarbetsverken för de uppgifter som överförs i god tid före den 31 december 2018. Vid förberedelserna inför personalöverföringarna är det viktigt att säkerställa att en nödvändig serviceproduktion kan tryggas i samband med övergången, och även i övrigt ska personalresurserna samordnas så att både landskapen och de statliga myndigheterna också framöver har tillräckligt med sakkunnig personal.

Principen om överlåtelse av rörelse tillämpas oberoende av i vilken ordning landskapens organisationer inrättas. En person kan således enligt principen om överlåtelse av rörelse övergå från ett statligt ämbetsverk direkt till ett landskap eller till en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande. Om en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande bildas först efter att landskapen redan har inlett sin verksamhet övergår personalen först till landskapet och därifrån till sammanslutningen i fråga.

I 9 § 3 mom. i lagen om införande av landskapsreformen föreskrivs dels om överföringen av personal till en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande, dels om en övergångsperiod, under vilken även en vidare överföring av uppgifter till en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande ska betraktas som överlåtelse av rörelse. Landskapskoncernen definieras i 4 § 1 mom. i landskapslagen. Landskapet och dess dottersammanslutningar bildar en landskapskoncern. Landskapets dottersammanslutning är en sammanslutning där landskapet har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen (1336/1997). Det som föreskrivs om landskapets dottersammanslutningar tillämpas även på stiftelser som landskapet har bestämmande inflytande över. Landskapen kan på så sätt ordna bolagiseringen av tjänsterna före den 31 december 2020, och personalen överförs då även när det gäller vidare överlåtelse enligt principen för överlåtelse av rörelse. Då är det möjligt att först genomföra en överföring till ett landskap och därefter till landskapets dottersammanslutning, och bägge överföringarna betraktas som överlåtelse av rörelse. Bestämmelsen tryggar personalens ställning och i praktiken en övergångsperiod för bolagiseringen. Bolagiseringen kan därmed genomföras kontrollerat och under ledning av ett landskapsfullmäktige som utsetts genom val. Om övergångsperioden för bolagisering föreskrivs det i 43 § i lagen om införande av landskapsreformen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet. En person ska övergå till en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande om de uppgifter som överförs utgör minst hälften av hans eller hennes faktiska arbetsuppgifter.

Enligt förslaget till 9 § 4 mom. i lagen om införande av landskapsreformen fastställas att om uppgifterna överförs till en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller en sammanslutning där landskapet har bestämmande inflytande, övergår tjänstemannen till ett arbetsavtalsförhållande. I 25 § 2 mom. i lagen om kommunala tjänsteinnehavare konstateras att om överlåtelsen sker till en privaträttslig sammanslutning, övergår tjänsteinnehavarna i arbetsavtalsförhållande hos förvärvaren. Statstjänstemannalagen innehåller ingen motsvarande bestämmelse.

I 3 kap. i lagen om införande av landskapsreformen föreskrivs dessutom om skyldigheten för sammanslutningar som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande att trygga att den personal som förflyttas från en statlig tjänst till ett bolag som bildas med anledning av landskapsreformen får förmåner som motsvarar de lagstadgade tilläggs pensionerna inom den offentliga sektorn. Landskapskoncernen definieras i 4 § 1 mom. i landskapslagen. Landskapet och dess dottersammanslutningar bildar en landskapskoncern. Landskapets dottersammanslutning är en sammanslutning där landskapet har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen. Det som föreskrivs om landskapets dottersammanslutningar tillämpas även på stiftelser som landskapet har bestämmande inflytande över. Sammanslutningar där landskapen har bestämmande inflytande är landskapens nationella servicecenter och andra sammanslutningar där landskapen tillsammans har sådant bestämmande inflytande som avses i 1 kap. 5 § i bokföringslagen (1336/1997).

Enligt motiveringen till 3 kap. 10 § i lagen om införande av landskapsreformen övergår personalen som gamla anställda till de landskap som bildas eller till sammanslutningar som hör till

landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande och bevarar de rättigheter och skyldigheter i anslutning till tjänste- eller arbetsavtalsförhållandet som gäller vid tidpunkten för överföringen. I bolagiseringarna av tjänsterna inom statsförvaltningen har tilläggspensionsförmånerna tryggats för den övergående personalen. Motsvarande förfarande har tillämpats också i verkställandet av bolagiseringsskyldigheten i fråga om kommunernas funktioner.

Bestämmelserna om hur pension tjänas in är numera desamma till innehållet inom den offentliga och den privata sektorn. Personer som börjat arbeta inom den offentliga sektorn före 1993 har dock tjänat in ett bättre pensionsskydd jämfört med den privata sektorn; deras pensions-tillväxt var 2,2 procent per år fram till slutet av 1994. Tilläggspension, som har tjänats in vid anställningar hos en kommun, en samkommun eller staten, betalas till den som fortsätter att arbeta hos ett av Kevas medlemssamfund eller staten fram till sin personliga eller yrkesbase-rade pensionsålder. Anställda som är födda 1960 eller senare får tilläggspension om anställningen fortgår oavbrutet tills de når den lägsta åldern för ålderspension enligt pensionslagen för den offentliga sektorn (81/2016). Rätt till ett tilläggsskydd har också en anställd som medan anställningsförhållandet pågår blir arbetsoförmögen. Från ingången av 2017 finns i 8 och 9 § i lagen om införande av pensionslagen för den offentliga sektorn (82/2016) bestämmelser om pensionstillväxten inom den offentliga sektorn före 1995 och om förutsättningen att en anställning fortgår oavbrutet.

Som ett led i beredningen av regeringens proposition som gäller införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen och lagstiftningen om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter föreslås det att lagen om Keva (66/2016) ändras så att landskapen och Kommun- och landskapsarbetsgivarna KT är medlemssamfund i Keva direkt med stöd av lagen. Med stöd av den föreslagna ändringen ska den personal som övergår från att ha varit anställd hos ett medlemssamfund i Keva till att vara anställd hos landskapen fortfarande omfattas av pensionsskyddet enligt pensionslagen för den offentliga sektorn och därmed också behålla sitt eventuella tilläggspensionsskydd. När det gäller statligt anställda föreskrivs i 10 § 2 mom. i lagen om införande av landskapsreformen att anställda som övergår till landskapen behåller sin rätt till tilläggspensionsskydd. Enligt de ändringar som föreslås i lagen om Keva kan de bolag som ägs av landskapen eller som är under deras bestämmande inflytande bli medlemssamfund i Keva på motsvarande sätt som de bolag som ägs av kommunerna eller samkommunerna eller som är under deras bestämmande inflytande. Ett landskapsägt bolag kan således ansöka om att bli medlemssamfund i Keva eller alternativt försäkra sin personal enligt lagen om pension för arbetstagare. Om bolaget är medlemssamfund i Keva omfattas personalen fortsättningsvis av den offentliga sektorns pensionsskydd. Om bolaget däremot tecknar en pensionsförsäkring hos ett arbetspensionsbolag förlorar personalen det lagstadgade tilläggspensionsskyddet och de lägre pensionsåldrarna.

Enligt paragrafens 3 mom. övergår till landskapen den 1 januari 2019 den statsägda lösa egendom, de rättigheter som gäller ägande, besittning och bruk av den lösa egendomen samt de immateriella rättigheter och tillstånd som hör till den verksamhet som hänför sig till landskapets i denna lag avsedda uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar. Staten och landskapet får också avtala om överföring av lös egendom på något annat sätt. På de egendomsarrangemang som avses i momentet tillämpas bestämmelserna om egendomsarrangemang i 4 kap. i lagen om införande av landskapsreformen.

I 4 mom. föreslås en hänvisningsbestämmelse om att bestämmelserna om temporär förvaltning av landskapen i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet ska tillämpas. I momentet föreslås finns en förtydligande bestämmelse om att 7–9 § i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet ska tillämpas

även på de uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar som överförs från staten till landskapen genom denna lag. Enligt 6 § 1 mom. i den införandelag som det hänvisas till svarar landskapets temporära beredningsorgan för beredningen av inledandet av landskapets verksamhet och förvaltning tills landskapsfullmäktige har valts och landskapsstyrelsen som tillsätts av landskapsfullmäktige har inlett sin verksamhet. Detta innebär att den uppgift som landskapets temporära beredningsorgan har med stöd av nämnda införandelag redan omfattar beredningen av inledandet av landskapets verksamhet och förvaltning i sin helhet, inklusive beredningen av uppgifter i enlighet med lagen om enskilda vägar. Paragrafen innehåller dock en förtydligande hänvisningsbestämmelse om att det temporära beredningsorganets uppgifter och behörighet enligt 7 § i den införandelag som det hänvisas till även omfattar uppgiftsöverföringarna till landskapen enligt denna lag. På motsvarande sätt omfattar även skyldigheten att delta i beredningen och rätten att få uppgifter uppgiftsöverföringarna till landskapen enligt de lagar som införs genom den nu föreslagna införandelagen.

**96 §. Övergångsbestämmelser som gäller anhängiga ärenden.** I paragrafen föreskrivs om behandlingen av ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft. Enligt 1 mom. överförs behandlingen av vid närings-, trafik- och miljöcentralerna anhängiga ärenden, som gäller statsbidrag för enskilda vägar och som enligt 97 § ska överföras till landskapet, till det behöriga landskapet när denna lag träder i kraft.

I 2 mom. tas in behövliga bestämmelser i anslutning till vägnämnders upphörande. Ärenden som är anhängiga i de kommunala vägnämnderna när denna lag träder i kraft slutbehandlas i vägnämnden i enlighet med den upphävda lagen. De kommunala vägnämnderna upphör efter en övergångsperiod vid utgången av 2020. Om det fortfarande finns anhängiga ärenden i vägnämnden den 31 december 2019, överförs de till de behöriga myndigheterna enligt denna lag och behandlas i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

De ärenden som gäller den i 3 § 3 mom. i lagen om enskilda vägar avsedda skyldigheten för en kommun att överta väghållningen och som är anhängiga vid närings-, trafik- och miljöcentralen vid ikraftträdandet av denna lag övergår enligt förslaget till 3 mom. i enlighet med denna lag till den behöriga myndigheten Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och behandlas i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

**97 §. Övergångsbestämmelser som gäller ändringssökande.** Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser om ändringssökande. Ändring i ett beslut som har fattats före lagens ikraftträdande söks enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. På sökande av ändring i beslut som meddelats före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Däremot, om en domstol upphäver ett beslut som har fattats före lagens ikraftträdande, och återförvisar ärendet att i sin helhet behandlas på nytt, ska ärendet behandlas och avgöras enligt denna lag.

**98 §. Andra övergångsbestämmelser.** I 1 mom. föreskrivs om vägområden som hör till befintliga vägar och som funnits vid lagens ikraftträdande. Deras vägområde motsvarar ett vägområde enligt denna lag sådant det var vid lagens ikraftträdande. Enligt 2 mom. tillämpas bestämmelserna i denna lag också på väglag som bildats före lagens ikraftträdande. Enligt 3 mom. gäller det som i 14 § föreskrivs om rättigheter som grundar sig på avtal även avtal som avses i 21 § i den upphävda lagen och på dem grundade rättigheter. I 4 mom. föreskrivs att i fråga om en sådan enskild väg vars väghållning före lagens ikraftträdande har ordnats i enlighet med sådan vägdelning som avses i 32 § i den upphävda lagen måste man före utgången av 2020 övergå till gemensam väghållning. I 5 mom. föreskrivs att vägar som anses vara enskilda vägar enligt 105–107 § i den upphävda lagen anses vara enskilda vägar även efter att den lagen upphävts, och på dem tillämpas denna lag.

För en bom eller avspärning som placerats ut i enlighet med lagen om enskilda vägar ska man enligt 6 mom. ansöka om tillstånd enligt 29 § 3 mom. före utgången av 2020 eller avlägsna den. Om en vägdelägare yrkar på det ska ärendet behandlas vid en förrättning av enskild väg redan tidigare.

Enligt 7 mom. tillämpas vad som i 86 § 3 mom. föreskrivs om tillåtande av trafik på väg som får understöd även på en väg vars väghållning har fått understöd på det sätt som avses i 96 § 2 mom. i den upphävda lagen.

## 1.2 Fastighetsbildningslagen

5 §. Det föreslås att hänvisningen i 2 mom. 8 punkten till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar.

103 §. Det föreslås att hänvisningen i 3 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Vissa språkliga preciseringar föreslås i den svenska texten.

156 §. Det föreslås att hänvisningarna i 3 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till hänvisningar till den föreslagna nya lagen om enskilda vägar. I den sista meningen i momentet föreslås dessutom en språklig ändring. Ett fel i den gällande svenska texten korrigeras.

159 §. Det föreslås att hänvisningen i 3 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. En språklig precisering föreslås i den svenska texten.

162 §. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. till 24 § i lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till 40 § i den föreslagna lagen om enskilda vägar. Den bestämmelse som det hänvisas till handlar om ersättningar för en tidigare anlagd väg när det gäller nya vägdelägare och sådana som använder vägen på grundval av bruksavgift.

165 §. Det föreslås att hänvisningar i 2 och 3 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till hänvisningar till den föreslagna lagen om enskilda vägar. I den svenska texten föreslås vissa språkliga preciseringar i båda momenten.

168 §. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Vissa språkliga preciseringar föreslås i den svenska texten.

## 1.3 Markanvändnings- och bygglagen

75 §. *Samnyttjoområden och allmänna områden.* Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. I den svenska texten föreslås dessutom en språklig precisering.

I 3 mom. stryks hänvisningarna till vägnämnder, eftersom det föreslås att vägnämnderna upphävs på det sätt som anges ovan. Eftersom vägnämnderna upphävs kan ärenden som gäller strandlag inte längre behandlas i vägnämnderna utan de ska skötas vid fastighetsförrättningar, som utgör huvudregel. Strandlagen ska fortfarande beröras av bestämmelserna om vägdelägare, väglag och vägavgift i lagen om enskilda vägar. Det föreslås dessutom att hänvisningen i 3 mom. till lagen om enskilda vägar 8 kap. ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen 5 kap. Vissa språkliga preciseringar föreslås i den svenska texten.

**92 §.** *Kommunens rätt till område för enskild väg.* Det föreslås att hänvisningen i paragrafen till 1 § i lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till 3 § i den föreslagna lagen om enskilda vägar.

**104 §.** *Gatuområden för vilka ersättning betalas.* Det föreslås att hänvisningen i 4 mom. till 1 § i lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till 3 § i den föreslagna lagen om enskilda vägar. I den svenska texten föreslås dessutom vissa språkliga preciseringar.

**107 §.** *Upphörande av rättigheter som hänför sig till gatuområden.* Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. till 1 § i lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till 3 § i den föreslagna lagen om enskilda vägar. I den svenska texten föreslås dessutom vissa språkliga preciseringar.

#### **1.4 Den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk**

**16 §.** *Byggande av skogsväg.* Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. till 5 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till 3 § 1 mom. 4 punkten i den föreslagna lagen om enskilda vägar. Det föreslås att hänvisningarna i 2 mom. ändras till hänvisningar till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Vissa språkliga preciseringar föreslås i den svenska texten.

**17 §.** *Ytterligare villkor för stöd för grundlig förbättring av en enskild väg.* Till 2 mom. fogas en hänvisning till understöd som betalas med stöd av den föreslagna lagen om enskilda vägar.

#### **1.5 Lagen om friluftsliv**

**6 §.** Det föreslås att hänvisningen i paragrafen till förrättningsmän för en vägförrättning enligt lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till förrättningsmän för en fastighetsförrättning enligt fastighetsbildningslagen. I den nya lagen om enskilda vägar föreslås ingen bestämmelse om förrättningsmän, eftersom den tidigare bestämmelsen om förrättningsmän har stämt överens med regleringen i fastighetsbildningslagen, och det finns inget behov av att avvika från denna reglering. Därför ska hänvisningen i fortsättningen vara en hänvisning till fastighetsbildningslagen.

**8 §.** Det föreslås att hänvisningen i 2 mom. till ersättningar som avses i lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till ersättningar som avses i den föreslagna lagen om enskilda vägar. Dessutom föreslås språkliga korrigeringar i momentets formulering.

**15 §.** Det föreslås att hänvisningen i paragrafen till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Dessutom ändras ordet vägförrättning i överensstämmelse med terminologin i den föreslagna lagen om enskilda vägar till förrättning av enskild väg.

#### **1.6 Lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt**

**3 §.** Det föreslås att hänvisningen i 2 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Dessutom ändras ordet vägförrättning i överensstämmelse med terminologin i den föreslagna lagen om enskilda vägar till förrättning av enskild väg. I den svenska texten görs en språklig korrigering.

**11 §.** Det föreslås att hänvisningen i paragrafen till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar.

#### **1.7 Lagen om ersättning för miljökador**



**12 §.** *Tillämpning av lagen vid förfaranden enligt vissa andra lagar.* Det föreslås att hänvisningen i paragrafen till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar.

### **1.8 Lagen om samfälliga skogar**

**39 §.** *Fogande av ett område och en fastighet till en samfällig skog.* Det föreslås att hänvisningen i 3 mom. till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Hänvisningen till 12 och 13 § i den tidigare lagen ändras till en hänvisning till 8 § i den föreslagna lagen om enskilda vägar, där det föreskrivs om nyttjanderättigheter som grundas för lagring av virke, bilplats, båtplats eller brygga.

### **1.9 Gruvlagen**

**87 §.** *Reglering av enskilda vägar.* Det föreslås att hänvisningarna i paragrafen till lagen om enskilda vägar ändras till hänvisningar till den föreslagna lagen om enskilda vägar. Dessutom ändras ordet vägförrättning i överensstämmelse med terminologin i den föreslagna lagen om enskilda vägar till förrättning av enskild väg. Hänvisningen i 2 mom. till 38 c § i den tidigare lagen ändras till en hänvisning till 76 § i den föreslagna lagen om enskilda vägar, där det föreskrivs om lokal förrättning av enskild väg.

### **1.10 Lagen om statens skogsbruksaktiebolag**

**4 §.** Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. 5 punkten till lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den föreslagna lagen om enskilda vägar.

## **2 Närmare bestämmelser och föreskrifter**

Närmare bestämmelser om förfarandet för att bemyndiga en utomstående aktör att ta hand om väghållningen (68 § 4 mom.), om förfarandet vid förrättning av enskild väg (82 § 1 mom.), om utdelningen av statsunderstödsanslag till landskapen (83 § 3 mom.) samt om registret över enskilda vägar och förfarandet för införande av uppgifter i det (89 § 6 mom.) kan enligt lagutkastet utfärdas genom förordning av statsrådet. I bestämmelsen beaktas dels frågor som även för närvarande regleras i statsrådets förordning om enskilda vägar och dels behoven av noggrannare bestämmelser enligt den föreslagna nya lagen.

Bemyndigandena att utfärda förordning ges i samband med den grundläggande bestämmelsen för varje fråga, och en närmare redogörelse över bemyndigandena ges i detaljmotiveringen för respektive paragraf, vilka det hänvisas till här. Med stöd av de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning får det inte föreskrivas om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, vilka enligt 80 § i grundlagen hör till området för lag, eller om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Bemyndigandena att utfärda förordning kan anses uppfylla kraven på exakthet och noggrann avgränsning. I propositionen ingår inte förslag om bemyndiganden att utfärda förordning för andra än statsrådet eller bemyndiganden att utfärda föreskrifter för andra myndigheter.

## **3 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

#### 4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Egendomsskyddet omfattar bland annat ägarens principiella rätt att använda sin egendom liksom rätt att begränsa och hindra andras möjligheter att använda egendomen. Ägarens rättigheter kan dock begränsas genom en lag som uppfyller de allmänna villkor som krävs av en lag som begränsar grundläggande rättigheter. Enligt 15 § 2 mom. i grundlagen bestäms angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning genom lag.

Vid tvångsinlösen är det i allmänhet fråga om att egendom tas från någon och överförs till någon annan. Även omfattande begränsningar av nyttjanderätten kan emellertid i vissa situationer ha sådana faktiska verkningar att de kan jämföras med fråntagande av egendom och innebära i grundlagen avsedd expropriation (GrUU 38/2012 rd, s. 2, GrUU 8/2011 rd, s. 2, GrUU 61/2010 rd, s. 3, GrUU 32/2010 rd, s. 5, GrUU 3/2005 rd, 3–4, GrUU 15/2004 rd, s. 4–5, GrUU 38/1998 rd, s. 3.) Vägrätt ska fortfarande vara en servitutsliknande rättighet, genom vilken en fastighet ges bestående rätt att använda ett område som tillhör en annan fastighet för ett visst ändamål. När vägrätt grundas är det i sak fråga om tvångsinlösen. Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att kravet på allmänt behov inte nödvändigtvis förutsätter att inlösen sker till gagn för ett offentligt samfund, utan mottagaren kan också vara någon annan part (GrUU 32/2010 rd, s. 5, GrUU 3/2005 rd, s. 4, GrUU 15/2004 rd, s. 4, GrUU 49/2002 rd, s. 4, GrUU 53/2001 rd, s. 2, GrUU 28/2000 rd, s. 4, GrUU 4/2000 rd, s. 4). Utskottet har emellertid framhållit att man då bör konkretisera kravet på ett allmänt behov med hjälp av materiella bestämmelser som tas in i lagen (GrUU 32/2010 rd, s. 5, GrUU 49/2002 rd, s. 4, GrUU 53/2001 rd, s. 2, GrUU 4/2000 rd, s. 4, GrUU 38/1998 rd, s. 7). Behovet av att bilda vägrätt konkretiseras i 4 § i lagförslaget, där det förskrivs om förutsättningarna för att bilda vägrätt. Grundlagsutskottet har ansett att kravet på full ersättning uppfylls om grunderna för och fastställandet av ersättningen för inlösen bestäms enligt inlösningslagen (GrUU 15/2004 rd, s. 4, GrUU 49/2002 rd, s. 4, GrUU 53/2001 rd, s. 2, GrUU 28/2000 rd, s. 4, GrUU 4/2000 rd, s. 4). Det kan emellertid också föreskrivas om inlösningsförfarandet och full ersättning genom en speciallag (GrUU 53/2001 rd, s. 2). Det kan anses att kravet på full ersättning uppfylls genom de bestämmelser om ersättning som föreslås i 15 § i lagen om enskilda vägar.

I denna proposition föreslås att det utöver servitut som berör vägområdet även ska kunna inrättas ett frisiktsområde som hör till en enskild väg, när den enskilda vägen ansluter till en landsväg eller en annan enskild väg eller när den leder till en plankorsning med järnväg, eller ett skyddsområde som kan sträcka sig högst 12 meter från körbanans mittlinje. Frisikts- och skyddsområden innebär att från dessa områden får det med stöd av vägrätten utanför gårdsområden avlägsnas naturlig växtlighet som skymmer sikten. Dessutom kan det bestämmas särskilt om bygginskränkning på frisikts- och skyddsområden. Beslut om frisikts- och skyddsområden fattas alltid särskilt vid en förrättning av enskild väg, och för att de ska inrättas krävs att det är viktigt med tanke på trafiksäkerheten och inte medför betydande olägenhet för någon fastighet. Bygginskränkning kan utfärdas endast när trafiksäkerheten nödvändigt kräver det. Förslagen innebär en inskränkning av fastighetsägarens äganderätt, eftersom bestämmelserna inskränker fastighetsägarens rätt att besitta, använda och utnyttja sin egendom på önskat sätt. Begreppen frisikts- och skyddsområde är etablerade i landsvägslagen och banlagen, men i den gällande lagen om enskilda vägar har avlägsnandet av växtlighet och andra inskränkningar på frisikts- och skyddsområden möjliggjorts genom olika myndighetsbehandlingar genom att en permanent inskränkning har utfärdats för något område. Även med den gällande lagen har det emellertid varit möjligt att utfärda bygginskränkning. Frisikts- och skyddsområden enligt lagen om enskilda vägar träder inte i kraft direkt med stöd av lagen, utan det ska fattas ett separat myndighetsbeslut om dem, där inrättandet av ett område som inskränker fastighetsägarens rätt alltid ska bedömas separat med avseende på de lagstadgade förutsättningarna, och det ska betalas behörig ersättning för inrättandet av området. Bestämmelser om ersättningar för grun-

dande av vägrätt, frisikts- och skyddsområde liksom för grundandet av andra rättigheter som inskränker fastighetsägarens äganderätt och om användningen av områdena föreslås ingå i 15 §. Vid behov kan ett område också upphävas.

På motsvarande sätt som för närvarande föreskrivs att om en anordning eller anläggning eller en fristående byggnad som inte används som bostad utgör sådant hinder för anläggning av ny väg eller flyttning av väg att anläggningen av vägen utan flyttning av anordningen, anläggningen eller byggnaden skulle medföra anseelig stegring av kostnaderna eller betydande olägenhet, kan vid förrättning av enskild väg rätt beviljas till flyttning av den till lämplig plats. En förutsättning är dessutom att flyttningen inte orsakar ägaren skada eller nämnvärt förfång. Ägaren till egendom som ska flyttas har enligt 33 § 1 mom. rätt att få ersättning för skada och olägenhet samt flyttningskostnaderna. Till skillnad från nuläget kan det i situationer som avses i 22 § på ägarens begäran även bestämmas att en byggnad ska inlösas. Detta utökar ägarens alternativ och förbättrar ägarens ställning i situationer där villkoren för flyttning är uppfyllda, men ägaren ändå anser att byggnaden till exempel inte längre fyller sitt ändamål eller blir onödig. Fastighetsägaren har rätt att fatta beslut om huruvida han eller hon framställer ett inlösningsskrav eller anser att ersättning för olägenheten är ett bättre alternativ. Vad gäller inlösen av byggnader kan det kan anses att kravet på full ersättning uppfylls genom de bestämmelser om ersättning som föreslås i 33 § i lagen om enskilda vägar, vilka motsvarar bestämmelserna om ersättning som ska betalas för bildande av vägrätt.

Väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna kan i fortsättningen ge tillstånd att placera samhällstekniska anordningar på vägområdet så att fastighetsägarens samtycke inte längre behövs. Även om vägområdena har inrättats endast för vägändamål, för att betjäna delägarnas trafikbehov och behov av att färdas och utföra transporter, är det med tanke på ett smidigt förfarande motiverat att förutsätta tillstånd att placera ledningar endast av den aktör som i själva verket förvaltar området. Lösningen ökar inte avsevärt vägservitutets belastande inverkan för fastighetsägaren. Frågor om ersättning för åtgärderna avgörs via bestämmelser i markanvändnings- och bygglagen samt informationssamhällsbalken.

Dessutom föreslås begränsningar i markägarens rätt att sätta upp en bom eller en annan avspärning på en enskild väg utan väglagets eller vägdelägarnas samtycke. Detta betraktas inte som någon betydande ny begränsning av äganderätten, eftersom fastighetsägaren genom vägrätten som belastar fastigheten redan har förlorat sin bestämmanderätt över området till vägrättsinnehavarna, som tillsammans beslutar om ärenden som gäller vägrätten. För att undvika oskäliga situationer har det dock ansetts nödvändigt att föreskriva om möjlighet för fastighetsägaren att myndighetsvägen få tillstånd att sätta upp en avspärning, om det finns särskilda skäl till det och överenskommelse om saken inte har nåtts med väglaget eller vägdelägarna.

Till äganderätten hänför sig också till exempel bestämmelserna om tillfälliga farvägar och transportrutter i 30 §. Det ska vara möjligt att använda någon annans område för en tillfällig farväg, om en enskild väg till följd av översvämning, ras, jordras, grävarbete för en ledning på vägområdet eller någon annan sådan orsak inte kan användas. Om det åter inte är möjligt att ordna en nödvändig transport via en befintlig väg, ska någon annans område tillfälligt kunna användas för en tillfällig transportrutt. På grundandet av sådana tillfälliga rättigheter tillämpas samma förutsättningar som när vägrätt ska grundas. Beslut om tillfällig farväg och transportrutt på någon annans område kan fattas vid en förrättning av enskild väg, om parterna inte har kommit överens om saken. Om behovet av en tillfällig farväg emellertid är överraskande och brådskande, och farvägen är nödvändig för fastigheternas trafikbehov, kan någon annans område börja användas för den tillfälliga farvägen också utan ett beslut som fattats vid en förrättning av enskild väg. Bestämmelser om ersättningar för dessa arrangemang föreslås i 32 §. Regleringen är noggrant avgränsad och gäller endast situationer som definieras i lagen, och åtgärderna är även i de situationerna möjliga endast när de lagstadgade förutsättningarna före-

ligger. Inskränkningarna i äganderätten kan anses vara exakta och noggrant avgränsade och syftet med dem kan anses vara godtagbart efter som de betjänar nödvändiga behov av att färdas och nödvändiga transportbehov. Exempelvis det faktum att arrangemanget är tillfälligt ger också åtgärderna rätta proportioner.

Finska medborgare samt utlänningar som lagligen vistas i landet har i 9 § 1 mom. i grundlagen tryggad rätt att röra sig fritt inom landet. Rätten att röra sig kan likaså inskränkas genom en lag som uppfyller de allmänna villkoren för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna. Ur rörelsefrihetens synpunkt innebär det enligt grundlagsutskottet i princip inget problem att den utomstående belastningen av en enskild väg begränsas eller avgiftsbeläggs för att trygga vägägarens rättigheter (GrUU 49/2002 rd s. 3).

I Finland har rättsordningen av tradition ansetts inbegripa en på sedvanerätt och delvis också lagstiftning baserad så kallad allemansrätt eller allmänna rättigheter att använda naturen och som var och en kan åberopa utan hinder av någon annans äganderätt. Allemansrätten skyddas inte i grundlagen (GrUB 25/1994 rd, s. 10/I). Den är enligt grundlagsutskottets mening dock inte helt utan betydelse för bedömningen av vilket slags inskränkningar grundlagen tillåter i rörelsefriheten för att skydda ägarens rättigheter (GrUU 49/2002 rd s. 2). Till allemansrättens natur hör att iaktta en viss försiktighet och finkänslighet och inte orsaka skador när man rör sig på någon annans mark. Enligt 28 § i propositionen, som gäller utomståendes väganvändning, ska tillståndsplikten inte gälla den som rör sig med stöd av allemansrätten. Användningen av vägen ska vara förenad med tillståndsplikt när det handlar om regelbundna eller tillfälliga transporter, regelbundet färdande eller verksamhet som klart ökar kostnaderna för underhållet av vägen. Bruksavgift kan tas ut för tillståndspliktig användning av vägen. Eftersom det ofta kan vara möjligt att konstatera att kostnader orsakats först i efterhand, har man i motiveringen med hjälp av exempel försökt visa på situationer där merkostnader i allmänhet orsakas, samt bedömt regelbunden och sporadisk väganvändning i anslutning tillståndsplikt.

Ansvar för naturen och dess mångfald, miljön och kulturarvet ligger enligt 20 § 1 mom. i grundlagen hos var och en. Enligt förarbetena till reformen av de grundläggande fri- och rättigheterna riktar sig ansvaret såväl till det allmänna som till privata fysiska och juridiska personer. Det konstateras att bestämmelsen är till sin karaktär närmast en programförklaring och det förverkligas genom stöd och förmedling av annan lagstiftning. Genom att stadga att alla bär ansvar vill man betona att miljövärden förutsätter en brett samarbete mellan olika instanser. Det ansvar som avses i bestämmelsen gäller bland annat den livlösa naturen, inklusive jord- och berggrund samt vattendrag. Den omfattar både förhindrande av ödeläggning av miljön eller miljöförstöring och aktiva åtgärder för att gagna miljön.

I propositionen beaktas miljöskyddssynpunkter med anknytning till grundlagens bestämmelse om miljöansvar. Detta syns i enlighet med integrationsprincipen genom att det hänvisas till miljölagstiftningen i flera bestämmelser, såsom i 19 § när det gäller anläggning av väg och i 85 § 2 mom. i anslutning till förrättningar av enskild väg. Redan bestämmelserna om förutsättningarna för att grunda vägrätt för att anlägga en ny väg, särskild i 4 § 2 mom., förverkligar målen för bestämmelsen om miljöansvar. Dessutom betonas i 4 § 3 mom. att vägrätt inte får grundas om anläggningen eller användningen av vägen är förbjudet med stöd av någon annan lag, eller om anläggningen av vägen kan medföra betydande förstörelse i naturen eller beskar kulturvärden i miljön eller på annat liknande sätt kränker allmänt intresse. Genom att bilda vägrätt kan man heller aldrig enligt vad som betonas i 19 § 3 mom. köra över andra miljörättsliga tillstånd som krävs. I 21 § föreslås en specialbestämmelse om anläggning av vägar på Naturaområden eller i närheten av sådana. Enligt bestämmelsen ska man i samråd med miljömyndigheten försöka finna ett sådant alternativt sätt att anlägga vägen där olägenheterna blir så små som möjligt på ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som införlivats i nätverket, om anläggningen av vägen betydligt försämrar de naturvärden på

grund av vilka ett område har införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000, och om inga hinder för anläggningen av vägen annars föreligger.

Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Bestämmelsens materiella syfte att trygga en sund miljö har beaktats i lagförslaget, bland annat i 2 kap., som gäller förutsättningar för att grunda vägrätt och andra nyttjanderättigheter, som 3 kap., som gäller väghållning.

Grundlagsutskottet har i samband med att man bedömt miljölagstiftningen behandlat förhållandet mellan 15 § om egendomsskydd och 20 § i grundlagen som en specialfråga. Utskottet har konstaterat att 20 § i grundlagen inte konstituerar individuellt konstaterbara förpliktelser och att den inte heller utgör en särskild grund för att inrikta toleransförpliktelser speciellt på markägarna. Å andra sidan utgör båda delar av samma bestämmelser om grundläggande fri- och rättigheter och kan därmed inverka på tolkningen av vardera i ett sammanhang där målet är att främja en hållbar balans mellan människan och naturen i lagstiftningsväg (GrUU 20/2010 rd, s. 2/II, GrUU 6/2010 rd, s. 2, GrUU 38/1998 rd, s. 3, GrUU 21/1996 rd, s. 2/I). Utskottet har i sin bedömning av godtagbarhet och proportionalitet när det gäller inskränkningar i användningen av egendom låtit grunder förankrade i 20 § i grundlagen väga särskilt tungt (se t.ex. GrUU 6/2010 rd, s. 3/I).

Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Enligt artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) ska envar vara berättigad till en rättvis och offentlig rättegång inom skälig tid och inför en oavhängig och opartisk domstol, som upprättats enligt lag, när det gäller att pröva hans rättigheter och skyldigheter eller anklagelser mot honom för brott.

Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna (Europadomstolen) har konstaterat att rätten att få tillträde till domstol inte är ovillkorlig, utan en stat kan begränsa denna rättighet med de metoder den väljer för att garantera ett effektivt tillträde till domstol i enlighet med artikel 6 i Europakonventionen. Det kan också ställas ekonomiska begränsningar för tillträde till domstol. Begränsningarna måste ändå ha ett godtagbart syfte, och de använda metoderna ska stå i rätt proportion till syftena. I besvärinstanserna kan de ekonomiska begränsningarna vara strängare, eftersom ärendet redan har prövats i första instans. Grundlagsutskottet underströk i sitt utlåtande (GrUU 29/2014 rd) att de grundläggande rättigheterna att få en rättvis rättegång och en sak behandlad utan dröjsmål är viktiga hörnstenar i rättsstaten. Var och en har rätt att få sin sak prövad på behörigt sätt i domstol eller hos någon annan myndighet inom en skälig tid och till skäliga kostnader. I en rättsstat måste både privatpersoner och företag ha möjlighet att få sin sak prövad i domstol utan rädsla för att drabbas av oskäliga kostnader eller dröjsmål.

När vägnämnderna upphör ökar delägarnas kostnadsrisk både i fråga om förrättningsärenden och fullföljdsärenden som gäller klander av väglagets beslut. Dessa ärenden har tidigare skötts av vägnämnderna. Kommunerna har kunnat subventionera vägnämndernas verksamhet på ett sätt som inte är möjligt när uppgifterna i huvudsak överförs till lantmäteriverket som förrättningar av enskild väg och i fråga om klander av väglagens beslut till tingsrätterna. De ekonomiska konsekvenserna för vägdelägarna bedöms ovan.

När man söker ändring i ett väglags beslut måste man i fortsättningen betala tingsrätternas rättegångsavgift för tvistemål, som är 500 euro, och övriga rättegångskostnader som åsamkar sakägarna, särskilt kostnader för ett eventuellt ombud. I ljuset av Europadomstolens avgrän-

depraxis är rättegångskostnaderna inte höga. Exempelvis rättegångskostnader på 2 400 och 24 000 euro i civila mål har enligt Europadomstolens åsikt inte automatiskt stått i strid med artikel 6, men eftersom den senare summan motsvarade medellönen under ett år (i Polen), var den oskälig i förhållande till sakägarens ekonomiska ställning (Podbielski & PPU Polpure mot Polen 2005 och Kreuz mot Polen 2001). Avgifterna kan inte anses strida mot den ståndpunkt som kräver att kostnaderna ska vara skäliga. Avgifternas ökande styrande inverkan är ägnad att stöda målsättningen att man ska få sin sak behandlad utan dröjsmål. De föreslagna avgiftsnivåerna styr eventuellt sakägarna att noggrannare än förr överväga om en sak ska föras till domstol. De för vilka avgiften utgör ett verkligt hinder mot att få tillträde till domstol är dock med stöd av 7 § i lagen om domstolsavgifter (1455/2015) befriade från avgiftsskyldigheten. Bestämmelser om grunderna för fastställande av avgifter för fastighetsförrättningar ingår åter i lagen om fastighetsförrättningsavgift (558/1995). Enligt huvudregeln, som gäller även förrättningar av enskild väg, ska fastighetsförrättningsavgiften till sin storlek motsvara de totala kostnader som fastighetsförrättningen orsakar staten eller kommunen (självkostnadsvärde).

Begräsningarna av rätten att röra sig, skyddet av privatlivet och egendomsskyddet i den föreslagna lagen om enskilda vägar bör anses vara exakt avgränsade och de bör även annars anses uppfylla de allmänna villkoren för att begränsa grundläggande rättigheter, såsom kraven på att begräsningarna ska vara godtagbara och proportionella. Förslaget begränsar inte det rättskydd som tryggas i grundlagen och grundlagens bestämmelse om miljöansvar har beaktats. Med anledning av vad som anförts ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Propositionen innehåller emellertid principiellt viktiga frågor, särskilt när det gäller skyddet för äganderätten, om med beaktande av hur omfattande nätet av enskilda vägar är har dessa frågor omfattande konsekvenser för medborgarnas ställning. När den gamla lagen om enskilda lagar från 1963 ersätts med en ny författning, vore det bra att säkerställa att systemets grunder överensstämmer med grundlagen. Regeringen finner det därför motiverat att grundlagsutskottet ombeds yttra sig om propositionen.

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

1.

## Lag

### om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

#### Allmänna bestämmelser

1 §

##### *Lagens syfte*

Syftet med denna lag är att trygga vägförbindelser som behövs för bosättning, näringsliv och andra samhälleliga behov till fastigheter som inte finns längs landsvägs- eller gatunätet, samt att trygga att nätet av enskilda vägar upprätthålls och utvecklas som en del av trafiksystemet. Syftet med lagen är även att i ärenden som gäller enskilda vägar garantera rättsskydd för sakägarna och likabehandling av vägdelägarna.

2 §

##### *Tillämpningsområde*

Denna lag innehåller bestämmelser om enskilda vägar och vägrätt, om inrättande, bildande och upplåtande, om ändring och flyttning och om indragning och upphävande av dessa, om väghållning av enskilda vägar och förrättning av enskild väg samt om vägdelägarnas, fastighetsägarnas och övriga sakägares rättigheter och skyldigheter.

Denna lag tillämpas även på andra enskilda vägar än de som har anlagts med stöd av denna lag, om inte något annat föreskrivs i någon annan lag. Denna lag tillämpas även på detaljplanelämningsområden, dock inte i fråga om servitut som avses i 154 § 1 mom. 11 punkten i fastighetsbildningslagen (554/1995).

Denna lag tillämpas inte på sådana vägar som endast ägaren eller innehavaren av fastigheten har rätt att använda. På sådana vägar som andra personer än ägaren eller innehavaren av fastigheten har rätt att använda med stöd av ett avtal parterna emellan, tillämpas denna lag enbart till de delar som uttryckligen anges.

3 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *enskild väg* en vägtrafikled som i första hand betjänar ett enskilt transportbehov och där det till förmån för minst en fastighet har bildats eller upplåtits vägrätt som servitut,

- 2) *vägrätt* rätt att använda en annan fastighets område permanent för vägförbindelse,
- 3) *befintlig väg* enskild väg som anlagts med stöd av denna lag, lagen om enskilda vägar (358/1962) eller en i 2 § 2 mom. avsedd lag eller ett obebyggt område där det har bildats vägrätt,
- 4) *skogsväg* en väg som huvudsakligen är avsedd för de transporter som skogsbruket kräver,
- 5) *vägdelägare* ägaren till en fastighet till vilken det hör vägrätt samt andra som har fått vägrätt,
- 6) *väglag* en sammanslutning av vägdelägare som bildats för att sköta vägärenden i fråga om en eller flera vägar,
- 7) *syssloman* en person som har utsetts att verka som organ för skötsel av väglagets ärenden,
- 8) *bestyrelse* ett organ bestående av flera medlemmar som har valts att sköta väglagets ärenden,
- 9) *vägområde* det område som vägrätten omfattar och där områden, konstruktioner och anordningar som behövs för vägen, såsom körbana, gång- och cykelbana samt vägren, slänt, vägbank, dike, skilje- och gränsremsa, mötes- och vändplats, upplagsplats som behövs för väghållning i anslutning till vägen, belyningsanordningar och trafikordningar, bro, trumma, bullerhinder, färja med färjeläge och färjeled, skyddsräcke och vägmärke, kan placeras,
- 10) *väghållning* anläggning och underhåll av väg,
- 11) *anläggning av väg* anläggning av ny väg samt flyttning eller breddning och annan förbättring av befintlig väg,
- 12) *underhåll av väg* reparations- och skötselåtgärder som behövs för att bibehålla vägen i ett skick som motsvarar dess ändamål,
- 13) *vägenhet* en för varje fastighet eller innehavare av vägrätt specifik grund för hur väghållningsskyldigheten och kostnaderna för den fördelas mellan vägdelägarna i form av vägavgifter,
- 14) *särskild rättighet* nyttjande-, servituts-, lösgörnings- och med dessa jämförbar rätt till annan tillhörig fastighet eller annat jord- eller vattenområde samt byggnad och anläggning. Vad som i denna lag föreskrivs om vägrätt gäller också sådan med stöd av någon annan lag bildad servitutsrätt eller annan bestående nyttjanderätt som upplåtits för en enskild vägförbindelse.

Vad som i denna lag föreskrivs om fastigheter gäller även outbrutet område, samfälld skog som avses i lagen om samfällda skogar (109/2003) och gruva samt byggnad eller anläggning som är permanent uppförd på annans mark.

Vad som i denna lag föreskrivs om fastighetens ägare gäller även en sådan innehavare av en fastighet som har beståenderätt att besitta fastigheten.

## 2 kap.

### Vägrätt och andra vägrelaterade rättigheter

#### 4 §

##### *Förutsättningar för bildande av vägrätt*

Om det är viktigt för en ändamålsenlig användning av en fastighet och det inte medför någon betydande olägenhet för någon annan fastighet eller registerenhet eller för en vägdelägare i en befintlig väg, ska det till förmån för fastigheten som servitut bildas en permanent vägrätt till ett vägområde som behövs för anläggning av en ny väg eller upplåtas vägrätt till en befintlig väg.

Vägrätten ska i mån av möjlighet bildas på ett sådant sätt att ändamålet med vägen uppnås så förmånligt som möjligt och att vägen eller användningen av den inte medför onödig olägenhet för miljön eller större skada eller olägenhet för någon än vad som är nödvändigt.



## RP 147/2017 rd

Vägrätt får inte bildas, om det är förbjudet enligt någon annan lag att anlägga eller använda den vägen, om det är oändamålsenligt för det befintliga vägnätet att upplåta vägrätt eller om anläggning av vägen kan medföra betydande äventyrande av trafiksäkerheten, förstörelse i naturen eller beskära kulturvärden i miljön eller på något annat liknande sätt kränka ett allmänt intresse. Vägrätt får inte bildas på ett sådant sätt att den kan försvåra genomförande av en detaljplan.

Bestämmelser om beslutsfattande om vägrätt och andra ärenden som avses i detta kapitel finns i 18 §.

### 5 §

#### *Bestämmande av vägområden och frisikts- och skyddsområden*

När vägrätt bildas för anläggning av en ny väg ska det vägområde bestämmas som behövs för dragningen av vägen och en ändamålsenlig konstruktion, och området ska vid behov märkas ut i terrängen. Det kan bestämmas att ett vägområde ska vara bredare än vad som behövs för dragning och konstruktion, om en planerad förbättring av vägen kräver det. Om en vägdel berörs av flera vägrätter, ska de vägrätter som har bildats som smalare utvidgas till att motsvara den bredaste vägrätten.

Om det är viktigt med tanke på trafiksäkerheten och inte medför betydande olägenhet för någon fastighet, kan det dessutom bestämmas att en enskild väg utöver vägområdet ska omfatta

1) ett frisiktsområde, om en enskild väg ansluter till en landsväg eller en annan enskild väg eller leder till en plankorsning med järnväg,

2) ett skyddsområde som sträcker sig högst 12 meter från körbanans mittlinje.

Från vägområden och frisikts- och skyddsområden som har bestämts höra till en väg får det med stöd av vägrätten utanför gårdsområden avlägsnas naturlig växtlighet som skymmer sikten. Om trafiksäkerheten nödvändigt kräver det, kan tillstånd beviljas särskilt för avlägsnande av en sådan byggnad eller anläggning eller sådan växtlighet som finns utanför vägområdet och som med stöd av vägrätten annars inte får avlägsnas.

Om trafiksäkerheten nödvändigt kräver det, kan förbud utfärdas mot att nya byggnader uppförs på frisikts- och skyddsområden (bygginskränkning). Undantag från en bygginskränkning kan beviljas, om detta inte avsevärt äventyrar trafiksäkerheten. På undantag tillämpas i övrigt markanvändnings- och bygglagens (132/1999) bestämmelser om mindre undantag i samband med bygglov.

### 6 §

#### *Vägrätt till förmån för annat än en fastighet*

Om en befintlig väg är viktig för en aktörs näringsidkande eller övriga verksamhet ska vägrätt upplåtas för verksamhetsutövaren, om vägens konstruktion lämpar sig för sådan trafik och om användningen av vägen inte medför betydande olägenhet för någon fastighet, annan registerenhet eller vägdelägare eller orsakar en i 4 § 3 mom. avsedd kränkning av ett allmänt intresse.

Vägrätt för användning av en befintlig väg för allmän trafik kan upplåtas till förmån för staten, landskapet eller kommunen, om det är viktigt för att ordna trafiken på ett ändamålsenligt sätt, om förutsättningarna i 1 mom. uppfylls och om ett vägslag har bildats för skötseln av vägärenden.

7 §

*Skyldighet att bli vägdelägare*

Vägrätt kan på ansökan bildas till förmån för en fastighet mot fastighetsägarens vilja, om fastigheten helt eller delvis finns på ett område som en enskild väg betjänar genom att vägen behövs eller kan användas för fastighetens transportbehov.

Vägrätt kan dock inte mot fastighetsägarens vilja bildas till förmån för en fastighet så länge som vägen inte används för fastigheten. Om ägaren för fastighetens räkning uppger sig avstå från att använda vägen på grund av en annan vägförbindelse till fastigheten eller av en annan liknande orsak, kan inte vägrätt bildas till förmån för fastigheten.

Vägrätt till förmån för staten kan bildas mot statens vilja, om förutsättningarna i 6 § 2 mom. uppfylls och om vägen i betydande grad används för allmän trafik till en landsväg eller till ett objekt som staten förvaltar.

8 §

*Bildande av annan rätt i anslutning till enskild väg*

Till förmån för en fastighet kan det i anslutning till en enskild väg bildas en bestående rätt till ett område som behövs för

1) lagring av virke (*upplagsplats*), om det är viktigt på grund av virkestransporter från fastigheten,

2) en bilplats (*område för bilplats*), om det inte skäligen är möjligt att anlägga en väg ända fram till fastigheten och området för bilplats är viktigt för att fastigheten ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt,

3) en båtplats eller båtbygga (*område för båtplats*), om det mellan fastigheten och vägen finns ett vattenområde som utgör ett hinder för en vägförbindelse.

På bildande av rättigheter som avses i 1 mom. tillämpas vad som i 4 § föreskrivs om bildande av vägrätt.

9 §

*Bildande av tidsbegränsad eller i övrigt begränsad rätt*

En vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt kan bildas för viss tid, om det på grund av en förutsebar förändring i förhållandena eller av andra särskilda skäl inte ska anses vara ändamålsenligt att en bestående vägrätt bildas. Då ska det bestämmas en tidpunkt fram till vilken den tidsbegränsade vägrätten gäller. Vid behov kan det även bestämmas en händelse som leder till att den tidsbegränsade vägrätten upphör före den angivna tidpunkten.

Om en vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt inte kan bildas på grund av den avsevärda olägenhet det medför, kan rätten ändå bildas om olägenheten kan undvikas genom att väghållningen och användningen av vägen begränsas på behövligt sätt.

10 §

*Flyttning av enskilda vägar samt meddelande och ändring av bestämmelser som begränsar användningen av vägen*

Vägrätten kan ändras och den väg som har anlagts med stöd av den får flyttas om förutsättningarna i 4 § uppfylls på grund av ändrade förhållanden, om

1) flyttning av vägen kan undanröja en olägenhet som vägen eller användningen av den medför,

2) en vägdelägare får betydande nytta av att vägförbindelsen förkortas, eller

3) det är nödvändigt för trafiksäkerheten att flytta vägen.

Flyttning av väg som sker på ansökan av fastighetens ägare för att undanröja eller minska en sådan olägenhet för ägarens fastighet som avses i 1 mom. 1 punkten genomförs genom att vägen flyttas till en annan plats på ägarens område. Av särskilda skäl kan vägen även flyttas till något annat ställe.

Vägdelägarna kan förpliktas att delta i kostnaderna för flyttningen i det förhållande som deras vägenheter anger eller på något annat sätt, med beaktande av den särskilda nytta som flyttningen av vägen medför för fastighetens ägare eller av särskilda skäl kan kostnaderna fördelas med beaktande av i 1 mom avsedd olägenhet som nyttjandet av vägen medför.

På grund av ändrade förhållanden kan sådana nya bestämmelser som avses i 9 § 2 mom. och som begränsar användningen av vägen meddelas eller tidigare meddelade bestämmelser om användningen av vägen ändras, om man därigenom kan undanröja eller minska den olägenhet som vägen eller användningen av den orsakar på grund av ändrade förhållanden.

Vad som i denna paragraf föreskrivs om väg tillämpas även på områden för vilka det bildats en i 8 § avsedd rätt.

## 11 §

### *Omorganisering av vägrätter på grund av att förhållandena eller väganvändningen förändrats*

Om trafiken till en fastighet på grund av ändrade förhållanden eller om sådan användning av väg som avses i 6 § 1 eller 2 mom. kan ordnas på ett ändamålsenligare sätt genom en annan befintlig väg, kan fastigheten eller en i 6 § avsedd aktör under de förutsättningar som anges i 4 eller 6 § få motsvarande vägrätt för en sådan väg och den tidigare vägrätten samtidigt upphävas.

När en vägdelägares användning av en väg har förändrats så att det medför oskälig olägenhet för en fastighet genom vars område vägen löper eller för en vägdelägare, kan vägrätten upphävas om det i stället för denna rätt samtidigt upplåts vägrätt till en annan befintlig väg eller till en ny väg.

Om en oskälig olägenhet inte kan undanröjas genom arrangemang som avses 2 mom. och vägrätten är nödvändig för att den vägdelägare som vållar olägenheten ska kunna använda sin fastighet på ett ändamålsenligt sätt eller för att verksamhet som avses i 6 § 1 mom. ska kunna bedrivas, ska fastighetsägaren eller den i 6 § 1 mom. avsedda verksamhetsutövaren betala ersättning för den ökade olägenhet som den förändrade användningen av vägen medför. Ersättningen bestäms vid förrättningen av enskild väg.

## 12 §

### *Indragning av enskilda vägar och vissa områden samt upphävande av rättigheter*

Enskilda vägar samt upplagsplatser och områden för bilplatser och båtplatser eller delar av dem kan dras in, om omständigheterna har förändrats så att det inte längre finns förutsättningar för en vägrätt till en väg eller vägdel eller för en i 8 § avsedd rätt, och vägen eller vägdel eller en i 8 § avsedd rätt inte är nödvändig för någon vägdelägare. På motsvarande sätt kan ett frisikts- eller skyddsområde eller delar av ett sådant avskaffas, om omständigheterna har för-

ändrats så att det inte längre finns förutsättningar enligt 5 § 2 mom. för ett frisikts- eller skyddsområde.

Dessutom kan enskilda vägar, upplagsplatser och områden för bilplatser och båtplatser eller delar av sådana dras in och frisikts- och skyddsområden eller delar av sådana avskaffas, om det allmänna behovet kräver det. Om detta leder till att vägförbindelserna bryts, ska nya vägförbindelser ordnas genom att de rättigheter som behövs för dem beviljas.

En enskild vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt kan också upphävas om en vägdelägare yrkar på det och om rätten i fråga inte längre behövs för en fastighet eller för den väganvändning som avses i 6 § 1 eller 2 mom. på grund av en ny vägförbindelse eller annan väsentlig förändring i omständigheterna.

Om en vägdelägare har ansökt om att vägrätten ska upphävas för att vägförbindelsen ska kunna ordnas på ett mer ändamålsenligt sätt via en annan befintlig enskild väg, kan vägrätten upphävas även villkorligt så att upphävandet inte träder i kraft förrän vägdelägaren får vägrätt till den andra enskilda vägen.

Om en väg eller vägdel dras in, övergår vägområdet utan ersättning i markägarens besittning.

### 13 §

#### *Upphörande av enskild väg och ändring till gata*

En enskild väg eller vägdel upphör när ett gatuhållningsbeslut enligt 86 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen har fattats om byggande eller förbättring av en gata som förmedlar dess trafik. I gatuhållningsbeslutet ska det fastställas vilka vägar eller vägdelar som ska upphöra. Kommunen ska på begäran lämna vägdelägare och väglag sådana uppgifter om markanvändningen som den har kännedom om till den del de kan påverka gatuhållningsskyldighetens inträde.

När kommunen har blivit gatuhållningsskyldig för en gata till vilken trafiken på en enskild väg eller en vägdel är avsedd att överföras, eller kommunen har börjat bygga en sådan gata, måste kommunen överta väghållningen av en sådan enskild väg eller vägdel som ändras till gata. En vägdelägare eller ett väglag har rätt att föra frågan om kommunens skyldighet att överta väghållningen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet för behandling, och myndigheten kan vid vite ålägga kommunen att fullgöra denna skyldighet.

Om det vägområde där den enskilda väg som ska upphöra finns inte hör till en sådan gata som avses i 1 eller 2 mom. ska 12 § 5 mom. tillämpas.

### 14 §

#### *Avtalsgrundad rätt till väg*

Om rätten att bygga väg över någon annans fastighets område eller att använda en befintlig väg eller en i 8 § avsedd rätt grundar sig på ett avtal mellan parterna, binder avtalet endast dem som ingått eller godkänt avtalet eller är arvingar till dem.

På sådan på avtal grundad rätt ska vad som i denna lag föreskrivs om upphävande av vägrätt, indragning av väg eller vägdel samt upphävande av rätt enligt 8 § tillämpas.

### 15 §

#### *Rätt till ersättning*

## RP 147/2017 rd

Fastighetens ägare, en innehavare av en särskild rättighet och en vägdelägare har rätt att få ersättning för skada, olägenhet eller kostnad som bildande, upplåtande, ändring eller upphävande av en i denna lag avsedd rätt eller någon annan åtgärd som grundar sig på detta kapitel medför. Ersättning som betalas till en innehavare av en särskild rättighet ska beaktas när ersättningen till fastighetens ägare bestäms.

Rätt till ersättning föreligger dock inte om det överenskommits eller uppenbarligen förutsatts att ersättning inte betalas ut. Rätt till ersättning föreligger heller inte med anledning av åtgärder som har genomförts på det område som vid en förrättning av enskild väg anvisats för väg, om dessa har inletts först efter det att området anvisats för vägändamål. Ersättningen ska då bestämmas till det belopp den skulle ha utgjort om åtgärderna inte hade vidtagits.

För olägenhet som uppstår till följd av en bygginskränkning enligt 5 § 4 mom. kan det bestämmas att ersättning ska betalas endast om olägenheten är synnerligen betydande.

### 16 §

#### *Ersättningsansvar*

Skyldig att betala ersättning enligt 15 § är den som drar nytta av åtgärden.

Ersättningar som beror på åtgärder enligt 11 § 1 mom. betalas av den som har krävt att åtgärden vidtas. Ersättningar som beror på åtgärder enligt 11 § 2 mom. betalas av den som använder vägen på ett sådant sätt att åtgärden blivit behövlig. Av särskilda skäl kan även någon annan sakägare åläggas att delta i betalningen av ersättningar.

Skyldighet att betala ersättning för olägenheter, skador och kostnader som uppstår vid indragning av vägar och vissa områden eller delar av dem på grund av allmänt behov enligt 12 § 2 mom. liksom vid inrättande av nya vägförbindelser ska åläggas den som har ansökt om eller krävt indragning. På de kostnader som förorsakas sakägarna tillämpas dessutom vad som föreskrivs om nödvändiga kostnader för intressebevakning i 82 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977).

### 17 §

#### *Ersättningsförfarande*

De sakägare som berörs av en ersättning får avtala om ersättningens belopp och andra frågor som hänför sig till den. Avtalet får dock inte kränka någons rätt. Avtalet om ersättningar binder också den på vilken sakägarens rätt till fastigheten övergår. Om överenskommelse om ersättningen inte nås, bestäms ersättningen vid en förrättning av enskild väg.

Vid beräkning och föreläggande av ersättningen iakttas i övrigt vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om ersättningar.

### 18 §

#### *Beslutsfattande om vägrätt och andra vägrelaterade rättigheter*

Beslut om bildande, ändring och upphävande av en vägrätt och en i 8 § avsedd rätt samt om andra frågor som avses i detta kapitel fattas vid förrättning av enskild väg.

På en tidigare belastad fastighet blir det område som behövs för uträtning, breddning eller annan förbättring av en enskild väg vägområde även utan förrättning av enskild väg, om fastighetens ägare har gett samtycke till en sådan åtgärd. Samtidigt upphör den del av ett vägområde som till följd av en uträtning blivit onödig att vara vägområde.

Om det för en väg har bildats ett väglag, kan även väglaget upplåta vägrätt till en tidigare befintlig väg eller vägrätt till förmån för annat än en fastighet samt upphäva en i 12 § 3 mom. avsedd enskild vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt. Om ersättningsfrågorna inte avgörs i samband med detta, får en sakägare föra ersättningsfrågan till en förrättning av enskild väg för avgörande. Om det för en väg inte har bildats ett väglag, kan en enskild vägrätt eller en i 8 § avsedd rätt upphävas även på basis av en anmälan till fastighetsregisterföraren.

Tillstånd för ett i 5 § 3 mom. avsett avlägsnande av en byggnad eller växtlighet, om ärendet inte avgörs i samband med en förrättning av enskild väg som är anhängig av någon annan orsak, och undantag från en i 5 § 4 mom. avsedd bygginskränkning beviljas av kommunens byggnadstillsynsmyndighet.

### 3 kap.

## Väghållning och användning av väg

### 19 §

#### *Anläggning av väg*

En väg ska anläggas i enlighet med den vägrätt som bildats för den.

Till den del det vid bildandet av en vägrätt inte har bestämts närmare om saken, ska vägen anläggas så att dess ändamål uppnås förmånligt och så att vägen eller användningen av den inte medför onödig olägenhet eller störning för någon eller onödig olägenhet för miljön eller annan kränkning av ett allmänt intresse. Vid anläggningen ska också trafiksäkerheten beaktas.

Vid anläggningen av en väg ska utöver denna lag iakttas vad som föreskrivs i naturvårdslagen (1096/1996), vattenlagen (587/2011), lagen om fornminnen (295/1963), 3 kap. i skogslagen (1093/1996), miljöskyddslagen (527/2014) och andra lagar. Om det enligt någon annan lag krävs myndighetstillstånd för att anlägga eller använda en väg, får anläggningen av vägen inte inledas förrän tillstånd har beviljats.

### 20 §

#### *Tidsfrist samt kostnadsförslag och plan för byggande av väg*

När vägrätt bildas får en tidsfrist bestämmas inom vilken vägen ska vara färdig. Tidsfristen hindrar dock inte att anläggningen av en väg fortsätter efter det att tidsfristen har löpt ut. Om ingen tidsfrist har fastställts, ska vägen anläggas när vägdelägarnas trafikbehov kräver det.

När en vägrätt bildas för anläggning av en ny väg ska det vid behov upprättas ett kostnadsförslag och en plan för anläggningen av vägen. Om en i 1 mom. avsedd tidsfrist har bestämts, ska ett kostnadsförslag och en plan dock alltid upprättas.

### 21 §

#### *Anläggning av väg på eller i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000*

Om anläggningen av en väg betydligt försämrar de naturvärden på grund av vilka ett område har införlivats eller avses bli införlivat i det i naturvårdslagen avsedda nätverket Natura 2000 och om inga hinder för anläggningen av vägen annars föreligger, ska förrättningsmännen vid förrättningen av enskild väg i samråd med Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet sträva ef-

ter att finna ett sådant alternativ där olägenheterna blir så små som möjligt på ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som införlivats i nätverket.

Om det inte är möjligt att till skäligena merkostnader anlägga vägen så att användarens behov tillgodoses på ett tillfredställande sätt, är staten, om så yrkas, skyldig att ersätta olägenheten eller lösa in det område för vilket ansökan om bildande av vägrätt har lämnats in.

Bestämmelser om nätverket Natura 2000 i övrigt finns i 10 kap. i naturvårdslagen. Den i 2 mom. avsedda frågan om huruvida den olägenhet som orsakas av att vägen över huvud taget inte kan anläggas eller området ska inlösas handläggs och avgörs enligt 53 § 3 mom. i naturvårdslagen.

## 22 §

### *Anläggningar som utgör hinder för anläggning eller flyttning av väg*

Om en anordning eller anläggning eller en fristående byggnad som inte används som bostad utgör sådant hinder för anläggning av ny väg eller flyttning av väg att anläggningen av vägen utan flyttning av anordningen, anläggningen eller byggnaden skulle medföra ansevärd stegring av kostnaderna eller betydande olägenhet, och flyttningen inte orsakar anordningens, anläggningens eller byggnadens ägare skada eller nämnvärt förfång, kan vid förrättning av enskild väg rätt beviljas till flyttning av den till lämplig plats. På ägarens yrkande kan det även bestämmas att byggnaden ska lösas in.

## 23 §

### *Hot om tvångsutförande*

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet kan på ansökan av en vägdelägare, ett väglag eller ägaren till en fastighet som vägrätten gäller förena ett sådant lagakraftvunnet beslut från förrättning av enskild väg eller en sådan lagakraftvunnen dom som gäller en åtgärd för väghållning som har utförts med stöd av denna lag med hot om tvångsutförande, om den som är skyldig att utföra åtgärden inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som förelagts vid förrättningen av enskild väg. Om den som är skyldig att utföra åtgärden är ett väglag, ska, innan ett beslut om verkställighet av hotet om tvångsutförande fattas, sysslomannen eller bestyrrelsen ges tillfälle att bli hörd i saken och, om väghållningsärendet inte behandlats vid väglagets stämma, stämman ges tillfälle att inom viss tid avge utlåtande.

Om den som är skyldig att vidta åtgärder inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som angetts i beslutet om föreläggande av hot om tvångsutförande, ska sökanden för verkställande av hotet om tvångsutförande underrätta Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet om detta. Genom beslutet om verkställande av hotet om tvångsutförande berättigas sökanden eller någon annan fysisk person att utföra eller låta utföra de åtgärder som bestämts vid en förrättning av enskild väg på bekostnad av den som är skyldig att utföra dem.

På hot om tvångsutförande tillämpas i övrigt viteslagen (1113/1990).

## 24 §

### *Underhåll av väg*

En väg ska hållas i sådant skick som vägdelägarnas trafikbehov förutsätter, så att underhållet inte medför oskäligena kostnader för vägdelägarna.

## RP 147/2017 rd

Om vägen eller en vägdel inte är nödvändig för någon av vägdelägarna under vintern, behöver vinterunderhåll inte ordnas för den.

### 25 §

#### *Uppsättande av trafikanordning*

På en väg ska det sättas upp trafikanordningar som är nödvändiga för vägdelägarnas trafikbehov, trafiksäkerheten och förebyggandet av de olägenheter som vägen medför.

Bestämmelser om uppsättande av trafikanordning på väg finns i övrigt i vägtrafiklagen (267/1981)

### 26 §

#### *Anslutningar och plankorsning*

Den som ansluter en enskild väg till en annan eller ansluter en fastighet till en enskild väg svarar för anslutningen och ska bygga och underhålla den. Om försummelse av denna skyldighet medför uppenbar fara för trafiken på den enskilda vägen, för vägunderhållet eller för trafiksäkerheten och den som gjort anslutningen trots uppmaning inte vidtar behövliga åtgärder, kan väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna åta sig arbetet på anslutningsens bekostnad.

Bestämmelser om anslutning av enskilda vägar till landsväg finns i landsvägslagen (503/2005). Bestämmelser om plankorsningen mellan enskild väg och järnväg finns i banlagen (110/2007).

### 27 §

#### *Vägdelägars väganvändning*

Vägrätt ska användas så att användningen inte medför onödig skada på vägen eller olägenhet för någon fastighet. En vägdelägare har inte rätt att avvika från i 9 § avsedda bestämmelser och begränsningar utan tillstånd av ägaren till den belastade fastigheten.

### 28 §

#### *Andra än vägdelägars rätt att använda väg*

Användningen av en enskild väg för regelbundna eller tillfälliga transporter, för regelbundet färdande och för verksamhet som tydligt ökar kostnaderna för underhållet av vägen är tillståndspliktig då den gagnar andra än vägdelägare. Tillstånd att använda vägen behövs dock inte för användning av vägen med stöd av allemansrätten eller för nödvändiga myndighetsuppgifter.

Tillstånd för i 1 mom. avsedd användning av vägen kan beviljas för viss tid eller tills vidare. Ett tillstånd som har beviljats tills vidare kan återkallas. Ett tidsbundet tillstånd kan återkallas, om tillståndsvillkoren inte iakttas eller om bruksavgiften inte betalas.

För tillståndspliktig användning av en väg ska en bruksavgift betalas som ersättning, om inget annat avtalas. Den som använder vägen i strid med 1 mom. är skyldig att vid anfordran



betala en bruksavgift för användningen. Bestämmelser om bruksavgiftens storlek finns i 38 § och bestämmelser om påförande av bruksavgift finns i 41 §.

Tillstånd för i 1 mom. avsedd regelbunden användning av vägen beviljas av väglaget eller, om ett väglag inte har bildats, av vägdelägarna. Tillstånd för tillfällig användning av vägen kan även beviljas av väglagets syssloman eller bestyrelse, eller av en vägdelägare, om ett väglag inte har bildats. Om någon annan än en vägdelägare har ett nödvändigt behov av att använda vägen, och han eller hon inte beviljas tillstånd till det, kan tillstånd dock beviljas vid en förrättning av enskild väg.

## 29 §

### *Förbud och begränsning av användning av väg samt avstängning av väg*

Väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna kan för andra än vägdelägarna utfärda ett förbud mot användningen av vägen för trafik med alla eller vissa slag av motor- eller hästfordon eller begränsa användningen av vägen. Ett sådant förbud eller en sådan begränsning utgör inte något hinder för färd till en vägdelägars fastighet i lovliga ärenden och hindrar inte en vägdelägare eller, om vägdelägarna bildar ett väglag, sysslomannen eller bestyrelsen att bevilja ett i 28 § avsett tillstånd för tillfällig användning av vägen, om det finns vägande skäl till det. Bestämmelser om förbud mot eller begränsning av användningen av vägar som får bidrag för väghållningen från staten, landskapet eller kommunen finns i 85 §.

Förbud eller begränsningar som avses i 1 mom. ska tillkännages genom att ett behörigt vägmärke eller en annan trafikanordning sätts upp invid vägen.

En fastighetsägare får inte placera ut en avstängningsanordning vid en enskild väg på sin fastighet, om inte väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna samtycker till det. Om samtycke till en avstängningsanordning inte ges, kan fastighetsägaren emellertid vid förrättningen av enskild väg beviljas rätt att placera ut en avstängningsanordning om det är behövligt på grund av den olägenhet som trafiken medför för fastigheten, på grund av trafiksäkerheten eller av andra särskilda skäl. Den som placerar ut en avstängningsanordning ska se till att vägdelägarna har möjlighet att använda vägen trots avstängningsanordningen. Bestämmelser om avstängning av vägar som får bidrag för väghållningen från staten, landskapet eller kommunen finns i 85 §.

## 30 §

### *Placeringen av samhällstekniska anordningar på vägområde*

Efter det att ett vägområde har tagits i bruk som väg ges samtycke till placering i marken av sådana ledningar och mindre anordningar som ansluter till dem och som betjänar en fastighet eller samhället av väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, av vägdelägarna. Samtycke av fastighetens ägare behövs då inte.

Om vägens faktiska sträckning avviker från det vägområde som angavs när vägrätten bildades, ska som vägområde betraktas det område i terrängen som de facto tagits i bruk som väg, om vägens sträckning är etablerad och det inte förekommer meningsskiljaktigheter om detta mellan parterna.

I övrigt ska i fråga om placering, ändring och avlägsnande samt ersättning för placering av i 1 mom. avsedda anordningar 161 och 162 § i markanvändnings- och bygglagen samt 28 kap. i informationssamhällsbalken (917/2014) tillämpas.

Ett sådant samtycke som avses i 1 mom. ges på väglagets vägnar av sysslomannen eller bestyrelsen. Innan samtycke ges ska sysslomannen eller bestyrelsen meddela vägdelägarna om detta. Meddelandet ska tillställas vägdelägarna så som i 61 § 1 mom. föreskrivs om tillställ-

ande av kallelse till väglagsstämma. Om någon av vägdelägarna motsätter sig placeringen inom 21 dagar från sysslomannens eller bestyrelsens meddelande, ska beslut om samtycke fattas vid väglagets stämma. Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna gemensamt besluta om samtycke.

31 §

*Temporär användning av område som väg*

Om en enskild väg till följd av översvämning, ras, jordras, grävarbete för en ledning på vägområdet eller någon annan sådan orsak temporärt inte kan användas, kan tillstånd ges att använda annans område tillfälligt som väg (tillfällig farväg). En förutsättning är att den tillfälliga farvägen inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom.

Om en nödvändig transport inte kan ordnas via en befintlig väg, kan tillstånd ges att använda annans område tillfälligt för transport (tillfällig transportrutt), om det inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom.

Om parterna inte har kommit överens om saken, beviljas den i 1 och 2 mom. avsedda rätten till tillfällig användning av annans område vid förrättning av enskild väg. Om behovet av en tillfällig farväg är överraskande och brådskande, och den tillfälliga farvägen är nödvändig för fastigheternas trafikbehov, får det område som behövs för den tillfälliga farvägen tas i bruk utan samtycke av fastighetens ägare eller innehavaren av en särskild rättighet och utan sådan rätt som beviljas vid förrättning av enskild väg.

32 §

*Temporär rätt att färdas*

Den som innehar visst område utan att äga det kan för viss tid eller högst för den tid under vilken besittningen fortgår beviljas temporär rätt att på väg eller annars färdas över annans område, om det är nödvändigt för att inrätta en vägförbindelse och detta inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom. Om parterna inte har kommit överens om saken, beviljas rätten att färdas vid förrättning av enskild väg.

Om det vid en förrättning av enskild väg är fråga om upplåtande av vägrätt eller avgörande av om någon har vägrätt eller motsvarande bruksrätt till en väg med stöd av någon annan lag, kan vid förrättningen av enskild väg den för vars fastighet eller näringsidkande vägrätt har sökts genom vägförrättning, beviljas temporär rätt att färdas på vägen eller annars över annans område, om det är nödvändigt för att vägförbindelse ska inrättas och om det inte medför betydande olägenhet för någon fastighet och inte kränker ett allmänt intresse enligt 4 § 3 mom. Den temporära rätten att färdas upphör när förrättningen av enskild väg vunnit laga kraft, om inget annat bestämts om hur länge rätten att färdas ska gälla när den beviljades. Rätten att färdas kan bestämmas att vara i kraft högst ett år från det att förrättningen av enskild väg vunnit laga kraft.

Som vägförbindelse för ett outbrutet område får användas moderfastighetens vägrätt utan ansökan om sådan rätt att färdas som avses i 1 mom. till dess att styckningen av det outbrutna området har antecknats i fastighetsregistret.

33 §

*Ersättningar*

Ägaren till en i 22 § 1 mom. avsedd anordning, anläggning eller byggnad har rätt att få ersättning för skada, olägenhet eller kostnad som orsakats av en flyttning av den eller, om inlösen av byggnad har krävts, av en inlösning. Rätt till ersättning föreligger dock inte om det överenskommits eller uppenbarligen förutsatts att ersättning inte betalas ut.

För användning av ett område som en sådan tillfällig färdväg och en sådan tillfällig transportrutt som avses i 31 §, för användning av en väg med stöd av en sådan temporär rätt att färdas som avses i 32 § samt för den olägenhet och skada som orsakas ska en skälig ersättning betalas.

Skyldig att betala sådan ersättning som avses i 1 och 2 mom. är den som drar nytta av åtgärden.

De sakägare som berörs av en ersättning får avtala om ersättningens belopp och andra frågor som hänför sig till den. Avtalet får dock inte kränka någons rätt. Avtalet om ersättningar binder också den på vilken sakägarens rätt till fastigheten övergår. Om överenskommelse om ersättningen inte nås, bestäms ersättningen vid en förrättning av enskild väg. Ersättning för sådan temporär rätt att färdas som avses i 32 § 2 mom. avgörs dock i första hand vid den förrättning av enskild väg vid vilken vägförbindelsen även i övrigt avgörs. Vid beräkning av ersättning och föreläggande om betalning av ersättning iaktas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om ersättningar.

4 kap.

**Väghållningsskyldighet**

34 §

*Väghållningsskyldighet*

Den som har fått vägrätt till en enskild väg är skyldig att som vägdelägare delta i väghållningen av den enskilda vägen i enlighet med sin andel. Väghållningsskyldigheten börjar när vägrätten bildas eller upplåts och slutar när vägrätten upphävs.

35 §

*Fördelning av väghållningsskyldigheten samt vägenheter*

Väghållningsskyldigheten och kostnaderna för den fördelas mellan vägdelägarna utifrån vägenheterna. Vägenheterna fastställs för vägdelägarna i en vägenhetsberäkning. Väghållningsskyldigheten fördelas och vägenheterna beräknas mellan vägdelägarna efter den nytta var och en av dem anses ha av vägen. Vid beräkning av nyttan beaktas omfattningen av vägdelägarrens väganvändning och kvaliteten på den för hela den enskilda vägen vid tidpunkten i fråga samt eventuell väganvändning som beror på vägdelägarrens idkande av näring.

Om väghållningen skapar sådan nytta för någon del av vägen som inte kommer alla vägdelägare till godo eller om väglaget har bestämt att väghållningen för någon del av vägen ska vara av en högre eller lägre standard än vad den enskilda vägen i övrigt är, kan särskilda vägenheter fastställas för fördelning av väghållningsskyldigheten, dock med beaktande av vad som i 19 och 24 § föreskrivs om anläggning och underhåll av väg.

## RP 147/2017 rd

När vägrätt beviljas till en befintlig väg ska vägenheter fastställas för en väghållningsskyldig delägare genom fastställande av behövliga ändringar i vägenhetsberäkningen. Om en lägenhet som har rätt till vägen har delats, ska det också fastställas vägenheter för de nya lägenheterna, om de fått vägrätt vid delningen.

Vägdelägare ska lämna information om ändringar som skett eller kommer att ske i deras väganvändning och om eventuella köp av delägarfastigheter och outbrutna områden till väglagets organ eller, om ett väglag inte har bildats, till de övriga vägdelägarna. Beslut om vägenheter, vägenhetsberäkningen och ändringar i dessa fattas vid förrättning av enskild väg eller väglagsstämma.

### 36 §

#### *Ändring av indelningen i vägenheter*

Om de omständigheter som inverkar på väghållningsskyldigheten eller fördelningen av den väsentligt har förändrats, ska i vägenhetsberäkningen göras behövliga ändringar av fördelningen av vägenheter på yrkande av en vägdelägare.

Om vägenhetsberäkningen har varit i kraft oförändrad under minst fem år, har vägdelägare, oberoende av den i 1 mom. föreskrivna förutsättningen, rätt att kräva helt och hållet ny fördelning.

### 37 §

#### *Vägavgift*

På grundval av vägenheterna fastställs en vägavgift som tas ut av vägdelägarna för att täcka kostnaderna för väghållningen.

Vid förrättning av enskild väg eller vid väglagets stämma kan det bestämmas att vägavgiften utöver den avgift som fastställts på grundval av vägenheterna ska omfatta en grundavgift som är lika stor för alla vägdelägare och som högst täcker de direkta kostnaderna för skötseln av väglagets administrativa ärenden. Grundavgiftens belopp ska kunna verifieras.

Om anläggningen av en väg huvudsakligen kommer en fastighet till nytta först senare, är fastighetens ägare berättigad att kräva att den vägavgift som anläggningen av vägen föranleder för ägarens fastighets del fastställs i form av högst tio lika stora årsavgifter.

Om en vägdelägare kräver väghållning helt eller till viss del av uppenbart högre standard än vad som förutsätts i 19 och 24 §, ska delägaren, vid behov i förskott, betala de merkostnader som det orsakar.

### 38 §

#### *Bruksavgift*

Den bruksavgift för väg som avses i 28 § 3 mom. ska fastställas i enlighet med vad som anses skäligt med beaktande av den vägavgift som påförs delägare för motsvarande användning av vägen och den särskilda ökning av underhållskostnaderna som användningen av vägen eventuellt förorsakar.

Vid förrättning av enskild väg eller vid väglagets stämma kan det bestämmas att en grundavgift som högst täcker de direkta kostnaderna för skötseln av väglagets administrativa ärenden ingår i bruksavgiften. Grundavgiften är densamma för väglagets vägdelägare och för dem som omfattas av bruksavgiften. Grundavgiftens belopp ska kunna verifieras.

## RP 147/2017 rd

Om grunderna för fastställandet av bruksavgiften väsentligen har förändrats, ska bruksavgiften ändras på yrkande av en sakägare.

### 39 §

#### *Bruksavgift i stället för vägavgift*

För underhållet av en skogsväg kan det i stället för vägavgifter tas ut bruksavgifter av dem som använt vägen utifrån användningens omfattning. Då ska grunderna för fastställande av bruksavgifterna bestämmas med beaktande av de olika användningsformernas inverkan på kostnaderna för underhållet av vägen. Bruksavgiften ska debiteras sedan transporten ägt rum och betalas inom den tid som fastställts vid debiteringen.

För underhållet av en färja eller något annat särskilt objekt som hör till en privat väg kan det i stället för vägavgifter tas ut bruksavgifter av dem som använt färjan eller det särskilda objektet utifrån användningens omfattning.

Om någon har fått vägrätt med stöd av någon annan lag än denna, kan för denne i stället för vägavgift fastställas en bruksavgift, om användningen av vägen endast är tillfällig. Bruksavgiften är då en årlig avgift, om inte något annat avtalas, och på grunderna för fastställandet tillämpas 38 §.

Om en vägdelägare använder vägen tillfälligt på ett sätt som avsevärt avviker från vad som har beaktats vid fastställandet av vägenheter, kan en bruksavgift som motsvarar den uppskattade användningen av vägen fastställas för sådan tillfällig väganvändning. Avgiften kan fastställas retroaktivt för högst tre år från tidpunkten för fastställandet.

### 40 §

#### *Ersättning för tidigare anlagd väg*

Om en vägdelägare eller någon som erhållit temporär rätt att färdas på väg i enlighet med 32 § eller tillstånd att använda vägen mot en bruksavgift i enlighet med 28 § kan anses ha betydande nytta av den anläggning av vägen som skett under de femton år som föregått bildandet av vägrätten, beviljandet av temporär rätt att färdas på vägen eller fastställandet av bruksavgift, kan denne åläggas att betala en skälig del av kostnaderna för anläggningen av vägen. När ersättningens storlek bestäms ska den tid som förflutit från anläggningen av vägen samt nyttan av vägen beaktas. Ersättningsfrågan avgörs när vägrätten bildas eller när den som innehar vägrätt börjar använda vägen mer eller när bruksavgiften fastställs.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte en fastighet som tillkommit vid delning, när motsvarande väghållningsskyldighet redan beaktats vid bestämmandet av väghållningsskyldigheten för den fastighet som varit föremål för delning.

### 41 §

#### *Bestämmande av vägavgift och bruksavgift*

Om ett vägslag har bildats för en enskild väg bestämmer vägslaget vägavgifterna.

För bestämmandet av vägavgifter ska sysslomannen eller bestyrelsen bereda ett förslag till debiteringslängd. De vägavgifter som i debiteringslängden föreslås bli uttagna ska fördelas mellan vägdelägarna enligt det antal vägenheter som framgår av den lagakraftvunna vägenhetsberäkningen. Av debiteringslängden ska framgå den vägrätt för vilken vägavgiften tas ut hos vägdelägaren, varje betalningsskyldig vägdelägare, antalet vägenheter samt vägavgiften

specificerad så att den vägavgift som tas ut för antalet vägenheter och den eventuella grundavgiften och andra avgifter framgår av den.

Vägavgifterna bestäms av väglaget vid stämman genom godkännande av debiteringslängden. Om stämman ändrar det totala beloppet av de vägavgifter som tas ut, ska den samtidigt göra de ändringar som följer av den i debiteringslängden. Vid väglagets stämma kan även tekniska rättelser göras i debiteringslängden. Om ett väglag inte har bildats beslutar vägdelägarna gemensamt om bruksavgifterna.

Grunderna för bruksavgiften godkänns av väglaget, och utifrån dessa grunder bestämmer väglaget, sysslomannen eller bestyrelsen bruksavgiften. Bruksavgiften tas ut av sysslomannen eller bestyrelsen. Om ett väglag inte har bildats, beslutar vägdelägarna gemensamt om bruksavgifterna. Bruksavgiften kan fastställas retroaktivt för högst ett år från tidpunkten för fastställandet.

#### 42 §

##### *Indrivning av vägavgift och bruksavgift*

Indrivning av vägavgift och bruksavgift Indrivning av vägavgift sker på grundval av utdraget ur debiteringslängden och indrivning av bruksavgift sker på grundval av väglagets, sysslomannens eller bestyrelsens bestämmelse. Samma förfarande gäller en sex procents årlig ränta på avgifterna, räknat från förfallodagen, inklusive skäliga indrivningskostnader. Avgifterna, räntan och indrivningskostnaderna är direkt utsökbara. Bestämmelser om indrivning av dem finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Besvär över olaglig debitering anförs hos tingsrätten.

#### 43 §

##### *Ersättning för iståndsättande av väg*

Om en vägdelägare eller någon som erhållit en i 32 § avsedd temporär rätt att färdas på väg eller ett i 28 § avsett tillstånd att använda vägen mot en bruksavgift har använt vägen på ett sätt som inte beaktats när vägenheter, bruksavgifterna eller ersättningen enligt 33 § 2 mom. fastställdes och som betydligt ökat slitaget på vägen eller skadat den, är denne skyldig att ersätta merkostnaderna för iståndsättandet av vägen.

Om någon som inte har vägrätt eller någon annan rätt att använda vägen använder den i strid med 28 § och skadar den, är denne skyldig att ersätta merkostnaderna för iståndsättandet av vägen.

#### 44 §

##### *Vägdelägarnas ansvar för en förbindelse eller skyldighet*

För en förbindelse eller en annan skyldighet i anknytning till gemensam väghållning ansvarar i det förhållande som deras vägenheter anger de som vid tidpunkten för förbindelsens eller skyldighetens tillkomst var vägdelägare.

Om en avgift som föranleds av en förbindelse eller skyldighet inte alls eller endast delvis har kunnat drivas in hos någon ansvarsskyldig, ansvarar de övriga ansvarsskyldiga för det bristande beloppet i det förhållande som deras vägenheter anger.

Bestämmelse om ansvar för förbindelser när vägdelägarna inte bildar ett väglag finns i 69 §.

45 §

*Nya vägdelägarers ansvars för förbindelser och skyldigheter*

Vid delning av fastighet övergår ansvaret för förbindelser och skyldigheter som avses i 44 § på de vid delningen bildade fastigheterna i det förhållande som de vägenheter som påförs dem anger.

Om det efter det att en förbindelse eller skyldighet ingåtts, i andra än i 1 mom. avsedda fall, tillkommer en ny väghållningsskyldig och den åtgärd som föranletts av förbindelsen eller skyldigheten även är denne till fördel vid användning av vägen, kan vid fastställandet av vägenheter för den nya väghållningsskyldige samtidigt beslutas att denne ska ansvara för förbindelsen eller skyldigheten i enlighet med sina vägenheter, dock inte med ett större belopp än vad som motsvarar den nytta denne har av åtgärden.

Om en fastighet har övergått till en ny ägare, är denne ansvarig för de förbindelser och skyldigheter som har uppkommit för den föregående ägaren till följd av väghållningen, dock inte för sådana avgifter som den föregående ägaren har försummat att betala.

46 §

*Vägdelägarers rätt att kräva betalning av betalningsskyldig*

En vägdelägare som betalat det som en annan betalningsskyldig vägdelägare är ansvarig för att betala, har rätt att utkräva betalning av den betalningsskyldige.

Om en fastighets nya ägare med stöd av 45 § har tvingats betala vägavgift som den föregående ägaren försummat eller göra en betalning för fullgörande av i 44 § avsedd tidigare förbindelse eller skyldighet som föranletts av anläggning av väg eller av att någon betalningsskyldigs andel inte kunnat drivas in, har den nya ägaren rätt att utkräva betalningen av den föregående ägaren.

Krav som gäller betalningar som avses i denna paragraf handläggs vid tingsrätt.

47 §

*Lagstadgad panträtt och säkerhet för betalning av vägavgift*

En fastighet utgör pant för vägdelägarers betalning av avgifter enligt denna lag och räntorna på dem enligt vad som föreskrivs i 20 kap. i jordabalken (540/1995).

Den ersättningsskyldiges fastighet utgör pant för de kostnader som avses i 43 § 1 mom. och i 23 och 26 § enligt vad som föreskrivs i 20 kap. i jordabalken.

Om vägdelägaren inte äger en sådan fastighet ur vilken vägavgift kan tas ut med förmånsrätt, kan vägdelägarna besluta att vägdelägaren i fråga ska ställa säkerhet för betalningen av den del av skulden eller av någon annan skyldighet som motsvarar vägdelägarers andel av ansvaret, eller att vägdelägaren i förskott ska betala sin andel av skulden eller uppfylla någon annan skyldighet. Ett belopp som betalats i förskott får inte användas eller utmätas för annat ändamål än för att uppfylla skyldigheten i fråga.

5 kap.

**Förvaltning av enskild väg**

## RP 147/2017 rd

### 48 §

#### *Förvaltning av enskild väg*

Förvaltningen av en eller flera enskilda vägar sköts av ett väglag som svarar för väghållningen eller, om ett sådant inte har bildats, av vägdelägarna i enlighet med vad de sinsemellan kommer överens om.

Vägdelägarna får även, om de så önskar, bemyndiga någon annan att sköta väghållningen av den enskilda vägen.

### 49 §

#### *Bildande av väglag*

Ett väglag bildas vid förrättning av enskild väg eller vid väglagets konstituerande stämma, till vilken den enskilda vägens alla vägdelägare ska vara kallade. Ett väglag kan även bildas genom beslut av fastighetsregisterföraren, om det inte av särskilda skäl finns behov av att behandla ärendet vid en förrättning av enskild väg.

Vid förrättning av enskild väg ska bestämmas att ett av vägdelägarna bestående väglag bildas för skötseln av vägärenden, om det måste anses vara behövt på grund av antalet vägdelägare eller en ändamålsenlig skötsel av väghållningen eller av någon annan orsak. Ett gemensamt väglag för en ny, ännu inte anlagd väg och en befintlig väg kan inte bestämmas bli bildat, om två tredjedelar av de närvarande delägarna i den befintliga vägen motsätter sig detta.

När ett väglag bildas ska väglaget besluta om huruvida väglagets verkställande organ ska vara en syssloman eller en bestyrelse, välja personer och behövliga suppleanter till uppdraget i enlighet med beslutet samt fatta beslut om väglagets namn och om ibruktagande av stadgar för väglaget. Vad som i denna lag föreskrivs om medlemmar tillämpas även på suppleanter.

Väglaget uppstår genom en anteckning om bildandet i fastighetsdatasystemet.

### 50 §

#### *Införande av uppgifter om enskild väg i informationssystemen*

Väglagets verkställande organ ska se till att det i registret över enskilda vägar som avses i 89 § finns i den paragrafen avsedda uppdaterade uppgifter om väglaget och att det i det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet finns uppdaterade uppgifter om en enskild vägs viktbegränsningar avsedda i enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg avsedd i 29 § 1 mom.

Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna gemensamt se till att det i det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet finns uppdaterade uppgifter om en enskild vägs viktbegränsningar avsedda i 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg avsedd i 29 § 1 mom.

### 51 §

#### *Väglagets stadgar*

Väglaget kan upprätta stadgar om sin förvaltning och övriga verksamhet. I väglagets stadgar ska åtminstone väglagets namn, hemort och organ anges. Stadgarna får avvika från bestäm-



## RP 147/2017 rd

melserna i denna lag, om det är särskilt tillåtet. I andra frågor som ska bestämmas i väglagets stadgar ska det som föreskrivs i denna lag iakttas.

Om väglagets stadgar avviker från bestämmelserna i denna lag, krävs det att väglaget antar stadgarna enhälligt. I annat fall räcker ett majoritetsbeslut.

Väglagets stadgar får inte kränka de rättigheter vägdelägare har enligt denna lag eller lika-behandlingen av vägdelägarna. Alla vägdelägare har rätt att på begäran få en kopia av väglagets stadgar av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande.

Vägdelägare har rätt att begära att stadgarna ska behandlas och granskas av väglagsstämman.

Stadgarna träder i kraft genom en anteckning om godkännande av stadgarna i fastighetsdata-systemet.

### 52 §

#### *Väglagets behörighet*

Väglaget får ingå förbindelser som är behövliga med tanke på väghållningen, skaffa lös egendom, fatta beslut om placering i marken av sådana ledningar och mindre anordningar som ansluter till dem och som betjänar en fastighet eller samhället på vägområdet samt kära och svara för sina förpliktelser. Väglaget får även skaffa, köpa eller erbjuda väglagets medlemmar andra tjänster som bestäms i väglagets stadgar.

### 53 §

#### *Val av syssloman eller bestyrelse för väglaget*

Väglaget väljer syssloman eller medlemmarna av bestyrelsen för väglaget för högst fyra år i sänder. Till bestyrelsen ska mellan två och fem ordinarie medlemmar väljas, om inget annat bestäms i stadgarna. Om de ordinarie medlemmarna är två, ska minst en suppleant väljas. De som väljs ut för ovan nämnda uppgifter måste ge sitt samtycke. De som väljs behöver inte vara vägdelägare.

Sysslomannen och medlemmarna av bestyrelsen samt de som granskar redovisningen, om sådana har utsetts, har rätt till skäligt, vid väglagets stämma bestämt arvode för sitt uppdrag samt till ersättning för kostnader som uppdraget orsakar dem.

### 54 §

#### *Bestyrelsens konstituering och anmälan till Lantmäteriverket*

Bestyrelsen utser bland sina ordinarie medlemmar en ordförande och en vice ordförande, om väglaget inte har utsett dem.

Bestyrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden eller vice ordföranden och är beslutförmär när ordföranden eller vice ordföranden och hälften av de ordinarie ledamöterna personligen är närvarande eller representerade av suppleanter.

Som bestyrelsens beslut gäller den åsikt som majoriteten understöder. Vid lika röstetal avgör ordförandens röst.

Bestyrelsen ska konstituera sig direkt efter valet. Bestyrelsen och sysslomannen ska till Lantmäteriverket göra anmälan om bildandet av väglaget med de uppgifter som avses i 89 § samt anmäla ändringar som gäller väglaget och dess verkställande organ.

55 §

*Sysslomannens och bestyrelsens ansvar och jäv*

Sysslomannen och bestyrelsen ska med omsorg sköta väglagets angelägenheter. Om de vid fullgörandet av sitt uppdrag uppsåtligen eller av oaktsamhet orsakat väglaget skada, är de skyldiga att ersätta denna, om inte den åtgärd av vilken skadan föranletts godkänts vid granskningen av räkenskaperna eller annars blivit godkänd.

Väglagets stämma kan befria sysslomannen, en medlem av bestyrelsen eller en granskare av redovisningen från uppdraget redan före mandattidens utgång.

Sysslomannen eller en medlem i bestyrelsen får inte delta i behandlingen eller avgörandet av frågan om ett ekonomiskt betydande avtal mellan sig och väglaget eller något annat betydande ärende där hans eller hennes enskilda intressen kan stå i strid med väglagets.

56 §

*Sysslomannens och bestyrelsens uppgifter*

Sysslomannen eller bestyrelsen sköter väghållningen av väglagets vägar och för väglagets förvaltning samt för att dessa ordnas på ett ändamålsenligt sätt i enlighet med de instruktioner väglaget gett. Sysslomannen eller bestyrelsen svarar även för att skötseln av och tillsynen över väglagets finanser är ordnade på behörigt sätt.

Väglagets namn tecknas av sysslomannen eller, om en bestyrelse har tillsatts, av bestyrelsens ordförande eller två av bestyrelsens medlemmar tillsammans, eller på ett i stadgarna angivet sätt. Inför domstol eller hos andra myndigheter företräds väglaget av sysslomannen eller en medlem av bestyrelsen eller någonderas suppleant.

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag har sysslomannen och bestyrelsen särskilt i uppgift att

- 1) föra bok över väglagets inkomster, utgifter, tillgångar och skulder samt för granskning avge redovisning för föregående räkenskapsperiod vid väglagsstämman,
- 2) utarbeta förslag till väglagets budget för följande räkenskapsperiod samt framlägga det för fastställelse vid väglagsstämman,
- 3) för fastställelse vid väglagsstämman utarbeta förslag till vägenhetsberäkning för bestämmande av vägenheter eller ändring av deras fördelning,
- 4) för fastställelse vid väglagsstämman utarbeta ett i 41 § avsett förslag till debiteringslängd och vid behov till grunder för bruksavgifterna samt till ändring och nytt bestämmande av dem,
- 5) fastställa bruksavgiften i enlighet med de bestämda grunderna och transporten i fråga,
- 6) sköta uttagande av väg- och bruksavgifter,
- 7) sammankalla väglagets årsstämma och vid behov extra stämma,
- 8) tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa trafik på väg eller vägdel om det på grund av tjallossning, överraskande väderleksförhållanden eller någon annan motsvarande orsak behövs för att förebygga vägsador eller för att trafiksäkerheten kräver det,
- 9) fastställa största tillåtna belastning för bro, färja eller annan vägdel om det finns skäl till det samt se till att uppgiften förs in i det nationella informationssystem för väg- och gatunätet,
- 10) vid behov på villkor som sysslomannen eller bestyrelsen fastställt meddela tillstånd att tillfälligt enligt 28 § 4 mom. använda väg eller överskrida den tillåtna belastningen för bro, färja eller annan vägdel eller till annan särskild transport som kan skada vägen,
- 11) vid behov bereda ett förslag till stadgar för väglaget eller till ändring av dem för väglagsstämman,
- 12) föra protokoll över sina möten och de beslut som fattats vid dem.

## RP 147/2017 rd

### 57 §

#### *Delgivning till väglag*

Väglaget anses ha fått del av en stämning, ett myndighetspåbud eller någon annan delgivning när de i laga ordning har delgetts den syssloman eller en sådan medlem av bestyrelsen som framgår av fastighetsdatasystemet. Om informationen har delgetts en person som enligt fastighetsdatasystemet är syssloman eller medlem av bestyrelsen, ska delgivningen anses giltig även om personen i fråga inte längre sköter uppdraget.

### 58 §

#### *Väglagets stämma*

Vägdelägarna beslutar om väghållningen och andra angelägenheter som gäller väglaget vid väglagets stämma. Väglagets stämma kan även hållas i en elektronisk verksamhetsmiljö om det beslutas vid väglagets stämma eller bestäms i väglagets stadgar.

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag ska väglagets stämma särskilt fatta beslut om

- 1) fastställande av en budget för följande eller innevarande räkenskapsperiod och när väglagets räkenskapsperiod ska börja och sluta,
- 2) granskning och godkännande av redovisningen för föregående räkenskapsperiod eller förordnande av två personer att på förhand och efteråt granska redovisningen och lämna stämman en redogörelse för granskningens resultat,
- 3) beviljande av ansvarsfrihet för sysslomannen eller bestyrelsen,
- 4) val av väglagets syssloman eller bestyrelse och befrielse av sysslomannen eller bestyrelsen från uppdraget,
- 5) fastställande av vägenhetsberäkningen,
- 6) fastställande av debiteringslängden för vägavgifter och bestämmande av grunderna för bruksavgiften,
- 7) upptagande av penninglån,
- 8) sökande av rågång som avses i 103 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen, när detta behövs för väghållningen,
- 9) utfärdande av anvisningar om väghållningen till sysslomannen eller bestyrelsen,
- 10) beviljande av tillstånd för regelbunden användning av vägen för andra än vägdelägare,
- 11) upplåtande av vägrätt till befintlig väg eller upphävande av vägrätt,
- 12) väglagets stadgar,
- 13) bemyndigande av en utomstående aktör att sköta vägförvaltningen och väghållningen.

### 59 §

#### *Beslutsfattande i väglag*

Vid väglagets stämma använder vägdelägarna sin rösträtt enligt antalet vägenheter. Röstetallet för någon av vägdelägarna får dock inte överstiga trettio procent av det sammanlagda antalet vägenheter för de delägare som är företrädare vid stämman. Väglagets stämma ska först fatta beslut om röstandelar.

Vid omröstning avgörs alla ärenden med enkel majoritet med undantag för beslut som avses i 51 § 2 mom. och 68 §. Vid lika röstetal gäller som beslut den åsikt som stämmans ordförande har omfattat.

## RP 147/2017 rd

Vägdelägare har rätt att bemyndiga annan att utöva sin talan och rösträtt vid väglagets stämma.

### 60 §

#### *Tidpunkt för väglagets stämma*

Väglaget ska hålla årsstämma varje år och vid behov även andra stämmor. Beslut om tidpunkten för väglagets stämma kan fattas vid väglagets stämma eller anges i stadgarna. Väglagsstämma ska därtill hållas om minst en fjärdedel av vägdelägarna kräver att en stämma hålls.

Med avvikelse från 1 mom. kan vägdelägarna vid väglagets stämma besluta eller i stadgarna ange att väglaget inte ska sammanträda till årsstämma varje år. En stämma som motsvarar årsstämman ska dock hållas åtminstone vart fjärde år och på den ska vad som föreskrivs om årsstämma tillämpas.

### 61 §

#### *Samman kallande av väglagets stämma*

Väglagsstämman sammankallas av sysslomannen eller bestyrelsen eller någon annan i väglagets stadgar angiven aktör. En skriftlig kallelse till stämma ska sändas till varje vägdelägare vars postadress är känd för väglaget eller som har meddelat väglaget en e-postadress eller någon annan datakommunikationsförbindelse för sändande av kallelsen. I väglagets stadgar kan det även bestämmas om andra kompletterande sätt att informera om tidpunkten för väglagets stämma. Kallelsen ska tillställas vägdelägarna minst 14 dagar före stämman.

I kallelsen till en årsstämma ska förslaget till debiteringslängd nämnas, likaså sådana ärenden av betydelse för väghållningen som ska avgöras vid stämman. Väglagets stadgar ska sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen. I kallelsen till en extra stämma ska de ärenden nämnas som avgörs vid stämman. Förslaget till debiteringslängd ska under minst två veckor före stämman hållas tillgängligt för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats eller sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen.

Vägdelägarna ska ges möjlighet att bekanta sig med de protokoll som upprättats över bestyrelsens möten efter den senaste årsstämman. Protokollen ska under minst två veckor före stämman hållas tillgängliga för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats.

Om sysslomannen eller bestyrelsen eller någon annan i väglagets stadgar angiven aktör underlåter att sammankalla årsstämma eller vägrar att kalla vägdelägarna till extra stämma, kan stämman på ansökan av en vägdelägare hållas under ledning av en förrättningsingenjör i samband med förrättning av enskild väg, eller så kan Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet på ansökan av en vägdelägare, efter att ha gett sysslomannen eller bestyrelsen tillfälle att bli hörd, berättiga sökanden att kalla vägdelägarna till stämma på det sätt som föreskrivs i 1 mom.

### 62 §

#### *Protokoll över väglagets stämma*

Stämmans ordförande eller någon annan i väglagets stadgar angiven aktör ska se till att ett protokoll upprättas över stämmans beslut. Protokollet ska undertecknas av stämmans ordförande samt justeras av minst två personer som stämman har valt för detta ändamål eller god-

kännas av stämman. Protokollet jämte bilagor ska senast fjorton dagar efter stämmans slut hållas tillgängligt för vägdelägarna.

Alla vägdelägare och andra som de ärenden som behandlats vid stämman gäller har rätt att av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande på begäran få ett utdrag ur eller en styrkt kopia av protokollet.

63 §

*Ändringar i väglaget*

Beslut om sammanslagning av två eller flera väglag, delning av väglag och upplösning av väglag fattas vid förrättning av enskild väg eller genom beslut av väglagen i fråga. Sammanslagning av väglag samt delning och upplösning av ett väglag kan även ske genom beslut av fastighetsregisterföraren, om det inte av särskilda skäl finns behov av att behandla ärendet vid en förrättning av enskild väg. Beslut om att ansluta en väg eller vägdel till väglagets väg kan fattas vid en förrättning av enskild väg eller genom avtal mellan väglaget och vägdelägarna i den vägdel som ska anslutas.

Sammanslagning och delning kan genomföras genom väglagens egna beslut, om det väglag som ska delas eller alla de väglag som ska slås samman har godkänt sammanslagningen eller delningen samt det framtida väglagets indelning i vägenheter vid sin egen stämma. Om väglaget har bildats med stöd av 49 § 2 mom., ska väglaget underrätta fastighetsregisterföraren om upplösning av väglaget och samtidigt lämna in den sista vägenhetsberäkningen.

När en landsväg dras in ska det i första hand utredas om det finns möjlighet att ansluta den enskilda väg som bildas som ett resultat av indragningen till ett redan befintligt väglag.

En förutsättning för de ändringar som avses i 1 och 2 mom. är att ändringen behövs för att väghållningen ska kunna ordnas på ett ändamålsenligt sätt och att den inte medför betydande olägenhet för någon fastighet. Sysslomannen eller bestyrelsen ska göra en anmälan till fastighetsdatasystemet om sådana ändringar som avses i 1–3 mom. Ändringen träder i kraft genom en anteckning om den i fastighetsdatasystemet.

64 §

*Rättelse av väglagets, sysslomannens eller bestyrelsens beslut*

En vägdelägare eller någon annan sakägare vars rätt är föremål för ett beslut som fattats av väglagets stämma eller den konstituerande stämman eller av sysslomannen eller bestyrelsen får hos väglagets stämma begära omprövning av beslutet på den grunden att beslutet inte tillkommit i laga ordning eller strider mot lag eller väglagets stadgar eller kränker hans eller hennes rättigheter.

Begäran om omprövning ska göras inom trettio dagar från det att beslutet fattades. Väglagets syssloman eller bestyrelse ska inom trettio dagar från det att begäran om rättelse gjorts sammankalla väglagsstämman för att behandla begäran om rättelse. Sysslomannen eller bestyrelsen har även rätt att inom samma tid avgöra en begäran om rättelse i ett beslut de fattat.

Bestämmelser om väckande av talan mot väglaget finns i 65 § 3 mom.

65 §

*Klander av väglagets beslut*

En vägdelägare eller annan sakägare som anser att ett beslut av väglagsstämman eller den konstituerande stämman strider mot lag eller mot väglagets stadgar eller kränker hans eller hennes rättigheter eller likabehandlingen av vägdelägarna, har rätt att klandra beslutet. Klandertalan mot väglaget ska väckas vid tingsrätten inom tre månader från det att beslutet fattades.

Om beslutet gäller en sådan sakägares rätt som inte är vägdelägare och som inte varit närvarande vid den stämma där beslutet fattades, har sakägaren rätt att väcka klandertalan inom tre månader från den dag då han eller hon bevisligen fick del av beslutet.

Om det med anledning av beslutet har gjorts en i 64 § avsedd begäran om omprövning, har vägdelägare dock rätt att väcka talan mot väglaget vid tingsrätten inom 30 dagar från delfäendet av det beslut som meddelats med anledning av den begäran.

Tingsrätter som behandlar en sådan klandertalan som avses i 1 mom. är tingsrätterna i Egentliga Finland, Egentliga Tavastland, Lappland, Norra Savolax, Södra Savolax, Uleåborg, Vanda och Österbotten. Behörig tingsrätt är den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets det aktuella området är beläget. I 241 a § i fastighetsbildningslagen och med stöd av den föreskrivs om domkretsarna för de tingsrätter som är jorddomstolar. Om vägen är belägen inom två eller flera jorddomstolskretsar avgörs ärendet av den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets största delen av den väg som ärendet gäller är belägen.

Sakägarna har rätt att söka ändring genom besvär i tingsrättens avgörande i ett sådant ärende som avses i 1 mom. i enlighet med vad som föreskrivs i rättegångsbalken. Behörig hovrätt är den hovrätt inom vars domkrets väglagets väg är belägen. Om vägen är belägen inom två eller flera hovrättsdomkretsar är den hovrätt behörig inom vars domkrets största delen av den väg som ärendet gäller är belägen.

#### 66 §

##### *Skattefrihet för väglag*

Väglag är befriade från skatt till staten, kommunen och församlingen för inkomst och förmögenhet som tillkommit med stöd av denna lag.

#### 67 §

##### *Väglagets skulder och upplösning av väglaget*

När en borgenär av väglaget har krävt betalning av en till betalning förfallen skuld och väglaget inte har tillgångar att betala skulden, ska sysslomannen eller bestyrelsen utan dröjsmål vidta åtgärder för debitering och indrivning av de vägavgifter som ska tas ut av vägdelägarna för att betala skulden.

När den väg som väglaget förvaltar dras in, förfaller väglagets skulder till betalning. Väglaget betraktas som upplöst när dess skulder blivit betalade. Om väglagets tillgångar överstiger dess skulder, ska överskottet, om inte något annat följer av rättsförhållandena mellan vägdelägarna, fördelas mellan dem i enlighet med de vägenheter som gällde vid beslutet om indragning av vägen. Före delningen av överskottet ska den icke utnyttjade delen av stats- och kommunalbidraget för det år då vägen dras in återbetalas inom tre månader från det att beslutet om indragning av vägen har vunnit laga kraft.

#### 68 §

##### *Bemyndigande av utomstående aktör*

Väglagets stämma kan enhälligt besluta eller, om ett väglag inte har bildats, delägarna sinsemellan komma överens om att bemyndiga en annan aktör eller sammanslutning att ta hand om förvaltningen och väghållningen av den enskilda vägen i högst fyra år åt gången. Bemyndigandet genomförs genom ett avtal mellan vägdelägarna och den aktör som bemyndigas.

Ett fortsatt bemyndigande av en utomstående aktör eller sammanslutning måste fastställas genom ett enhälligt beslut vid väglagets stämma eller, om ett väglag inte har bildats, genom ett avtal mellan vägdelägarna. Om inget beslut om fortsatt bemyndigande fattas inom den tid som nämns i 1 mom., anses bemyndigandet ha upphört att gälla.

En utomstående aktör använder med stöd av bemyndigandet den beslutanderätt som väglaget eller vägdelägarna har enligt denna lag, om inget annat avtalas. Den utomstående aktören är då ansvarig för vägen på samma sätt som väglaget eller vägdelägarna hade varit ansvariga för den.

Genom förordning av statsrådet kan vid behov närmare bestämmelser utfärdas om förfarandet för bemyndigande av en annan aktör att sköta väghållningen.

## 69 §

### *Vägdelägare som inte bildar väglag*

Om vägdelägarna inte bildar ett väglag, är en av vägdelägarna vidtagen åtgärd som berör väghållningen som sådan bindande för en vägdelägare endast om den har avtalats skriftligt. För ett avtal eller en förbindelse som gäller en väg ansvarar inför avtalsparten endast de vägdelägare som ingått avtalet eller förbindelsen.

Om det mellan vägdelägare förekommer meningsskiljaktighet beträffande en vägdelägars skyldighet att delta i kostnaderna för åtgärder som en annan vägdelägare har vidtagit i fråga om vägen utan att delägarna avtalat om saken, ska det vid förrättning av enskild väg avgöras om den nytta som åtgärden medfört kommit delägaren i fråga till godo och vid behov, om ett yrkande har framställts inom tre år från det att åtgärden genomfördes, förplikta den delägaren att ersätta en skäligen del av kostnaderna, dock högst så mycket som motsvarar den nytta han eller hon fått.

Vägdelägare har rätt att ansöka om förrättning av enskild väg, där det kan fastställas att ett väglag ska bildas under de förutsättningar som föreskrivs i 49 § 2 mom.

## 70 §

### *Kära och svara utan väglag*

Vägdelägare som inte bildar väglag kärar och svarar gemensamt i vägärenden.

En vägdelägare får dock ensam föra talan till alla delägars förmån. Rätten kan då förordna att övriga delägare som är kända, eller åtminstone de av dem som saken särskilt berör, ska instämmas för att höras i saken. Den delägare som ensam fört talan har rätt att av de övriga delägarna erhålla deras andel av kostnaderna, om det som vunnits genom rättegången räcker till för detta, eller de övriga delägarnas deltagande i kostnaderna annars prövas skäligt.

Om vägdelägarna är flera tillämpas på stämning av vägdelägare som inte bildat väglag vad som föreskrivs i 11 kap. 11 § i rättegångsbalken. Domstolen kan dock vid handläggningen av ärendet förordna käranden att instämma en sådan vägdelägare som inte separat fått del av stämningen för att höras av rätten.

6 kap.

**Förrättning av enskild väg**

71 §

*Förrättning av enskild väg*

Vid förrättning av enskild väg får följande ärenden behandlas och avgöras:

- 1) bildande, ändring och upphävande av vägrätt och andra rättigheter som avses i 2 kap.,
  - 2) omfattningen av vägområden samt upplagsplatser, områden för bilplats och områden för båtplats,
  - 3) meddelande av i 9 § avsedda begränsningar av vägrätter och andra rättigheter samt ändring av dessa begränsningar,
  - 4) inrättande av skydds- och frisiktsområden,
  - 5) meddelande av i 5 § 4 mom. avsedda bygginnskränkningar,
  - 6) bestämmande av i 20 § 1 mom. avsedda tidsfrister samt upprättande av i 20 § 2 mom. avsedda kostnadsförslag och planer,
  - 7) meddelande av i 22 § avsedd rätt att flytta anordningar, anläggningar eller byggnader,
  - 8) beviljande av tillstånd till i 28 § avsedd tillståndspliktig väganvändning,
  - 9) beviljande av rätt för fastighetsägaren att enligt 29 § placera ut en avstängningsanordning,
  - 10) meddelande av i 31 § avsedd temporär rätt att använda annans område som väg,
  - 11) meddelande av i 32 § avsedd temporär rätt att färdas,
  - 12) beslutande om fördelning av väghållningsskyldigheten och fastställande av vägenheter och ändringar i fördelningen av dem,
  - 13) beslutande om i 37 och 38 § avsedd grundavgift,
  - 14) bildande, sammanslagning, delning och upplösning av väglag,
  - 15) i 69 § 2 mom. avsedda meningsskiljaktigheter mellan vägdelägare som inte bildat väglag,
  - 16) ersättningar enligt denna lag, om parterna inte har kommit överens om dem,
  - 17) oklarheter i fråga om en befintlig vägs läge och bredd och huruvida någon har vägrätt eller motsvarande nyttjanderätt enligt någon annan lag, samt
  - 18) andra ärenden som enligt denna lag ska avgöras vid förrättning av enskild väg samt andra ärenden som ska avgöras enligt denna lag, om inte något annat föreskrivs.
- Ett ärende som ska avgöras vid förrättning av enskild väg kan även avgöras vid en sådan fastighetsförrättning som avses i fastighetsbildningslagen, om det är ändamålsenligt. I samband med en förrättning av enskild väg kan utan särskilt förordnande en fastighetsbestämning verkställas, när åtgärden behövs för bestämning av vägområdet eller för vidtagande av någon annan åtgärd som avses i denna lag.
- För förrättning av enskild väg svarar Lantmäteriverket och på detaljplaneområde den myndighet som i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen (392/1985) är fastighetsregisterförare på området i fråga.
- Sådana ärenden som avses i 1 mom. kan behandlas och avgöras vid förrättning av enskild väg oberoende av om det tidigare har fattats beslut i samma ärende vid väglagets stämma.

72 §

*Annan åtgärd vid förrättning av enskild väg*

Vid förrättning av enskild väg kan även andra ärenden i fråga om vägen avgöras än de som förrättningen har inletts för att avgöra, om de ska avgöras vid förrättning av enskild väg.



## RP 147/2017 rd

I samband med förrättning av enskild väg kan även beslut fattas om att ansluta en väg eller vägdel till väglagets väg eller att avskilja den samt om sammanslagning av två eller flera väglag och om delning eller upplösning av väglag samt om bildande av vägrättigheter även till annan väg än den som förrättningsförordandet avser, om vägarna ansluter sig till varandra och ett sådant utvidgande av förrättningen behövs.

### 73 §

#### *Ansökan om förrättning av enskild väg*

Ansökan om förrättning av enskild väg görs skriftligen hos Lantmäteriverket. Om en förrättning av enskild väg berör ett helt detaljplaneområde, för vilket kommunen för fastighetsregister i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen, ska ansökan göras hos kommunens fastighetsregisterförare.

Ansökan om förrättning av enskild väg kan göras av vägdelägare, ägare och delägare i en fastighet eller annan registerenhet, delägare i ett gemensamt område, en näringsidkare som avses i 6 § eller annan i den paragrafen avsedd aktör, det väglag vars väg ärendet gäller, samt kommunen, landskapet eller staten. Ansökan om förrättning av enskild väg för att utreda en vägs läge och bredd samt de rättigheter som gäller för vägen kan även göras av en innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten. Lantmäteriverket eller annan fastighetsregisterförare kan inleda en förrättning av enskild väg utan ansökan i sådana fall som avses i 283 § i fastighetsbildningslagen.

Av ansökan ska framgå

- 1) vilken åtgärd som söks och vid behov grunden för ansökan,
- 2) vilka fastigheter eller vilket område förrättningen är avsedd att gälla,
- 3) den sökandes namn och adress,
- 4) andra sakägare som den sökande känner till,
- 5) väglagets syssloman eller minst en ordinarie medlem av bestyrelsen om ansökan gäller en väg vars delägare bildar ett väglag, och
- 6) sökandens samt dennes lagliga företrädares eller ombuds telefonnummer och den adress och e-postadress till vilken meddelanden om förrättningen ska sändas.

### 74 §

#### *Kommuns och myndighets partsställning*

När det är fråga om anläggning av ny väg eller flyttning av en befintlig väg är kommunen sakägare.

När en väg leder in på ett landsvägs-, järnvägs- eller kanalområde är den myndighet som svarar för trafikledshållningen sakägare.

När en väg dras i närheten av ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller något annat område med motsvarande naturvärden är den myndighet som avses i 6 § 2 mom. i naturvårdslagen sakägare. Den myndighet som bevakar ett allmänt intresse är sakägare också i andra förrättningar som inverkar på det intresse den bevakar.

### 75 §

#### *Ägobyte och överföring av område vid förrättning av enskild väg*

I samband med förrättning av enskild väg kan förrättningsmännen utan särskilt förordnande verkställa ägobyte eller överföring av område, om detta krävs för anläggning av väg, indragning av väg, upphävande av vägrätt eller någon annan ändring av vägrätten, om den som sökt förrättning av enskild väg eller ägaren till området i fråga så yrkar, eller om det är viktigt att verkställa ägobytet eller överföringen av områden för att åstadkomma en ändamålsenlig fastighetsindelning och det inte medför betydande olägenhet för någon.

Förutsättningar för ägobyte enligt 1 mom. är att man genom det

1) kan undvika att sådan olägenhet uppstår som skulle förhindra arrangemang för ordnande av vägförbindelse,

2) avsevärt minskar de kostnader eller ersättningar som ordnandet av vägförbindelsen annars skulle medföra, eller

3) avsevärt minskar den olägenhet som ordnandet av vägförbindelsen skulle medföra för ett ändamålsenligt nyttjande av fastigheten eller en del av den.

Om ett ägobyte inte kan företas på lämpligt sätt, kan i stället för ägobyte under de förutsättningar som anges i 2 mom. eller om ägarna av fastigheterna i fråga avtalar om saken ett område av ringa värde överföras från en fastighet till en annan mot full ersättning i pengar.

Vid ägobyte och överföring av områden bedöms det område som överförs från en fastighet till en annan separat ur den överlåtande fastighetens och ur den mottagande fastighetens synvinkel. Om dessa värden avviker från varandra ska den av sakägarna som drar nytta av åtgärden åläggas att ersätta skillnaden.

På ägobyte och överföring av ett område tillämpas i övrigt vad som föreskrivs i fastighetsbildningslagen.

## 76 §

### *Lokal förrättning av enskild väg*

På ett område där vägrätterna är oklara eller inom vilket det på grund av ändrade trafikförhållanden är behövt att anlägga eller dra in vägar eller reglera vägrätterna på något annat sätt, kan en förrättning av enskild väg verkställas för att ändamålsenliga vägförbindelser ska kunna ordnas och vägrätterna fås att motsvara de ändrade förhållandena (lokal förrättning av enskild väg). Det område som är föremål för en lokal förrättning av enskild väg ska avgränsas tillräckligt noggrant genom ett separat beslut i början av förrättningen.

Ansökan om lokal förrättning av enskild väg får göras av kommunen, väglaget eller en fastighetsägare. Om ett ordnande av vägförbindelserna enligt 1 mom. är behövt för att minska den lokala trafiken på en landsväg eller för att slopa eller minska antalet plankorsningar mellan väg och järnväg, får lokal förrättning av enskild väg sökas även av väghållaren för landsvägen eller av banhållaren. Ansökan om lokal förrättning av enskild väg görs hos Lantmäteriverket som meddelar förrättningsförordnandet och sköter om verkställandet av förrättningen även i fall där förrättningen helt och hållet gäller ett detaljplaneområde. Om ett allmänt intresse kräver det, kan Lantmäteriverket meddela förordnande för verkställande av lokal förrättning av enskild väg på eget initiativ.

De befintliga vägar som finns inom det område som berörs av en lokal förrättning av enskild väg och som på grund av vägregleringen blir obehövligen kan dras in utan att det utreds vilka fastigheter som har rätt till dem, om det inte finns särskilda skäl för annat slags förfarande. Om vägrätt fastställs vid lokal förrättning av enskild väg till befintlig plats utan att förutsättningarna för dess bildande undersöks, ska en utredning av förändringen i omständigheterna dock vid en eventuell senare förrättning av överföring av vägrätt göras med utgångspunkt i den tidpunkt då den ursprungliga vägrätten, som motsvarar den vägrätt som ska överföras, bildades.

77 §

*Överenskommelse som grund för förrättning av enskild väg*

Om sakägarna har kommit överens om frågor som gäller vägrätten eller väghållningen, genomförs förrättningen av enskild väg i enlighet med överenskommelsen, om den inte kränker någons rätt eller är orimlig för någon sakägare.

Om det uppdragas att överenskommelsen står i strid med bestämmelserna i 4 § eller kommer att belasta fastigheten avsevärt mera än bestämmelserna i denna lag tillåter, får överenskommelsen inte till dessa delar användas som grund för förrättning av enskild väg.

78 §

*Uppgifter som ska antecknas i protokollet*

I protokoll eller annan expedition för förrättning av enskild väg ska utöver det som föreskrivs i fastighetsbildningslagen antecknas de uppgifter som avses i 89 § 3 mom. för att behövliga anteckningar ska kunna göras i registret över enskilda vägar.

79 §

*Kostnader för förrättning av enskild väg*

Kostnaderna för en förrättning av enskild väg ska betalas av sökanden. Om flera vägdelägare deltar i vägförrättningen, kan förrättningskostnaderna påföras delägarna enligt vägenheterna eller, om denna fördelningsgrund inte skäligen kan tillämpas på någon vägdelägare, efter vad som prövas vara skäligt. En sakägare som inte är vägdelägare kan, om detta med hänsyn till sakens natur prövas skäligt, påföras kostnaderna eller en del av dem, varvid övriga betalningsskyldigas andelar i motsvarande mån minskas.

Om ett väglag har bildats, får det belopp av ovan i 1 mom. avsedda kostnader som vägdelägarna ska betala tas ut hos väglaget.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas även på lokal förrättning av enskild väg, ägobyte eller överföring av område som genomförs vid förrättning av enskild väg samt när ett ärende som gäller en enskild väg behandlas i samband med annan fastighetsförrättning. Om en lokal förrättning av enskild väg blivit anhängig på ansökan och den helt eller delvis föranletts av ett allmänt intresse, kan förrättningskostnaderna eller en del av dem betalas av statens medel. Beslut om saken fattas av förrättningsmännen.

På förrättningskostnaderna tillämpas i övrigt 16 kap. i fastighetsbildningslagen.

80 §

*Registrering av förrättning av enskild väg*

På registrering av förrättning av enskild väg tillämpas 192 § i fastighetsbildningslagen.

Om ändring har sökts i ett avgörande som fattats vid en lokal förrättning av enskild väg, kan anteckning trots ändringssökandet göras i fastighetsregistret i fråga om de fastigheter som ändringssökandet inte gäller. Också i fråga om de fastigheter som ändringssökandet gäller kan den lokala förrättningen av enskild väg antecknas i fastighetsregistret, om sökandet av ändring inte påverkar fastställandet av vägrätten eller registeranteckningarna. Den registeransvarige ska i

## RP 147/2017 rd

dessa fall hos jorddomstolen anhålla om tillstånd för registrering. Ärendet avgörs av jorddomstolens ordförande.

### 81 §

#### *Sökande av ändring i beslut som getts vid förrättning av enskild väg*

Medan förrättningen av enskild väg pågår får ändring sökas i ett avgörande som gäller rätten att som sakägare delta i förrättningen av enskild väg, förkastande av en jävsanmärkning eller avbrytande av förrättningen. Medan förrättningen av enskild väg pågår får ändring sökas särskilt även i ett avgörande som gäller vägens placering eller vilka som är vägdelägare, om förrättningsingenjören anser det vara ändamålsenligt att tillåta sökande av ändring under pågående förrättning.

På sökande av ändring i avgörande som fattats vid förrättning av enskild väg tillämpas i övrigt fastighetsbildningslagen.

### 82 §

#### *Annan lagstiftning om förrättning av enskild väg*

Genom förordning av statsrådet kan vid behov närmare bestämmelser utfärdas om förfarandet vid förrättning av enskild väg.

Utöver vad som föreskrivs i detta kapitel tillämpas på förrättning av enskild väg vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om fastighetsförrättning.

Vid förrättning av enskild väg och när andra myndighetsbeslut fattas ska dessutom iakttas vad som föreskrivs i naturvårdslagen, vattenlagen, lagen om fornminnen, 10 kap. i skogslagen samt miljöskyddslagen.

### 7 kap.

#### **Understöd**

### 83 §

#### *Statsunderstöd*

Landskapen kan årligen inom ramen för anslaget för ändamålet i fråga i statsbudgeten bevilja understöd till väglag för rådgivning och vägledning och för produktion av material och tjänster till stöd för dessa samt för underhållet av en sådan enskild väg, med undantag för anläggning av ny väg, som det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen. Som förutsättning är dessutom att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade i enlighet med vad som förutsätts i 50 §. Landskapen kan bevilja understöd för underhållet av färjesträckor på enskilda vägar som en del av skötseln av planeringen och ordnandet av skärgårds- trafik i enlighet med 6 § 2 mom. i landskapslagen (/).

Bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt görs enligt landskapens fullmäktigeperioder. Vid bedömningen granskas behovet av statsunderstöd till enskilda vägar, de effekter som uppnåtts med understöden, den utveckling som förväntas samt deras förhållande till utvecklingen av den offentliga ekonomin.

## RP 147/2017 rd

Genom förordning av statsrådet kan vid behov närmare bestämmelser utfärdas om utdelningen av statsunderstödsanslag till landskapen.

### 84 §

#### *Understöd från kommunen*

Kommunen beslutar om de bidrag som av dess medel beviljas för väghållning av enskilda vägar, om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt beslutar om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg. Förutsättningen för beviljande av bidrag för väghållningen är att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen och att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade i enlighet med vad som förutsätts i 50 §.

### 85 §

#### *Tillåtande av trafik på väg som får understöd*

Om staten, landskapet eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid underhållet av en väg, får användningen av vägen för annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna inte förbjudas eller vägen stängas av under den period som understödet avser. Detsamma gäller en väg för vars underhåll kommunen svarar på sin bekostnad. Uttag av avgift med stöd av 28 § för användning av vägen kan förbjudas i beslutet om understöd för underhåll av vägen.

Om annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna orsakar fastighetens eller registerenhets ägare eller trafiksäkerheten avsevärd olägenhet, kan med kommunens samtycke trafik som gagnar andra än vägdelägarna förbjudas eller begränsas på en väg för vars underhåll det beviljas understöd eller en sådan väg stängas av. Innan kommunen ger sitt samtycke ska den begära utlåtande av landskapet.

Om staten, landskapet eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid anläggningen av en väg, eller vägen har anlagts helt eller delvis med kommunens medel, ska under en tid av tio år efter det att den sista bidragsposten har lyfts eller efter det att kommunen har avslutat sitt vägarbete iakttas vad som i denna paragraf föreskrivs om användning av vägen för annan verksamhet eller trafik än sådan som gagnar vägdelägarna.

### 86 §

#### *Förbud mot betalning av skuld med understöd*

Understöd som beviljats av statens, landskapets eller kommunens medel får inte utmätas för betalning av skuld.

### 87 §

#### *Tillämpning av statsunderstödslagen*

## RP 147/2017 rd

På de statsunderstöd som avses i detta kapitel tillämpas dessutom statsunderstödslagen (688/2001), om inte något annat föreskrivs i denna eller i någon annan lag. På understöd som beviljats av landskapet tillämpas dock enbart statsunderstödslagens 3 kap. som gäller beviljande och utbetalning av statsunderstöd, 4 kap. som gäller användning av statsunderstöd och övervakningen därav, 5 kap. som gäller återbetalning och återkrav av statsunderstöd, 6 kap. som gäller information och utlämnande av uppgifter samt 33 § som gäller delgivning.

### 88 §

#### *Ändringsökande*

Ändring i beslut som gäller statsunderstöd som delas ut av landskapet får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns.

Landskapet får söka ändring i ett i 85 § 2 mom. avsett beslut om samtycke av kommunen.

### 8 kap.

#### **Särskilda bestämmelser**

### 89 §

#### *Register över enskilda vägar*

Lantmäteriverket för register över de enskilda vägar för vilka det har bildats ett väglag för att sköta vägärenden (register över enskilda vägar). Registret över enskilda vägar är en del av det fastighetsdatasystem som avses i 3 § i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster (453/2002). Lantmäteriverket för register också över enskilda vägar som finns på detaljplaneområde.

Ändamålet med registret över enskilda vägar är att

1) möjliggöra inskrivning av vägrätter och andra nyttjanderätter som inrättats till förmån för delägarna i ett väglag för att kunna styrka rättigheterna och för att kunna trygga utomståendes intressen,

2) främja handläggningen av förrättningar av enskild väg, fastighetsförrättningar och andra ärenden som gäller enskilda vägar enligt denna lag,

3) främja utvecklingen av informationssystemen,

4) säkerställa att uppgifter om vägrätter och andra nyttjanderätter finns tillgängliga för beredning, genomförande och tillsyn av rättshandlingar och projekt som gäller fastigheter och enskilda vägar som förvaltas av väglag liksom även för domstolarnas och myndigheternas verksamhet.

I registret över enskilda vägar införs

1) väglagets namn, nummer, den kommun inom vilken vägen löper och vägens sträckning,

2) sysslomannens eller bestyrelseordförandens namn, personbeteckning och kontaktuppgifter samt ändringar i dessa uppgifter,

3) väglagets stadgar, om väglaget har fastställt sådana åt sig,

4) en rätt som avses i 8 § och den fastighet som belastas av den samt uppgift om huruvida vägdelägarna har rätten gemensamt eller om den innehas av någon av dem,

5) en vägs eller vägdelens anslutning till eller avskiljande från väglagets väg samt sammanslagning av två eller flera väglag eller delning eller upplösning av väglaget,

6) indragning eller upphörande av väglagets väg eller en del av vägen.

## RP 147/2017 rd

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på sekretess för och utlämnande av personuppgifter lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) samt på annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen (523/1999). Bestämmelser om hur uppgifter lämnas ut ur fastighetsdatasystemet finns i 6 § i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster.

De uppgifter som ska föras in i registret över enskilda vägar bevaras permanent, om inte något annat föreskrivs genom lag. Om uppgifterna i registret har ändrats, ska bevarandet och användbarheten av de tidigare uppgifterna säkerställas genom separat arkivering eller på något annat sätt som datatekniken möjliggör.

Genom förordning av statsrådet kan vid behov närmare bestämmelser utfärdas om registret över enskilda vägar och om förfarandet för att i registret föra in uppgifter enligt 3 mom.

### 90 §

#### *Ny prövning av ett ärende till följd av väsentligt förändrade förhållanden*

Om förhållandena väsentligt har förändrats efter det att beslut fattats eller avtal ingåtts om vägrätt eller annan rättighet i anslutning till vägen eller om fördelningen av väghållningsskyldigheten, har sakägaren rätt att begära ny prövning av ärendet i enlighet med denna lag.

### 91 §

#### *Omedelbar verkställighet av beslut*

Ett beslut som har fattats vid förrättning av enskild väg eller väglagsstämman med stöd av denna lag får verkställas även om det har överklagats, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat. Jorddomstolen är då beslutför även när endast dess ordförande är närvarande.

Ett beslut som har fattats vid förrättning av enskild väg eller väglagsstämman får dock inte verkställas förrän det har vunnit laga kraft när det är fråga om huruvida sådan rättighet som avses i 4, 8 eller 22 § ska beviljas. Inte heller ett beslut som avses i 63 § eller beslut om indragning av väg eller upphävande av de rättigheter som avses i 8 § får verkställas innan det har vunnit laga kraft.

Om en avgift avlyfts eller sänks till följd av ändringssökande, ska det överbetalda beloppet återbäras och på det betalas sex procents årlig ränta som räknas från betalningsdagen till dagen för återbäring.

### 92 §

#### *Säkerhet i samband med omedelbart verkställande*

Vid verkställandet av ett beslut innan det vunnit laga kraft ska den som sökt verkställighet ställa säkerhet för ersättandet av den skada som kan orsakas sakägare om det till grund för verkställigheten liggande beslutet ändras med anledning av besvär. På ställande av säkerhet tillämpas vad som föreskrivs om saken i utsökningsbalken (705/2007).

### 93 §

#### *Betalning av ersättning i ett för allt innan åtgärd vidtas*

## RP 147/2017 rd

Om en i denna lag avsedd åtgärd föranleder ersättning i ett för allt för skada eller men, får åtgärden inte vidtas utan fastighetsägares samtycke innan ersättningen betalats eller, om ersättningen inte fastställts med laga kraft, innan säkerhet för betalning av ersättningen jämte ränta blivit ställd.

9 kap.

### **Ikraftträdande**

94 §

#### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om enskilda vägar (358/1962), nedan den upphävda lagen.

95 §

#### *Införandebestämmelser i anslutning till landskapsreformen*

Den personal som vid närings-, trafik- och miljöcentralerna sköter uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar övergår i anställning hos landskapen den 1 januari 2020.

På ställningen och tilläggspensionsskyddet för den personal som sköter uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och som genom denna lag övergår i anställning hos landskapen tillämpas vad som föreskrivs i 3 kap. i lagen om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen och lagstiftningen om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter ( / ), nedan lagen om införande av landskapsreformen.

Till landskapen övergår vid ikraftträdandet av denna lag den statsägda lösa egendom, de rättigheter som gäller ägande, besittning och bruk av den lösa egendomen samt de immateriella rättigheter och tillstånd som hör till den verksamhet som hänför sig till uppgifterna i samband med statsunderstöd för enskilda vägar. Staten och landskapet kan även avtala något annat om överlåtelsen av lös egendom. På egendomsarrangemangen tillämpas bestämmelserna i 4 kap. i lagen om införande av landskapsreformen.

På de uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar som överförs från staten till landskapen genom denna lag tillämpas även 7–9 § i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet ( / ).

96 §

#### *Övergångsbestämmelser som gäller anhängiga ärenden*

Behandlingen av de ärenden som gäller statsbidrag för enskilda vägar och som är anhängiga vid närings-, trafik- och miljöcentralerna vid ikraftträdandet av denna lag överförs till det behöriga landskapet.

På behandlingen av ärenden som vid denna lags ikraftträdande är anhängiga i sådana vägnämnder som avses i den upphävda lagen tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Vägnämnderna upphör den 30 juni 2020. Behandlingen av ärenden som är anhängiga



vid vägnämnderna den dagen övergår till den myndighet som är behörig enligt denna lag och på behandlingen tillämpas denna lag.

Behandlingen av ärenden som avses i 3 § 3 mom. i den upphävda lagen och som är anhängiga vid närings-, trafik- och miljöcentralen vid ikraftträdandet av denna lag övergår till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och på behandlingen tillämpas denna lag.

97 §

*Övergångsbestämmelser som gäller ändringssökande*

Ändring i ett beslut som har fattats före lagens ikraftträdande söks enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

På sökande av ändring i beslut som meddelats före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Om en domstol upphäver ett beslut som har fattats före lagens ikraftträdande och återförvisar ärendet att i sin helhet behandlas på nytt, ska ärendet behandlas och avgöras enligt denna lag.

98 §

*Andra övergångsbestämmelser*

Vägområdet till en befintlig väg, sådant det var vid ikraftträdandet av denna lag, motsvarar vägens vägområde enligt denna lag.

Bestämmelserna om väglag i denna lag tillämpas också på väglag som bildats före ikraftträdandet av denna lag.

Vad som i 14 § föreskrivs om rättigheter som grundar sig på avtal gäller även avtal som avses i 21 § i den upphävda lagen och på dem grundade rättigheter.

Om väghållningen före ikraftträdandet av denna lag har ordnats enligt en i 32 § i den upphävda lagen avsedd vägdelning, ska den senast den 31 december 2020 ordnas så som föreskrivs i denna lag.

På vägar som i enlighet med 105–107 § i den upphävda lagen betraktas som enskilda vägar tillämpas denna lag.

En grind, bom eller annan avspärning som fastighetsägaren har placerat ut i enlighet med den upphävda lagen får finnas kvar fram till utgången av 2020. Om fastighetsägaren även efter detta vill ha kvar avspärningen, ska vad som föreskrivs i 29 § 3 mom. iaktas.

Vad som i 85 § 3 mom. föreskrivs om tillåtande av trafik på väg som får understöd tillämpas även på en väg vars väghållning har fått understöd på det sätt som avses i 96 § 2 mom. i den upphävda lagen.

2.

## Lag

### om ändring av fastighetsbildningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i fastighetsbildningslagen (554/1995) 5 § 2 mom. 8 punkten, 103 § 3 mom., 156 § 3 mom., 159 § 3 mom., 162 § 1 mom. 165 § 2 och 3 mom. samt 168 § 2 mom., sådana de lyder, 5 § 2 mom. 8 punkten i lag 374/2016, 103 § 3 mom., 159 § 3 mom. och 165 § 3 mom. i lag 1159/2005, 156 § 3 mom., 162 § 1 mom. och 168 § 2 mom. i lag 914/2011 samt 165 § 2 mom. i lag 322/1999, som följer:

#### 5 §

---

En hos kommunen anställd fastighetsingenjör, ingenjör eller tekniker kan vara förrättningsingenjör vid

---

8) sådan förrättning av enskild väg som avses i lagen om enskilda vägar ( / ),

---

#### 103 §

---

I samband med en fastighetsförrättning förrättas utan ansökan en sådan rågång och annan fastighetsbestämning som behövs för att förrättningen ska kunna verkställas. Fastighetsbestämningen kan även gälla en rätt enligt lagen om enskilda vägar.

#### 156 §

---

Vid en fastighetsförrättning ska för varje fastighet och skifte ordnas behövlig vägförbindelse till en gata, landsväg eller sådan enskild väg för vilken ett väglag har bildats, genom stiftande av ett servitut som avses i 154 § 1 mom. 11 punkten eller en ständig eller tidsbestämd vägrätt enligt lagen om enskilda vägar eller någon annan rätt som behövs för vägförbindelsen. I fråga om förutsättningarna för stiftande av en sådan rätt tillämpas lagen om enskilda vägar. På begäran av ägaren till fastigheten ska vid fastighetsförrättningen även avgöras huruvida vägrätt ska beviljas till en sådan enskild väg som avses ovan.

---

159 §

---

Ett onödigt servitut eller en i lagen om enskilda vägar avsedd onödig rätt som gäller ett område som omfattas av en förrättning kan upphävas vid förrättningen.

162 §

Ägaren och innehavaren av en belastad registerenhet är berättigade att av den till förmån för vilken ett servitut eller en rätt stiftas få ersättning för den olägenhet och skada som stiftandet av servitutet eller rätten orsakar. Skyldig att ersätta en olägenhet eller skada som en åtgärd enligt 160 § orsakar är den som har nytta av åtgärden. Om vägrätt beviljas med stöd av 156 § 3 mom. ska frågan om ersättningsskyldighet enligt 40 § i lagen om enskilda vägar samtidigt behandlas och avgöras. För ett servitut eller en rätt som vid styckning stiftats till förmån för en styckningsfastighet och som behövs för en vägförbindelse som avses i 156 § 3 mom. är dock stomfastighetens ägare berättigad till ersättning bara av särskilda skäl. Om den belastning som servitutet medför ökar nämnvärt på grund av en bestämmelse som avses i 159 § 2 mom., är den belastade registerenhetens ägare och innehavare berättigade att av de innehavare av servitutsrätt som avses i det momentet få ersättning för den ökade olägenhet som beror på detta.

---

165 §

---

Vid en servitutsförrättning som verkställs på ett detaljplaneområde får ett i 156 § 3 mom. avsett ärende som gäller en rätt enligt lagen om enskilda vägar behandlas endast om det är fråga om att flytta, ändra eller upphäva denna rätt. Vid en servitutsförrättning på ett annat än ett ovan nämnt område får ett i 156 § 3 mom. avsett ärende som gäller en rätt enligt lagen om enskilda vägar behandlas endast om det samtidigt är fråga om en åtgärd som gäller ett servitut enligt 154 § 1 mom.

Vid nyskifte får utöver ett ärende som gäller stiftande av en rätt enligt lagen om enskilda vägar även behandlas ett ärende som gäller flyttning, ändring eller upphävande av en i den lagen avsedd rätt som belastar nyskiftesområdet.

168 §

---

Om förrättningen gäller en fastighet eller ett outbrutet område som ägs av flera gemensamt, ska kallelsebrevet sändas till alla samägare särskilt. Om förrättningen gäller ett samfällt område eller en gemensam särskild förmån och det vid förrättningen inte är fråga om skifte av det samfällda området eller om en fastighetsbestämning enligt 101 § 1 mom. 2, 4 eller 5 punkten eller en motsvarande åtgärd, sänds kallelsebrevet till ett konstituerat delägarlag med iakttagande av 26 § i lagen om samfälligheter och till ett icke konstituerat delägarlag genom att kallelsebrevet sänds till en i 26 § 4 mom. i lagen om samfälligheter avsedd företrädare. Om ingen sådan företrädare har utsetts, sänds kallelsebrevet till någon av delägarna och inledandet av förrättningen tillkännages dessutom genom publicering av kallelsen i minst en tidning med spridning på orten. Om förrättningen gäller ett område till vilket flera fastigheter har servituts-

**RP 147/2017 rd**

rätt eller en i lagen om enskilda vägar avsedd rätt och det inte är fråga om upphävande, flyttning eller ändring av denna rätt, räcker det att kallelsebrevet sänds till en av innehavarna av rätten. Brevet sänds dock till väglaget, om det av förrättningsansökan framgår eller annars är känt att förrättningen gäller väglagets väg.

-----

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

3.

## Lag

### om ändring av markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 75 § 1 och 3 mom., 92 §, 104 § 4 mom. och 107 § 1 mom., av dem 75 § 1 och 3 mom. och 107 § 1 mom. sådana de lyder i lag 476/2004, som följer:

#### 75 §

##### *Samnyttjoområden och allmänna områden*

I en stranddetaljplan kan områden anvisas för planområdets interna behov (samnyttjoområde). Uppgiften att anlägga och underhålla samnyttjoområden ska skötas av de fastigheter för vilka samnyttjoområdena har anvisats i planen. Vid anläggandet av ett samnyttjoområde för en vägförbindelse iakttas vad som i fastighetsbildningslagen (554/1995) och lagen om enskilda vägar ( / ) föreskrivs om anordnande av vägförbindelse. Rätten att använda andra samnyttjoområden än områden för vägförbindelse stiftas vid en fastighetsförrättning som ett servitut enligt 154 a § i fastighetsbildningslagen.

---

Vid en fastighetsförrättning där någon annan i 1 mom. avsedd servitutsrätt än en rätt till vägförbindelse stiftas kan det bestämmas att för anläggande och underhåll av samnyttjoområdet bildas ett strandlag, om någon av ägarna till de fastigheter som erhållit rätt till samnyttjoområdet så kräver eller om det annars är behövligt. På strandlaget, dess delägare och de avgifter som strandlaget påför, åtgärder som anläggandet av samnyttjoområdet förutsätter, på verksamheten och på avgörandet av tvister tillämpas vad som i lagen om enskilda vägar eller med stöd av den föreskrivs om vägdelägare, väglag och vägavgifter. Om något förordande om bildande av strandlag inte getts, tillämpas på ägarna till de fastigheter som erhållit rätt till samnyttjoområdet vad som i 5 kap. i lagen om enskilda vägar föreskrivs om sådana vägdelägare som inte bildar ett väglag.

---

#### 92 §

##### *Kommunens rätt till område för enskild väg*

Om en enskild väg enligt 3 § i lagen om enskilda vägar eller en väg som markägaren i samband med samhällsbyggande har avsatt till vägområde ligger inom ett generalplaneområde och vägen finns på ett sådant område som enligt planen är avsett för trafikled, har kommunen rätt att utan ersättning sätta i stånd vägområdet och därtill hörande diken och dra ledningar samt att upplåta det för allmän trafik.

104 §

*Gatuområden för vilka ersättning betalas*

---

Markägaren har med avvikelse från 1 mom. inte rätt att få ersättning för en enskild väg som avses i 3 § i lagen om enskilda vägar, när vägen i detaljplanen har anvisats för gatuområde.

---

107 §

*Upphörande av rättigheter som hänför sig till gatuområden*

När ett sådant gatuområde som avses i 94 § bildas till allmänt område, upphör inteckning, panträtt, rättighet som gäller enskilda vägar enligt 3 § i lagen om enskilda vägar, arrenderätt, sytning, skogsavverkningsrätt och rätt till marktåkt eller andra jämförbara rättigheter som hänför sig till området att gälla. I samband med att ett gatuområde bildas till fastighet kan det bestämmas att arrenderätt ska förbli i kraft, om det inte försvårar användningen av området som gata. Andra särskilda rättigheter eller servitut förblir i kraft, om de inte upphävs vid förrättningen. Vad som föreskrivs i detta moment gäller också när ett sådant område bildas till allmänt område som finns inom ett i 94 § avsett detaljplaneområde och redan tidigare är i kommunens ägo samt har anvisats för gatuområde. Ett gatuområde som bildats till allmänt område får användas för trafik även om vägrätten upphört att gälla.

---

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

4.

## Lag

### om ändring av 16 och 17 § i den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk (34/2015) 16 § 1 och 2 mom. samt 17 § 2 mom., av dem 16 § 2 mom. sådant det lyder i lag 227/2016, som följer:

#### 16 §

##### *Byggande av skogsväg*

Stöd kan beviljas för grundlig förbättring av en enskild väg som behövs för transporter inom skogsbruket och för byggande av en ny skogsväg. En grundlig förbättring av en enskild väg kan gälla hela vägen eller en del av den, konstruktioner och anläggningar och det kan innefatta byggande av en ny skogsväg. En grundlig förbättring av en enskild väg eller byggande av en ny skogsväg kan också gälla byggande av en separat upplagsplats vid vägen. En grundlig förbättring av en enskild väg kan gälla byggande av en separat upplagsplats vid vägen eller byggande av en bro eller anläggning av en vägtrumma som motsvarar en bro trots att vägen inte byggs om i övrigt. Med skogsväg avses i denna lag en skogsväg enligt 3 § 1 mom. 4 punkten i lagen om enskilda vägar ( / ).

En förutsättning för att stöd ska beviljas är att den enskilda väg som ska genomgå en grundlig förbättring eller den nya skogsvägen till sin struktur lämpar sig för transporter inom skogsbruket under hela året, med undantag för menförestider, och att det med tanke på helheten av vägnätet av lägre grad kan anses ändamålsenligt att grundligt förbättra vägen eller bygga en ny väg. Dessutom krävs det att en vägrätt i enlighet med lagen om enskilda vägar har bildats och att det i enlighet med den lagen har bildats ett väglag bestående av vägdelägarna för skötseln av vägärenden. Kravet på ständig vägrätt och väglag tillämpas dock inte på projekt som genomförs för en enda samfälld skog.

---

#### 17 §

##### *Ytterligare villkor för stöd för grundlig förbättring av en enskild väg*

---

Stöd för grundlig förbättring av en enskild väg förutsätter dessutom att grundlig förbättring av vägen inte har finansierats med medel enligt lagen om enskilda vägar eller den upphävda lagen om enskilda vägar (358/1962) under de senaste 20 åren. Avvikelse kan dock göras från detta krav, om användningen av vägen har förändrats väsentligt på grund av att transporter inom skogsbruket har ökat eller om användningen kommer att förändras på grund av en uppskattad ökning av transporter eller om vägens struktur inte längre lämpar sig för den virkestransportmateriel som används. För avvikelser krävs också att det har gått minst tio år från

**RP 147/2017 rd**

den föregående finansieringen av grundlig förbättring av vägen med offentliga medel. Tidsfristen räknas från slutbetalningen av finansieringen.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



5.

## Lag

### om ändring av lagen om friluftsliv

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om friluftsliv (606/1973) 6 §, 8 § 2 mom. och 15 §, av dem 6 och 15 § sådana  
de lyder i lag 919/2011, som följer:

#### 6 §

På förrättningsmän för en friluftsledsförrättning tillämpas vad som föreskrivs om förrättningsmän för en fastighetsförrättning enligt fastighetsbildningslagen (554/1995).

#### 8 §

-----  
På bestämmandet och utbetalningen av ersättning tillämpas i övrigt vad som föreskrivs om ersättningar enligt lagen om enskilda vägar (/).

#### 15 §

Om inte något annat följer av denna lag tillämpas på en friluftsledsförrättning vad som föreskrivs om en förrättning av enskild väg enligt lagen om enskilda vägar.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6.

**Lag**

**om ändring av 3 och 11 § i lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt (451/1988) 3 § 2 mom. och 11 §, av dem 3 § 2 mom. sådant det lyder i lag 590/2011, som följer:

3 §

---

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, ska på de åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 1, 2, 2 a och 3–5 punkten tillämpas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om dem och på reglering av enskilda vägar vad som i lagen om enskilda vägar ( / ) föreskrivs om förrättning av enskild väg.

11 §

Bestämmelser om förutsättningarna för bildande av vägrätt samt om flyttning och indragning av befintlig enskild väg finns i lagen om enskilda vägar.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

7.

## Lag

### om ändring av 12 § i lagen om ersättning för miljöskador

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om ersättning för miljöskador (737/1994) 12 §, sådan den lyder i lag  
628/2011, som följer:

#### 12 §

##### *Tillämpning av lagen vid förfaranden enligt vissa andra lagar*

Om det vid ett förfarande enligt lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter eller någon annan därmed jämförbar lag, landsvägslagen (503/2005), lagen om enskilda vägar ( / ), banlagen (110/2007) eller gruvlagen (621/2011) ska bestämmas ersättning för sådana miljöskador som avses i denna lag, tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om ersättnings-skyldighet och grunder för bestämmande av ersättning, dock inte 8–10 §. Om en verksamhet enligt en lag som nämns i denna paragraf orsakar personskada som ska betraktas som miljö-skada, tillämpas denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

8.

**Lag**

**om ändring av 39 § i lagen om samfällda skogar**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om samfällda skogar (109/2003) 39 § 3 mom., sådant det lyder i lag  
1497/2007, som följer:

39 §

*Fogande av ett område och en fastighet till en samfälld skog*

-----  
När en fastighet slås samman med en samfälld skog ska servitutsrättigheter som hör till fastigheten upphöra, med undantag för vägrätt eller rätt till förmån för annan vägförbindelse enligt lagen om enskilda vägar ( / ) eller sådan rätt som avses i 8 § i den lagen, vilka övergår till den samfällda skogen.  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

9.

**Lag**

**om ändring av 87 § i gruvlagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i gruvlagen (621/2011) 87 § som följer:

87 §

*Reglering av enskilda vägar*

Vid en gruvförrättning ska sådana regleringar av enskilda vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till inrättandet av ett gruvområde eller ett hjälpområde för en gruva. Vid förrättningen behandlas och avgörs också övriga ärenden som ska behandlas vid en förrättning av enskild väg enligt lagen om enskilda vägar (/).

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal förrättning av enskild väg som avses i 76 § i lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på begäran av innehavaren av gruvtillstånd utan särskild ansökan.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

10.

## Lag

### om ändring av 4 § i lagen om statens skogsbruksaktiebolag

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om statens skogsbruksaktiebolag (235/2016) 4 § 1 mom. 5 punkten som följer:

4 §

#### *Rätt att företräda staten i vissa fall*

Aktiebolaget har rätt att företräda Forststyrelsen på statens områden där det har rätt att bedriva skogsbruk och att använda den rätt att föra talan som hör till staten som markägare i ärenden som gäller

-----  
5) Forststyrelsen som vägdelägare enligt lagen om enskilda vägar ( / ).  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 19 oktober 2017

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

## Lag

### om ändring av fastighetsbildningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fastighetsbildningslagen (554/1995) 5 § 2 mom. 8 punkten, 103 § 3 mom., 156 § 3 mom., 159 § 3 mom., 162 § 1 mom. 165 § 2 och 3 mom. samt 168 § 2 mom., sådana de lyder, 5 § 2 mom. 8 punkten i lag 374/2016, 103 § 3 mom., 159 § 3 mom. och 165 § 3 mom. i lag 1159/2005, 156 § 3 mom., 162 § 1 mom. och 168 § 2 mom. i lag 914/2011 samt 165 § 2 mom. i lag 322/1999, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

5 §

5 §

-----  
En hos kommunen anställd fastighetsingenjör, ingenjör eller tekniker kan vara förrättningsingenjör vid

-----  
En hos kommunen anställd fastighetsingenjör, ingenjör eller tekniker kan vara förrättningsingenjör vid

-----  
8) sådan *vägförrättning* som avses i lagen om enskilda vägar (358/1962),

-----  
8) sådan *förrättning av enskild väg* som avses i lagen om enskilda vägar (/),

103 §

103 §

-----  
I samband med en fastighetsförrättning förrättas utan ansökan en sådan rågång och annan fastighetsbestämning som behövs för att förrättningen skall kunna verkställas. Fastighetsbestämningen kan även gälla en rätt enligt lagen om enskilda vägar (358/1962).

-----  
I samband med en fastighetsförrättning förrättas utan ansökan en sådan rågång och annan fastighetsbestämning som behövs för att förrättningen ska kunna verkställas. Fastighetsbestämningen kan även gälla en rätt enligt lagen om enskilda vägar.

156 §

156 §

-----  
Vid en fastighetsförrättning ska för varje fastighet och skifte ordnas behövlig vägförbindelse till en gata, landsväg eller sådan enskild väg för vilken ett vägslag har bildats, genom stiftande av ett servitut som avses i

-----  
Vid en fastighetsförrättning ska för varje fastighet och skifte ordnas behövlig vägförbindelse till en gata, landsväg eller sådan enskild väg för vilken ett vägslag har bildats, genom stiftande av ett servitut som avses i

*Gällande lydelse*

154 § 1 mom. 11 punkten eller en ständig eller tidsbestämd vägrätt enligt lagen om enskilda vägar eller någon annan rätt som behövs för vägförbindelsen. I fråga om förutläggningarna för stiftande av en sådan rätt tillämpas lagen om enskilda vägar. På begäran av ägaren till fastigheten ska vid fastighetsförrättningen även avgöras huruvida vägrätt ska beviljas *för* en sådan enskild väg som avses ovan.

159 §

Ett onödigt servitut eller en *onödig rätt enligt lagen om enskilda vägar* som gäller ett område som omfattas av en förrättning kan upphävas vid förrättningen.

162 §

Ägaren och innehavaren av en belastad registerenhet är berättigade att av den till förmån för vilken ett servitut eller en rätt stiftas få ersättning för den olägenhet och skada som stiftandet av servitutet eller rätten orsakar. Skyldig att ersätta en olägenhet eller skada som en åtgärd enligt 160 § orsakar är den som har nytta av åtgärden. Om vägrätt beviljas med stöd av 156 § 3 mom. ska frågan om ersättningsskyldighet enligt 24 § i lagen om enskilda vägar samtidigt behandlas och avgöras. För ett servitut eller en rätt som vid styckning stiftats till förmån för en styckningsfastighet och som behövs för en vägförbindelse som avses i 156 § 3 mom. är likväl stomfastighetens ägare berättigad till ersättning bara av särskilda skäl. Om den belastning som servitutet medför ökar nämnvärt på grund av en bestämmelse som avses i 159 § 2 mom., är den belastade registerenhetens ägare och innehavare berättigade att av de innehavare av servitutsrätt som avses i det momentet få ersättning för den ökade olägenhet som beror på detta.

*Förslagen lydelse*

154 § 1 mom. 11 punkten eller en ständig eller tidsbestämd vägrätt enligt lagen om enskilda vägar eller någon annan rätt som behövs för vägförbindelsen. I fråga om förutläggningarna för stiftande av en sådan rätt tillämpas lagen om enskilda vägar. På begäran av ägaren till fastigheten ska vid fastighetsförrättningen även avgöras huruvida vägrätt ska beviljas *till* en sådan enskild väg som avses ovan.

159 §

Ett onödigt servitut eller en *i lagen om enskilda vägar avsedd onödig rätt* som gäller ett område som omfattas av en förrättning kan upphävas vid förrättningen.

162 §

Ägaren och innehavaren av en belastad registerenhet är berättigade att av den till förmån för vilken ett servitut eller en rätt stiftas få ersättning för den olägenhet och skada som stiftandet av servitutet eller rätten orsakar. Skyldig att ersätta en olägenhet eller skada som en åtgärd enligt 160 § orsakar är den som har nytta av åtgärden. Om vägrätt beviljas med stöd av 156 § 3 mom. ska frågan om ersättningsskyldighet enligt 40 § i lagen om enskilda vägar samtidigt behandlas och avgöras. För ett servitut eller en rätt som vid styckning stiftats till förmån för en styckningsfastighet och som behövs för en vägförbindelse som avses i 156 § 3 mom. är dock stomfastighetens ägare berättigad till ersättning bara av särskilda skäl. Om den belastning som servitutet medför ökar nämnvärt på grund av en bestämmelse som avses i 159 § 2 mom., är den belastade registerenhetens ägare och innehavare berättigade att av de innehavare av servitutsrätt som avses i det momentet få ersättning för den ökade olägenhet som beror på detta.



*Gällande lydelse*

165 §

Vid en servitutsförrättning som verkställs på ett detaljplaneområde får ett i 156 § 3 mom. avsett ärende som gäller en rätt enligt lagen om enskilda vägar behandlas endast om det är fråga om att flytta, ändra eller upphäva denna rätt. *På* ett annat än ett ovan nämnt område får ett i 156 § 3 mom. avsett ärende som gäller en rätt enligt lagen om enskilda vägar behandlas *vid en servitutsförrättning* endast om det samtidigt är fråga om en åtgärd som gäller ett servitut enligt 154 § 1 mom.

Vid nyskifte får utöver ett ärende som gäller stiftande av en rätt enligt lagen om enskilda vägar även behandlas ett ärende som gäller flyttning, ändring eller upphävande av en *sådan rätt enligt nämnda lag* som belastar nyskiftesområdet.

168 §

Om förrättningen gäller en fastighet eller ett outbrutet område som ägs av flera gemensamt, ska kallelsebrevet sändas till alla samägare särskilt. *Gäller* förrättningen ett samfällt område eller en gemensam särskild förmån och det vid förrättningen inte är fråga om skifte av det samfällda området eller om en fastighetsbestämning enligt 101 § 1 mom. 2, 4 eller 5 punkten eller en motsvarande åtgärd, sänds kallelsebrevet till ett konstituerat delägarlag med iakttagande av 26 § i lagen om samfälligheter och till ett icke konstituerat delägarlag genom att kallelsebrevet sänds till en i 26 § 4 mom. i lagen om samfälligheter avsedd företrädare. Har ingen sådan företrädare utsetts, sänds kallelsebrevet till någon av delägarna och inledandet av förrättningen tillkännages dessutom genom publicering av kallelsen i minst en tidning med spridning på orten. Om förrättningen gäller ett område till vilket flera fastigheter har servitutsrätt eller en *rätt enligt lagen om enskilda vägar* och det inte är fråga om upphävande, flyttning el-

*Förslagen lydelse*

165 §

Vid en servitutsförrättning som verkställs på ett detaljplaneområde får ett i 156 § 3 mom. avsett ärende som gäller en rätt enligt lagen om enskilda vägar behandlas endast om det är fråga om att flytta, ändra eller upphäva denna rätt. *Vid en servitutsförrättning på* ett annat än ett ovan nämnt område får ett i 156 § 3 mom. avsett ärende som gäller en rätt enligt lagen om enskilda vägar behandlas endast om det samtidigt är fråga om en åtgärd som gäller ett servitut enligt 154 § 1 mom.

Vid nyskifte får utöver ett ärende som gäller stiftande av en rätt enligt lagen om enskilda vägar även behandlas ett ärende som gäller flyttning, ändring eller upphävande av en *i den lagen avsedd rätt* som belastar nyskiftesområdet.

168 §

Om förrättningen gäller en fastighet eller ett outbrutet område som ägs av flera gemensamt, ska kallelsebrevet sändas till alla samägare särskilt. *Om* förrättningen *gäller* ett samfällt område eller en gemensam särskild förmån och det vid förrättningen inte är fråga om skifte av det samfällda området eller om en fastighetsbestämning enligt 101 § 1 mom. 2, 4 eller 5 punkten eller en motsvarande åtgärd, sänds kallelsebrevet till ett konstituerat delägarlag med iakttagande av 26 § i lagen om samfälligheter och till ett icke konstituerat delägarlag genom att kallelsebrevet sänds till en i 26 § 4 mom. i lagen om samfälligheter avsedd företrädare. Om ingen sådan företrädare har utsetts, sänds kallelsebrevet till någon av delägarna och inledandet av förrättningen tillkännages dessutom genom publicering av kallelsen i minst en tidning med spridning på orten. Om förrättningen gäller ett område till vilket flera fastigheter har servitutsrätt eller en *i lagen om enskilda vägar avsedd rätt* och det inte är fråga om upphä-

**RP 147/2017 rd**

*Gällande lydelse*

ler ändring av denna rätt, räcker det att kallelsebrevet sänds till en av innehavarna av rätten. Brevet sänds dock till väglaget, om det av förrättningsansökan framgår eller annars är känt att förrättningen gäller väglagets väg.

-----

*Förslagen lydelse*

vande, flyttning eller ändring av denna rätt, räcker det att kallelsebrevet sänds till en av innehavarna av rätten. Brevet sänds dock till väglaget, om det av förrättningsansökan framgår eller annars är känt att förrättningen gäller väglagets väg.

-----

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

3.

**Lag**

**om ändring av markanvändnings- och bygglagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 75 § 1 och 3 mom., 92 §, 104 § 4 mom. och 107 § 1 mom., av dem 75 § 1 och 3 mom. och 107 § 1 mom. sådana de lyder i lag 476/2004, som följer:

*Gällande lydelse*

75 §

*Samnyttjoområden och allmänna områden*

I en stranddetaljplan kan områden anvisas för planområdets interna behov (samnyttjoområde). Uppgiften att anlägga och underhålla samnyttjoområden *hör till* de fastigheter för vilka samnyttjoområdena har anvisats i planen. Vid anläggandet av ett samnyttjoområde för en vägförbindelse iaktas vad som i fastighetsbildningslagen (554/1995) och lagen om enskilda vägar (358/1962) bestäms om anordnande av vägförbindelse. Rätten att använda andra samnyttjoområden än områden för vägförbindelse stiftas vid en fastighetsförrättning som ett servitut enligt 154 a § fastighetsbildningslagen.

Vid en fastighetsförrättning där någon annan i 1 mom. avsedd servitutsrätt än en rätt till vägförbindelse stiftas kan det bestämmas att för anläggande och underhåll av samnyttjoområdet *grundas* ett strandlag, om någon av ägarna till de fastigheter som erhållit rätt till samnyttjoområdet så kräver eller om det *i övrigt är nödvändigt. I fråga om grundandet av ett strandlag kan bestämmas också i enlighet med 52 § lagen om enskilda vägar genom beslut av det kommunala organ som avses i detta moment.* På strandlaget, dess delägare och de avgifter som strandlaget påför, åtgärder som anläggandet av samnyttjoområdet förutsätter, på verksamheten och på avgö-

*Förslagen lydelse*

75 §

*Samnyttjoområden och allmänna områden*

I en stranddetaljplan kan områden anvisas för planområdets interna behov (samnyttjoområde). Uppgiften att anlägga och underhålla samnyttjoområden *ska skötas av* de fastigheter för vilka samnyttjoområdena har anvisats i planen. Vid anläggandet av ett samnyttjoområde för en vägförbindelse iaktas vad som i fastighetsbildningslagen (554/1995) och lagen om enskilda vägar ( / ) *föreskrivs* om anordnande av vägförbindelse. Rätten att använda andra samnyttjoområden än områden för vägförbindelse stiftas vid en fastighetsförrättning som ett servitut enligt 154 a § i fastighetsbildningslagen.

Vid en fastighetsförrättning där någon annan i 1 mom. avsedd servitutsrätt än en rätt till vägförbindelse stiftas kan det bestämmas att för anläggande och underhåll av samnyttjoområdet *bildas* ett strandlag, om någon av ägarna till de fastigheter som erhållit rätt till samnyttjoområdet så kräver eller om det *annars är behövligt.* På strandlaget, dess delägare och de avgifter som strandlaget påför, åtgärder som anläggandet av samnyttjoområdet förutsätter, på verksamheten och på avgörandet av tvister tillämpas vad som i lagen om enskilda vägar eller med stöd av den *föreskrivs* om vägdelägare, väglag och vägavgifter. Om något förordande om *bildande* av

*Gällande lydelse*

randet av tvister tillämpas vad som i lagen om enskilda vägar eller med stöd av den bestäms om vägdelägare, väglag, vägavgifter samt om vägnämndens uppgifter och förrättning. I stället för vägnämnden kan uppgifterna dock skötas av något annat av kommunen utsett organ än av kommunstyrelsen. Om något förordande om grundande av strandlag inte givits, tillämpas på ägarna till de fastigheter som erhållit rätt till samnyttjoområdet vad som i 8 kap. lagen om enskilda vägar bestäms om sådana vägdelägare som inte bildar ett väglag.

92 §

*Kommunens rätt till område för enskild väg*

Om en enskild väg enligt 1 § lagen om enskilda vägar (358/1962) eller en väg som markägaren i samband med samhällsbyggnad har avsatt till vägområde ligger inom ett generalplaneområde och vägen är belägen på ett sådant område som enligt planen är avsett för trafikled, har kommunen rätt att utan ersättning sätta i stånd vägområdet och därtill hörande diken och dra ledningar samt att upplåta det för allmän samfärdsel.

104 §

*Gatuområden för vilka ersättning betalas*

Markägaren har med avvikelse från 1 mom. inte rätt att få ersättning för en enskild väg enligt 1 § lagen om enskilda vägar, när vägen i detaljplanen har anvisats till gatuområde.

107 §

*Upphörande av rättigheter som hänför sig till gatuområden*

*Förslagen lydelse*

strandlag inte getts, tillämpas på ägarna till de fastigheter som erhållit rätt till samnyttjoområdet vad som i 5 kap. i lagen om enskilda vägar föreskrivs om sådana vägdelägare som inte bildar ett väglag.

92 §

*Kommunens rätt till område för enskild väg*

Om en enskild väg enligt 3 § i lagen om enskilda vägar eller en väg som markägaren i samband med samhällsbyggnad har avsatt till vägområde ligger inom ett generalplaneområde och vägen finns på ett sådant område som enligt planen är avsett för trafikled, har kommunen rätt att utan ersättning sätta i stånd vägområdet och därtill hörande diken och dra ledningar samt att upplåta det för allmän trafik.

104 §

*Gatuområden för vilka ersättning betalas*

Markägaren har med avvikelse från 1 mom. inte rätt att få ersättning för en enskild väg som avses i 3 § i lagen om enskilda vägar, när vägen i detaljplanen har anvisats för gatuområde.

107 §

*Upphörande av rättigheter som hänför sig till gatuområden*

*Gällande lydelse*

När ett sådant gatuområde som avses i 94 § bildas till allmänt område, *förfaller* inteckning, panträtt, rättighet som gäller enskilda vägar enligt 1 § lagen om enskilda vägar, arrenderätt, sytning, skogsavverkningsrätt och rätt till marktäkt eller andra jämförbara rättigheter som hänför sig till området. I samband med att ett gatuområde bildas till fastighet kan det bestämmas att arrenderätt skall förbli i kraft, om det inte försvårar användningen av området som gata. Andra särskilda rättigheter eller servitut förblir i kraft, om de inte upphävs vid förrättningen. Vad som föreskrivs i detta moment gäller också när ett sådant område bildas till allmänt område som är beläget inom ett i 94 § avsett detaljplaneområde och redan tidigare är i kommunens ägo samt har anvisats *som* gatuområde. Ett gatuområde som bildats till allmänt område får användas för trafik *trots att* vägrätten upphört att gälla.

*Förslagen lydelse*

När ett sådant gatuområde som avses i 94 § bildas till allmänt område, *upphör* inteckning, panträtt, rättighet som gäller enskilda vägar enligt 3 § i lagen om enskilda vägar, arrenderätt, sytning, skogsavverkningsrätt och rätt till marktäkt eller andra jämförbara rättigheter som hänför sig till området *att gälla*. I samband med att ett gatuområde bildas till fastighet kan det bestämmas att arrenderätt ska förbli i kraft, om det inte försvårar användningen av området som gata. Andra särskilda rättigheter eller servitut förblir i kraft, om de inte upphävs vid förrättningen. Vad som föreskrivs i detta moment gäller också när ett sådant område bildas till allmänt område som finns inom ett i 94 § avsett detaljplaneområde och redan tidigare är i kommunens ägo samt har anvisats *för* gatuområde. Ett gatuområde som bildats till allmänt område får användas för trafik *även om* vägrätten upphört att gälla.

-----  
 Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .  
 -----

4.

## Lag

### om ändring av 16 och 17 § i den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk (34/2015) 16 § 1 och 2 mom. samt 17 § 2 mom., av dem 16 § 2 mom. sådant det lyder i lag 227/2016, som följer:

#### *Gällande lydelse*

##### 16 §

#### *Byggande av skogsväg*

Stöd kan beviljas för grundlig förbättring av en enskild väg som behövs för transporter inom skogsbruket och för byggande av en ny skogsväg. En grundlig förbättring av en enskild väg kan gälla hela vägen eller en del av den, konstruktioner och anläggningar och det kan innefatta byggande av en ny skogsväg. En grundlig förbättring av en enskild väg eller byggande av en ny skogsväg kan också gälla byggande av en separat upplagsplats vid vägen. En grundlig förbättring av en enskild väg kan gälla byggande av en separat upplagsplats vid vägen eller byggande av en bro eller anläggning av en vägtrumma som motsvarar en bro trots att vägen inte byggs om i övrigt. Med skogsväg avses i denna lag en skogsväg enligt 5 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar (358/1962).

*Ett villkor* för att stöd ska beviljas är att den enskilda väg som ska *förbättras grundligt* eller den nya skogsvägen till sin struktur lämpar sig för transporter inom skogsbruket under hela året, med undantag för menförestider, och att det med tanke på helheten av vägnätet av lägre grad kan anses ändamålsenligt att grundligt förbättra vägen eller bygga en ny väg. Dessutom krävs det att *man har grundat en ständig vägrätt i enlighet med lagen om enskilda vägar och att det i enlighet med den lagen har bildats ett vägslag bland vägdelägarna* för skötseln av vägärenden.

#### *Förslagen lydelse*

##### 16 §

#### *Byggande av skogsväg*

Stöd kan beviljas för grundlig förbättring av en enskild väg som behövs för transporter inom skogsbruket och för byggande av en ny skogsväg. En grundlig förbättring av en enskild väg kan gälla hela vägen eller en del av den, konstruktioner och anläggningar och det kan innefatta byggande av en ny skogsväg. En grundlig förbättring av en enskild väg eller byggande av en ny skogsväg kan också gälla byggande av en separat upplagsplats vid vägen. En grundlig förbättring av en enskild väg kan gälla byggande av en separat upplagsplats vid vägen eller byggande av en bro eller anläggning av en vägtrumma som motsvarar en bro trots att vägen inte byggs om i övrigt. Med skogsväg avses i denna lag en skogsväg enligt 3 § 1 mom. 4 punkten i lagen om enskilda vägar (/).

*En förutsättning* för att stöd ska beviljas är att den enskilda väg som ska *genomgå en grundlig förbättring* eller den nya skogsvägen till sin struktur lämpar sig för transporter inom skogsbruket under hela året, med undantag för menförestider, och att det med tanke på helheten av vägnätet av lägre grad kan anses ändamålsenligt att grundligt förbättra vägen eller bygga en ny väg. Dessutom krävs det att *en vägrätt i enlighet med lagen om enskilda vägar har bildats och att det i enlighet med den lagen har bildats ett vägslag bestående av vägdelägarna* för skötseln av

*Gällande lydelse*

Kravet på *en* ständig vägrätt och väglag tillämpas dock inte på projekt som genomförs av en enda samfällid skog.

---

17 §

*Ytterligare villkor för stöd för grundlig förbättring av en enskild väg*

---

Stöd för grundlig förbättring av en enskild väg förutsätter dessutom att grundlig förbättring av vägen inte har finansierats med medel enligt lagen om enskilda vägar *under de senaste 20 åren*. Avvikelse kan dock göras från detta krav om användningen av vägen har förändrats väsentligt på grund av att transportererna inom skogsbruket har ökat eller om användningen kommer att förändras på grund av en uppskattad ökning av transportererna eller om vägens struktur inte längre lämpar sig för den virkestransportmateriel som används. För avvikelser krävs också att det har gått minst tio år från finansieringen av grundlig förbättring av vägen med *medel enligt den lagen*. Tidsfristen räknas från slutbetalning av finansieringen.

---

*Förslagen lydelse*

vägärenden. Kravet på ständig vägrätt och väglag tillämpas dock inte på projekt som genomförs *för* en enda samfällid skog.

---

17 §

*Ytterligare villkor för stöd för grundlig förbättring av en enskild väg*

---

Stöd för grundlig förbättring av en enskild väg förutsätter dessutom att grundlig förbättring av vägen inte har finansierats med medel enligt lagen om enskilda vägar *eller den upphävda lagen om enskilda vägar (358/1962) under de senaste 20 åren*. Avvikelse kan dock göras från detta krav om användningen av vägen har förändrats väsentligt på grund av att transportererna inom skogsbruket har ökat eller om användningen kommer att förändras på grund av en uppskattad ökning av transportererna eller om vägens struktur inte längre lämpar sig för den virkestransportmateriel som används. För avvikelser krävs också att det har gått minst tio år från *den föregående* finansieringen av grundlig förbättring av vägen med *offentliga medel*. Tidsfristen räknas från slutbetalningen av finansieringen.

---

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

5.

## Lag

### om ändring av lagen om friluftsliv

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om friluftsliv (606/1973) 6 §, 8 § 2 mom. och 15 §, av dem 6 och 15 § sådana  
de lyder i lag 919/2011, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

6 §

På förrättningsmän för en friluftsledsför-  
rättning tillämpas vad som föreskrivs om för-  
rättningsmän för en *vägförrättning* enligt *la-  
gen om enskilda vägar (358/1962)*.

6 §

På förrättningsmän för en friluftsledsför-  
rättning tillämpas vad som föreskrivs om för-  
rättningsmän för en *fastighetsförrättning* en-  
ligt *fastighetsbildningslagen (554/1995)*.

8 §

-----  
*Angående* bestämmandet och utbetalningen  
av ersättning *gäller* i övrigt i *tillämpliga de-  
lar* vad om ersättningar *som avses i lagen  
den 15 juni 1962 om enskilda vägar är stad-  
gat*.

8 §

-----  
*På* bestämmandet och utbetalningen av er-  
sättning *tillämpas* i övrigt *vad som föreskrivs  
om ersättningar enligt lagen om enskilda  
vägar (/)*.

15 §

Om inte annat följer av denna lag tillämpas  
på en friluftsledsförrättning vad som före-  
skrivs om en *vägförrättning* enligt lagen om  
enskilda vägar.

15 §

Om inte *något* annat följer av denna lag  
tillämpas på en friluftsledsförrättning vad  
som föreskrivs om en *förrättning av enskild  
väg* enligt lagen om enskilda vägar.

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .  
-----



6.

## Lag

### om ändring av 3 och 11 § i lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om ägoregleringar på grund av vattendragsprojekt (451/1988) 3 § 2 mom. och 11 §, av dem 3 § 2 mom. sådant det lyder i lag 590/2011, som följer:

#### Gällande lydelse

3 §

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, ska på de åtgärder som *nämns* i 2 § 1 mom. 1, 2, 2 a och 3–5 punkten tillämpas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om dem och på reglering av enskilda vägar vad som i lagen om enskilda vägar (358/1962) föreskrivs om *vägförrättning*.

11 §

*I fråga* om förutsättningarna för *grundande* av vägrätt samt *för* flyttning och indragning av befintlig enskild väg *gäller* lagen om enskilda vägar.

#### Förslagen lydelse

3 §

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, ska på de åtgärder som *avses* i 2 § 1 mom. 1, 2, 2 a och 3–5 punkten tillämpas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om dem och på reglering av enskilda vägar vad som i lagen om enskilda vägar ( / ) föreskrivs om *förrättning av enskild väg*.

11 §

*Bestämmelser* om förutsättningarna för *bildande* av vägrätt samt *om* flyttning och indragning av befintlig enskild väg *finns i* lagen om enskilda vägar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

## Lag

### om ändring av 12 § i lagen om ersättning för miljöskador

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen om ersättning för miljöskador (737/1994) 12 §, sådan den lyder i lag 628/2011, som följer:

Gällande lydelse

12 §

*Tillämpning av lagen vid förfaranden enligt vissa andra lagar*

Om det vid ett förfarande enligt lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter eller någon annan därmed jämförbar lag, landsvägslagen (503/2005), lagen om enskilda vägar (358/1962), banlagen (110/2007) eller gruvlagen (621/2011) ska bestämmas ersättning för sådana miljöskador som avses i denna lag, tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om ersättningsskyldighet och grunder för bestämmande av ersättning, dock inte 8–10 §. Om en verksamhet enligt en lag som nämns i denna paragraf orsakar personskada som ska betraktas som miljöskada, tillämpas denna lag.

Förslagen lydelse

12 §

*Tillämpning av lagen vid förfaranden enligt vissa andra lagar*

Om det vid ett förfarande enligt lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter eller någon annan därmed jämförbar lag, landsvägslagen (503/2005), lagen om enskilda vägar (/), banlagen (110/2007) eller gruvlagen (621/2011) ska bestämmas ersättning för sådana miljöskador som avses i denna lag, tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om ersättningsskyldighet och grunder för bestämmande av ersättning, dock inte 8–10 §. Om en verksamhet enligt en lag som nämns i denna paragraf orsakar personskada som ska betraktas som miljöskada, tillämpas denna lag.

Denna lag träder i kraft den

20 .

8.

**Lag**

**om ändring av 39 § i lagen om samfällda skogar**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om samfällda skogar (109/2003) 39 § 3 mom., sådant det lyder i lag  
1497/2007, som följer:

Gällande lydelse

39 §

*Fogande av ett område och en fastighet till  
en samfälld skog*

-----  
När en fastighet slås samman med en samfällad skog ska servitutsrättigheter som hör till fastigheten upphöra, med undantag för vägrätt eller rätt till förmån för annan vägförbindelse enligt lagen om enskilda vägar (358/1962) eller sådan rätt som avses i 12 och 13 § i den lagen, vilka övergår till den samfällda skogen.  
-----

Förslagen lydelse

39 §

*Fogande av ett område och en fastighet till  
en samfällad skog*

-----  
När en fastighet slås samman med en samfällad skog ska servitutsrättigheter som hör till fastigheten upphöra, med undantag för vägrätt eller rätt till förmån för annan vägförbindelse enligt lagen om enskilda vägar ( / ) eller sådan rätt som avses i 8 § i den lagen, vilka övergår till den samfällda skogen.  
-----

-----  
Denna lag träder i kraft den            20 .  
-----

9.

## Lag

### om ändring av 87 § i gruvlagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i gruvlagen (621/2011) 87 § som följer:

*Gällande lydelse*

87 §

*Reglering av enskilda vägar*

Vid en gruvförrättning ska sådana regleringar av enskilda vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till inrättandet av ett gruvområde eller ett hjälpområde för en gruva. Vid förrättningen behandlas och avgörs också övriga ärenden som ska behandlas vid en *vägförrättning* enligt lagen om enskilda vägar (358/1962).

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal *vägförrättning* som avses i 38 c § i lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på begäran av innehavaren av gruvtillstånd utan särskild ansökan.

*Förslagen lydelse*

87 §

*Reglering av enskilda vägar*

Vid en gruvförrättning ska sådana regleringar av enskilda vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till inrättandet av ett gruvområde eller ett hjälpområde för en gruva. Vid förrättningen behandlas och avgörs också övriga ärenden som ska behandlas vid en *förrättning av enskild väg* enligt lagen om enskilda vägar (/).

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal *förrättning av enskild väg* som avses i 76 § i lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på begäran av innehavaren av gruvtillstånd utan särskild ansökan.

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

**Lag**

**om ändring av 4 § i lagen om statens skogsbruksaktiebolag**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om statens skogsbruksaktiebolag (235/2016) 4 § 1 mom. 5 punkten som följer:

Gällande lydelse

Förslagen lydelse

4 §

4 §

*Rätt att företräda staten i vissa fall*

*Rätt att företräda staten i vissa fall*

Aktiebolaget har rätt att företräda Forststyrelsen på statens områden där det har rätt att bedriva skogsbruk och att använda den rätt att föra talan som hör till staten som markägare i ärenden som gäller

Aktiebolaget har rätt att företräda Forststyrelsen på statens områden där det har rätt att bedriva skogsbruk och att använda den rätt att föra talan som hör till staten som markägare i ärenden som gäller

5) Forststyrelsen som vägdelägare enligt lagen om enskilda vägar (358/1962).

5) Forststyrelsen som vägdelägare enligt lagen om enskilda vägar (/).

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .