

## HE 185/2018 vp

**Hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain 16 ja 64 a §:n muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, ajokorttilakia, maastoliikennelakia ja tieliikennelakia.

Esityksen tarkoituksena on mahdollistaa nykyistä suurempien moottorikelkkojen käyttö tarkoitukseen soveltuvilla ja siihen erikseen osoitetuilla moottorikelkkailureiteillä.

Ajoneuvolain moottorikelkan määritelmää muutettaisiin siten, että määritelmään lisättäisiin raskas moottorikelkka, jollaiseksi katsottaisiin tietyt suuremmat, nykyisin moottorireeksi katsottavat maastoajoneuvot. Raskaalla moottorikelkalla saisi maastoliikennelain mukaan ajaa tarkoitukseen soveltuvalla moottorikelkkailureitillä. Lisäksi esityksellä täsmennettäisiin maastoliikennelain moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää vastaamaan ajoneuvolain moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää. Esityksen mukaan raskas moottorikelkka kuuluisi ajokorttiluokkaan T. Tieliikennelain maastoajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä muutettaisiin huomioimalla raskaiden moottorikelkkojen käyttö

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2 Nykytilan arviointi.....	5
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	6
2.1 Tavoitteet.....	6
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	7
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	8
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	9
3.1 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	9
3.2 Ympäristövaikutukset.....	10
3.3 Vaikutukset yrityksiin.....	10
3.4 Vaikutukset moottorikelkkailureittien pitäjiin.....	10
3.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan.....	10
4 ASIAN VALMISTELU.....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	16
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	16
1.1 Ajoneuvolaki.....	16
1.2 Ajokorttilaki.....	16
1.3 Maastoliikennelaki.....	17
1.4 Tieliikennelaki.....	18
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	18
3 VOIMAANTULO.....	19
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	19
LAKIEHDOTUKSET.....	20
Laki ajoneuvolain 16 § ja 64 a § :n muuttamisesta.....	20
Laki ajokorttilain 4 §:n muuttamisesta.....	21
Laki maastoliikennelain muuttamisesta.....	22
Laki tieliikennelain 89 ja 91 §:n muuttamisesta.....	24
LIITTEET.....	25
RINNAKKAISTEKSTIT.....	25
Laki ajoneuvolain 16 §:n ja 64 a §:n muuttamisesta.....	25
Laki ajokorttilain 4 §:n muuttamisesta.....	26
Laki maastoliikennelain muuttamisesta.....	27
Laki tieliikennelain 89 ja 91 §:n muuttamisesta.....	29

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Ajoneuvolain (1090/2002) 2 luvussa säädetään ajoneuvojen perusluokituksesta. Lain 16 §:n 1 momentin mukaan maastoajoneuvolla tarkoitetaan moottorirekeä, ilmatyynyalusta tai muuta henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Maastoajoneuvolla ei kuitenkaan tarkoiteta ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä eikä ajoneuvoa, joka on EY- tai EU-tyyppihyväksytty 10, 11 tai 14 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan tiellä käytettäväksi. Lain 16 §:n 2 momentin mukaan moottorireki on jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo. Moottorikelkka puolestaan määritellään momentissa telavetoiseksi moottorireeksi, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia. Moottorikelkalle ei ole säädetty enimmäisleveyttä vaan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 25 §:n 2 momentin yleissäännöksen mukaan ajoneuvon suurin sallittu leveys on 2,60 metriä. Ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista säädetään ajoneuvolain 25 §:ssä ja 27 a §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset muun muassa ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista.

Euroopan unionin lainsäädännössä liikkuviin työkoneisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasun- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppihyväksyntään liittyvistä vaatimuksista, asetusten (EU) N:o 1024/2012 ja (EU) N:o 167/2013 muuttamisesta ja direktiivin 97/68/EY muuttamisesta ja kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/1628 vahvistetaan kaasun- ja hiukkaspäästöjä koskevat raja-arvot sekä EU-tyyppihyväksyntään liittyvät hallinnolliset ja tekniset vaatimukset kaikkien direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen moottoreiden osalta. Asetuksessa asetetaan myös sellaisiin liikkuviin työkoneisiin liittyviä tiettyjä velvoitteita, joihin ollaan asentamassa tai joihin on asennettu direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu moottori, tällaisten moottoreiden kaasun- ja hiukkaspäästöjen raja-arvojen osalta.

Ajoneuvolain 8 §:n mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä perävaunu on ensirekisteröitävä, muutosrekisteröitävä ja asianmukaisesti katsastettava, jollei ajoneuvolaissa tai sen nojalla toisin säädetä. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävää perävaunua, jota ei ole asianmukaisesti ensirekisteröity, muutosrekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto). Ajoneuvolain 64 a §:ssä säädetään poikkeuksista rekisteröintivelvoitteesta. Pykälän 1 kohdan mukaan ajoneuvolain 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivelvollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa.

Liikennevakuutuslaissa (460/2016) säädetään moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta sekä näiden vahinkojen varalta otettavasta liikennevakuutuksesta. Lain 5 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, on vakuutettava, jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Liikennevakuutuslain 8 §:ssä säädetään poikkeuksista vakuuttamisvelvollisuudesta. Pykälän 3 ja 6 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä, eikä ajoneuvoa käytetä liikenteessä.

Tieliikennelaki (267/1981) koskee liikennettä tiellä. Tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaan tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan tiellä yleisnimityksenä yleistä ja yksityistä tietä, katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Tieliikennelain 91 §:n mukaan maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Moottorikelkan käyttämisestä moottorikelkkailureitillä säädetään erikseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää moottorireen ja pyörillä varustetun muun maastoajoneuvon vähäisestä käyttämisestä myös muualla kuin moottorikelkkailureitillä.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 36 §:n 3 momentin mukaan maastoajoneuvoon saa kytkeä perävaunun, jonka kytkentämassa on enintään 1,5 kertaa vetävän maastoajoneuvon omamassan suuruinen. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 44 §:n 3 momentin mukaan moottorikelkan perävaunulla saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä. Perävaunussa ei kuitenkaan saa kuljettaa henkilöitä ajattaessa moottorikelkalla muulla tiellä kuin moottorikelkkailureitillä tai tällaista muuta tietä ylitettäessä. Asetuksen 3 §:ssä moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurimmaksi sallituksi nopeudeksi määritellään 40 kilometriä tunnissa, kuitenkin moottorikelkan moottorikelkkareitillä 60 kilometriä tunnissa silloin kun perävaunussa ei kuljeteta henkilöitä.

Tieliikenneasetuksen (182/1982) 18 §:ssä säädetään määräysmerkeistä. Pykälän mukaisella merkillä 426 osoitetaan moottorikelkkailureitti. Muiden ajoneuvojen kuin moottorikelkan kuljettaminen moottorikelkkailureitillä on kielletty. Moottorikelkkailureitillä ajattaessa on soveltuvin osin noudatettava, mitä tieliikennelaissa säädetään ajoradalla ajamisesta. Hiihtäjän ja muun jalankulkijan on ensisijaisesti kuljettava reitin oikean puolta.

Merkki 426. Moottorikelkkailureitti:



1 päivänä kesäkuuta voimaan tulevan tieliikennelain (729/2018, uusi tieliikennelaki) voimaan tulon myötä ajoneuvojen käytöstä tiellä annettu asetus kumoutuu ja moottorikelkan käyttöä koskevista asioista säädetään valtioneuvoston asetuksen sijaan uudessa tieliikennelaissa. Uuden tieliikennelain 149 §:n 3 momentin mukaan moottorikelkan perävaunussa saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä ja 154 §:n 3 momentissa säädetään maastoajoneuvoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurimmasta sallitusta kytkentämassasta. Uuden tieliikennelain 99 §:ssä säädetään ajoneuvojen suurimmista sallituista nopeuksista. Moottorikelkan suurin sallittu nopeus on jatkossakin 60 kilometriä tunnissa. Jos moottorikelkan perävaunussa kuljetetaan henkilöitä, suurin sallittu nopeus on 40 kilometriä tunnissa.

Maastoliikennelain (1710/1995) 3 luvussa säädetään moottorikelkkailureiteistä. Lain 13 §:n 1 momentin mukaan laissa säädetyllä tavalla voidaan perustaa yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla maastosta merkitsemällä erotetulla reitillä (moottorikelkkailureitti) lumipeitteen aikaan. Pykälän 2 momentin mukaan moottorikelkkailureitti on tieliikennelain 2 §:ssä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkaliikenteeseen. Moottorikelkkailureittiin voivat kuulua myös pysyvästi tarvittavat levähdysalueet ja reitin huoltoalueet.

Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvotilastoista sekä maastoliikenteen onnettomuuksia koskevasta tutkimuksesta ilmenevien tietojen (Trafin tutkimuksia 15/2015) perusteella moottorikelkkojen määrä on kasvanut Suomessa viimeisen vuosikymmenen aikana tasaisesti. Vuoden 2016 lopussa moottorikelkkoja oli rekisterissä hieman yli 145 000. Ensirekisteröintien määrä on vaihdellut vuosittain melko voimakkaasti reilun 3000 ja 6000 kelkan välillä. Vuodesta 2001 ensirekisteröintien määrä on kuitenkin laskusuuntainen. Vuonna 2016 moottorikelkkoja ensirekisteröintiin yhteensä 3388 kappaletta ja vuonna 2015 yhteensä 3751 kappaletta. Tammi-marraskuussa 2017 moottorikelkkoja ensirekisteröitiin 2772 kappaletta, mikä on 11 prosenttia enemmän kuin vastaavana aikana vuonna 2016. Kelkkamyyntiin ja ensirekisteröintiin vaikuttaa muun muassa talouden suhdanteet. Vuoden 2007 jälkeen liikennekäytössä olevien moottorikelkkojen määrä on laskenut tasaisesti. Kelkoista jää kuitenkin merkintä rekisteriin, minkä vuoksi rekisterissä olevien kelkkojen määrä kasvaa jatkuvasti. Rekisterissä on siis myös kelkkoja, joita ei ole tarkoitus enää koskaan ottaa käyttöön. Liikennekäytössä olevia moottorikelkkoja oli vuoden 2016 lopussa noin 82 000 kappaletta, vuoden 2017 maaliskuun lopussa noin 88 000 kappaletta ja vuoden 2018 maaliskuun lopussa 93 000 kappaletta.

Liikenneasioiden rekisterissä olevien massatietojen perusteella liikennekäytössä olevista moottorikelkoista noin 80 % on omamassaltaan 300 - 399 kiloa, 6 % moottorikelkoista on 400 - 500 kiloa ja noin 20 % puuttuu omamassatieto. Yli 500 kilon painoisia moottorirekiä ei rekisteröidä ja niiden määrästä ei ole tietoa. Liikennekäytössä olevien kelkkojen osuus rekisterissä olevista vaihtelee maakunnittain 66-78 % välillä siten, että osuus on pienin Kymenlaakrossa ja Keski-Suomessa ja suurin Lapissa ja Kainuussa (78 %).

Yleinen oikeus moottorikelkan kuljettamiseen perustetulla moottorikelkkailureitillä tarkoittaa yhtäältä sitä, että liikkumisesta ei peritä erillistä maksua. Toiseksi reittiä saa käyttää sillä edellytyksellä, että kuljettajalla on ajo-oikeus kuljettavaan ajoneuvoon ja ajoneuvotyypillä saa ajaa kyseisellä tiellä. Tieliikenneasetuksen 18 §:n mukaan moottorikelkkailureitti - liikennemerkillä osoitetulla moottorikelkkailureitillä muiden ajoneuvojen kuin moottorikelkan kuljettaminen moottorikelkkailureitillä on kielletty. Maastoliikennelain 13 §:ssä ja tieliikennelain 2 §:ssä tarkoitetut moottorikelkkailureitit ovat siis teitä, jotka on tarkoitettu ainoastaan ajoneuvolaissa määritellyille moottorikelkoille. Moottorikelkkaurat ovat uranpitäjän ja maanomistajan välisiin sopimuksiin perustuvia moottorikelkkaliikenteeseen tarkoitettuja väyliä. Moottorikelkkailureiteistä poiketen moottorikelkkaurat ovat maastoa eivätkä tietä ja niillä liikkumiseen sovelletaan maastoliikennelain käyttösäännöksiä. Lisäksi moottorikelkkailureiteistä poiketen moottorikelkkauralla ajamisesta voidaan periä maksua. Koko Suomessa moottorikelkkailureittejä ja -uria on Metsähallituksen mukaan yhteensä noin 20 000 kilometriä, ja näistä 8 000 kilometriä on Lapin alueella. Maastoliikennelain 13 §:ssä tarkoitettuja moottorikelkkailureittejä on koko valtakunnassa yhteensä noin 4 000 kilometriä. Suurin osa nykyisistä moottorikelkkailureiteistä ja urista on perustettu 1980- ja 1990- luvulla.

## 1.2 Nykytilan arviointi

Moottorikelkkojen luokittelua koskeva sääntely on peräisin 70-luvulta, eikä sitä ole tarkasteltu 90-luvulla tapahtuneen kelkkailureitti-sääntelyn perustamisen jälkeen. Markkinoilla on nykyään maastoajoneuvoja, jotka käytöltään ja ominaisuuksiltaan muistuttavat lähinnä ammattikäyttöön tarkoitettuja moottorikelkkoja, mutta jotka eivät ajoneuvolain 16 §:n 2 momentin mukaan ole moottorikelkkoja, sillä niiden paino ja niillä kuljetettavissa olevien henkilöiden lukumäärä ylittävät moottorikelkka-ajoneuvoluokalle säädetyt rajat. Nykyisiä moottorikelkkoja suurempia moottorirekiä saa jo nykyisin maanomistajan luvalla käyttää maastossa, mutta ei tieliikennelaissa ja maastoliikennelaissa tarkoitettulla moottorikelkkailureitillä.

## HE 185/2018 vp

Lapin liiton moottorikelkkailun aluetaloudellisia vaikutuksia koskevan loppuraportin (huhtikuu 2014) mukaan moottorikelkkailulla on erityinen merkitys Lapissa, jossa sen tulo- ja työllistämisaikutukset ovat suuret. Moottorikelkat ovat elinehto esimerkiksi poronhoitoalalle ja tärkeitä mm. puolustusvoimille ja useille viranomaistahoille. Moottorikelkkasafarit ja -ajelut ovat puolestaan merkittäviä matkailupalveluita. Lisäksi vapaa-ajan kelkkailu ja omatoimiset safarit kasvattavat suosiotaan. Matkailijoiden määrä koko Lapin alueella on kasvanut ja erityisesti ulkomaalaisille räätälöidyt kelkkasafarit lisääntyvät.

Silloin, kun esimerkiksi moottorikelkkasafareita järjestetään moottorikelkkailureiteillä, ajoneuvolain 16 §:n 2 momenttiin sisältyvä moottorikelkan määritelmä nykyisessä muodossaan rajoittaa käyttötarkoitukseen soveltuvan kaluston valintaa, koska moottorikelkkailureiteillä saa ajaa vain ajoneuvolain mukaisella moottorikelkalla.

Nykyiset moottorikelkkailureitit on laadittu ja perustettu omamassaltaan enintään 500 kilogramman painoisille ja kuljettajan lisäksi enintään kahdelle matkustajalle tarkoitettuille moottorikelkoille. Käytännössä valtaosa Suomessa myydyistä moottorikelkoista on kuitenkin omamassaltaan tätä kevyempiä, noin 300–400 kilogramman painoisia. Ainoastaan suurien, yleensä ammattikäyttöön tarkoitettujen moottorikelkkojen omamassat, saattavat olla lähellä moottorikelkoille säädettyä suurinta sallittua omamassaa. Lähes kaikki nykyiset moottorikelkat ovat leveydeltään alle 1,3 metrin mittaisia.

Liikenteen turvallisuusviraston maastoliikenteen onnettomuuksia koskevan tutkimuksen (Trafin tutkimuksia 15/2015) mukaan moottorikelkkojen onnettomuuksista on vaikeaa saada kattavaa tietoa, sillä niiden tilastointi on hajanaista. Moottorikelkkaonnettomuuksia tapahtuu selvästi eniten Lapissa, jossa kelkkailun merkitys on suuri. Moottorikelkka- ja mönkijäonnettomuuksista aiheutuvat taloudelliset ja inhimilliset menetykset ovat varsin merkittäviä. Henkilövahinkoihin johtaneista moottorikelkkaonnettomuuksista on aiheutunut yhteiskunnalle vuosittain keskimäärin 320 miljoonan euron kustannukset ajalla 2009–2013. Lapissa on arvioitu tapahtuvan 100 000–300 000 kelkkailusafarilähtöä yhden ajokauden aikana. Moottorikelkkasafareilla onnettomuuksia on tapahtunut suoritteeseen nähden vähän, ja vakavat onnettomuudet ovat olleet erittäin harvinaisia, vaikka kuljettajat ovat olleet hyvin kokemattomia. Yleisin kelkkailijoiden onnettomuustyyppi on ollut törmäys esteeseen, jota edelsi usein kelkan hallinnan menetys. Safareilla kokemattomilta kuljettajilta moottorikelkka karkaa käsistä usein virheellisen kaasun käytön jälkeen. Vasemmalle kääntyvä mutka on tyypillinen onnettomuuspaikka ja kelkan kaatuminen on hyvin tavanomainen onnettomuustilanne. Maasto- ja keliolosuhteet ja safariyritysten kokemus alueella vaihtelevat, minkä vuoksi johtopäätöksiä onnettomuuksien syistä eri alueilla on tehtävä varovasti. Kelkkojen uudistuneen tekniikan on arvioitu vähentävän tulevaisuudessa vakavia onnettomuuksia. Lapin sairaala-aineiston perusteella paikalliset asukkaat ovat olleet suurin kelkkailuonnettomuuksien vuoksi hoitoon joutuvien ryhmä ja vapaa-ajan onnettomuudet ovat olleet yleisin syy.

## 2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

### 2.1 Tavoitteet

Moottorirekien tekninen kehitys sekä moottorikelkkailun merkitys matkailuelinkeinolle ja talvimatkailun tarpeet puoltavat moottorikelkkoja koskevan sääntelyn uudistamista. Esityksen tavoitteena on uudistaa moottorikelkkoja koskevaa sääntelyä siten, että yleiset moottorikelkkoja ja moottorikelkkojen käyttöä koskevat vaatimukset mukautetaan erityisesti tekniikan kehitykseen ja talvimatkailun tarpeisiin. Sääntelyä kevennettäisiin siten, että moottorikelkkojen käyttöä koskevat rajoitukset jotka eivät ole moottorikelkkailureittien rakenteiden kestävyiden

tai liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltuja, puretaan tai mukautetaan tekniikan kehitykseen.

## 2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Moottorikelkkojen ja moottorirekien teknisen kehityksen huomioon ottamiseksi ja niiden käytön mahdollistamiseksi myös moottorikelkkailureiteillä, on arvioitu tiedossa olevien uusien moottorirekien ja moottorikelkkailureittien ominaisuuksia.

Moottorikelkkojen ja moottorirekien luokittelussa ja määrittelyssä on harkittu rajausten tekemistä ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien kuten omamassan, henkilöluvun ja leveyden perusteella. Moottorikelkkailureittien ominaisuuksista on otettava huomioon reittien leveys erityisesti metsissä sekä reitillä olevien siltojen, muiden rakennelmien ja jääpeitteiden kantavuus.

Moottorireen suurempi omamassa merkitsee usein myös suurempia mittoja. Lisäksi siltojen ja rakennelmien sekä jään kantavuus ovat liikenneturvallisuuden varmistamiseksi ja mahdollisten vahinkojen minimoimiseksi merkittävämpiä seikkoja kuin paikoittaiset kapeat kohdat, minkä vuoksi moottorikelkan uudelleen määrittäminen on päädytty tekemään ensisijaisesti omamassan ja henkilöluvun kautta. Omamassa ja henkilöluku ovat myös voimassa olevassa moottorikelkan määritelmässä käytettyjä ominaisuuksia ja näiden ominaisuuksien muutoksien vaikutusten arvioimiseksi on näin ollen saatavilla myös tietoa esimerkiksi liikennerekisteristä ja onnettomuustilastoista. Lisäksi muun voimassa olevan moottorikelkkoja ja niiden käyttöä koskevassa sääntelyssä ja soveltamiskäytännössä kuten suurimman sallitun kytkentämässän ja ajonopeuden määrittelyssä on huomioitu moottorikelkkojen massa ja henkilömäärä, jolloin näiden ominaisuuksien vähäisten muutosten on arvioitu edellyttävän vähemmän lisäsääntelyä nykytilaan. Voimassa olevan tieliikennelain nojalla ajoneuvojen tiellä sallituista mitoista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Tarvittaessa moottorikelkkojen ja raskaiden moottorikelkkojen suurimmasta tiellä sallitusta leveydestä voitaisiin säätää erikseen valtioneuvoston asetuksella.

Uusista moottorireistä ja nykyisistä moottorikelkkareiteistä käytävissä olevien tietojen perusteella on arvioitu, että moottorikelkkaa muutaman sadan kilon raskaammalla moottorireellä olisi mahdollista kulkea useilla nykyisillä moottorikelkkareiteillä. Samalla on perusteltua muuttaa sallittua henkilölukumäärää omamassaan muutoksen suhteessa.

Yhtenä toteuttamistapana sallia nykyisiä moottorikelkkoja suurempien moottorirekien käyttö moottorikelkkailureiteillä, olisi muuttaa moottorikelkan määritelmää koskemaan nykyistä suurempia moottorikelkkoja ja sallia niiden käyttö pääsääntöisesti kaikilla moottorikelkkailureiteillä. Tällöin reitin pitäjä voisi rajoittaa reitillä sallittujen moottorikelkkojen kokonaisuutta asettamalla sinne liikennemerkillä tarvittavan painorajoituksen. Koska nykyiset moottorikelkkailureitit on perustettu nykyisen moottorikelkan määritelmän mukaisille moottorikelkoille, ei kaikilla moottorikelkkailureiteillä olisi välttämättä kuitenkaan turvallista kuljettaa nykyistä suurempia ajoneuvoja. Näin ollen suurempien ajoneuvojen salliminen kaikille moottorikelkkailureiteille voisi johtaa vaaratilanteisiin ja rakennelmien vahingoittumiseen, jos suuremmille moottorikelkoille soveltuvia moottorikelkkailureittejä ei olisi kartoitettu ja merkitty asianmukaisesti.

Koska nykyistä suurempia moottorikelkkoja ei ole arvioitu kaikille nykyisille moottorikelkkailureiteille soveltuviksi, on toisena toteuttamisvaihtoehtona suurempien moottorikelkkojen sallimiseksi moottorikelkkailureiteille arvioitu mahdollisuutta velvoittaa reitinpitäjät arvioimaan nykyisten moottorikelkkailureittien soveltuvuus nykyistä suuremmille moottorikelkoille. Tässä vaihtoehdossa velvoite koskisi kaikkia reitinpitäjiä ja voisi aiheuttaa turhia kustannuksia

ja hallinnollista taakkaa. Lisäksi tässä vaihtoehdossa olisi syytä määritellä hallinnolliset menettelyt velvoitteen täyttämisen toteuttamisen varmistamiseksi. Tätä vaihtoehtoa ei ole pidetty pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman mukaisten hallinnollisen taakan vähentämisen ja normien purkamisen tavoitteiden mukaisena.

Kolmantena toteuttamisvaihtoehtona valmistelun aikana on arvioitu reitinpitäjän vapaaehtoista arviointia moottorikelkkailureitin soveltuvuudesta raskaille moottorikelkoille. Tämän vaihtoehdon on arvioitu vastaavan parhaiten voimassa olevan maastoliikennelain mukaista reitinpitäjän tehtävää ja vastuuta moottorikelkkailureitistä. Tähän vaihtoehtoon on arvioitu mahdollisuutta liittää kolmannelle taholle oikeus vaatia reitinpitäjää arvioimaan moottorikelkkailureitin soveltuvuus raskaille moottorikelkoille. Moottorikelkkailureitin perustaminen itsessään voi kuitenkin tulla vireille vain reitinpitäjän hakemuksesta ja reitinpitäjä vastaa maastoliikennelain mukaan siitä, että moottorikelkkailureitti on vuosittaisella käyttöönottohetkellä ajettavassa kunnossa ja että reitin varrelle tällöin sijoitetaan reitin kulkua ja liikennettä olennaisesti vaarantavia paikkoja osoittavat sekä muut tarpeelliset liikennemerkit. Reitinpitäjän velvoittaminen arvioimaan moottorikelkkailureitin soveltuvuus raskaille moottorikelkoille kolmannen tahon aloitteesta lisäksi reitinpitäjän velvoitteita ja voisi edellyttää viranomaistoimenpiteistä sääntämistä velvoitteen toteutumisen turvaamiseksi. Tällaisen hallinnollisen taakan lisäämistä ei ole pidetty tarpeellisena. Reitinpitäjien on arvioitu tuntevan parhaiten pitämänsä reitin soveltuvuuden raskaille moottorikelkoille ja reitin soveltuvuuden arviointi raskaille moottorikelkoille on arvioitu olevan perusteltua suhteessa reitinpitäjän nykyisiin vastuihin ja tehtäviin. Reitin soveltuvuuden arvioiminen raskaille moottorikelkoille olisi myös reitinpitäjän edun mukaista erityisesti silloin, jos reitti on merkityksellinen reitinpitäjän oman liiketoiminnan, liikennöinnin tai harrastusmahdollisuuksien kannalta olennainen ja raskaiden moottorikelkkojen sallimisella reitille on etua näiden käyttötarkoitusten edistämiseksi.

Valmistelussa on arvioitu tarvetta liittää edellytys viranomaisen tai maanomistajan suostumuksesta reitinpitäjän arvioiman reitin hyväksymiseksi raskaille moottorikelkoille esimerkiksi maastoliikennelain 22 §:n mukaista reitin siirtämistä koskevaa menettelyä vastaavasti. Ehdotuksen lähtökohdaksi on kuitenkin otettu olemassa olevan moottorikelkkailureitin soveltuvuus hieman nykyistä suuremmille moottorireille, jolloin vaikutukset ympäristöön ja maanomistajan omistusoikeuteen on arvioitu niin vähäisiksi, ettei viranomaisen tai maanomistajan suostumuksen edellyttämistä ole pidetty perusteltuna siitä aiheutuviin taloudellisiin ja hallinnollisiin kustannuksiin nähden.

### **2.3 Keskeiset ehdotukset**

Ajoneuvolain moottorikelkan määritelmää ehdotetaan uudistettavaksi siten, että lakiin lisätään raskaan moottorikelkan määritelmä, joka tarkoittaa suurimmalta sallitulta omamassaltaan 0,8 tonnin painoisia, eli 300 kilogrammaa nykyistä moottorikelkkaa suurempia moottorirekiä, joissa voisi olla kuljettajan lisäksi tilaa enintään neljälle henkilölle. Muutoksen tavoitteena on siten mahdollistaa tiettyjen, nykyisin moottorireeksi katsottujen ajoneuvojen käyttö maastoliikennelain tarkoittamilla moottorikelkkailureiteillä, jotka on erikseen osoitettu sallituiksi raskaille moottorikelkoille. Raskaan moottorikelkan kuljettamiseen vaadittaisiin moottorikelkan kuljettamista vastaavasti T-luokan ajo-oikeus.

Esitystä laadittaessa on pyritty huomioimaan nykyisten moottorikelkkailureittien mahdollinen soveltumattomuus nykyistä suuremmille ajoneuvoille, minkä vuoksi vain erikseen osoitetuilla tarkoitukseen soveltuvilla moottorikelkkailureiteillä saisi ajaa raskaalla moottorikelkalla. Moottorikelkkailureitin olosuhteet parhaiten tunteva reitin pitäjä arvioisi ylläpitämänsä moottorikelkkailureitin soveltuvuuden raskaille moottorikelkoille. Raskaan moottorikelkan käyttö



moottorikelkkailureitillä sallittaisiin moottorikelkkailureittiä osoittavaan liikennemerkin yhteyteen asetettavalla lisäkilvellä.

### 3 Esityksen vaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla mahdollistettaisiin nykyistä suurempien moottorikelkkojen käyttöön tarkoitukseen soveltuvilla maastoliikennelain 13 §:ssä tarkoitetuilla moottorikelkkailureiteillä. Moottorikelkkoja koskevan sääntelyn uudistaminen mahdollistaisi nykyistä useamman henkilön kuljettamisen moottorikelkkailureiteillä nykyistä vähemmällä määrällä ajoneuvoja. Raskaan moottorikelkan määritelmän lisääminen osaltaan mahdollistaa uusien liikkumisen innovaatioiden ja talvimatkailupalveluiden uusien mahdollisuuksien täysimääräisen hyödyntämisen. Uudistus toteuttaa siten myös säädösten sujuvoittamista koskevaa hallitusohjelman kärkihanketta.

Moottorikelkkojen suurimman sallitun massan nosto kasvattaisi raskaiden, pääasiassa työkäyttöön tarkoitettujen kelkkojen määrää todennäköisesti vain vähän, ehkä joillakin sadoilla tai enimmillään 2 000 – 3 000 kelkalla. Arvio perustuu näiden kelkkojen korkeaan hintaan ja siihen, että nykyisinkin vain pieni osa kelkoista on massaltaan lähellä suurinta sallittua massaa.

#### 3.1 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Ehdotuksen ei arvioida lisäävän moottorikelkkailun määrää ainakaan siinä määrin, että sen johdosta kelkkailuonnettomuuksien määrän arvioitaisiin kasvavan. Tätä arviota puoltaa suurempien moottorirekien rajallinen määrä sekä niiden arvioitu käyttö erityisesti moottorikelkkasafareilla, joissa onnettomuuksia tilastojen valossa tapahtuu suoritteeseen nähden vähän. Moottorikelkkamääritelmän omamassan kasvattaminen mahdollistaa myös painavimmat perävaunut, ja siten aikaisempaa useamman ihmisen samanaikaisen kuljettamisen moottorikelkan perävaunussa, mikä voi lisätä mahdollisessa onnettomuudessa loukkaantuneiden ja kuolonuhrien määrää.

Toisaalta kelkkojen koon kasvattaminen voi vähentää kokemattomien kuljettajien ajamisen tarvetta, kun safareille pääsee ilman, että tarvitsee itse ajaa moottorikelkalla. Tällä voidaan arvioida olevan kelkkailuonnettomuuksien määrään positiivinen vaikutus.

Nykyistä leveämmät moottorikelkat voivat lisätä kohtaamisonnettomuuksien riskiä. Ajoneuvojen rajallisesta määrästä johtuen onnettomuusriskin arvioidaan kuitenkin lisääntyvän hyvin vähän. Riskin minimoimiseksi reitin soveltuvuuden arvioimisessa tulisi huomioida raskaan moottorikelkan suurempi koko. Lisäksi on huomioitava, että Liikenteen turvallisuusviraston maastoliikenteen onnettomuuksia koskevan tutkimuksen valossa kohtaamisonnettomuudet eivät ole yleinen kelkkailijoiden onnettomuustyyppejä.

Painavimmat moottorikelkat tai moottorikelkan ja reen yhdistelmät voivat helpommin murtaa jään, joten jäihin vajoamiset voivat lisääntyä. Teräsjään kantavuutta kuvaavan kaavan mukaan 800 kg painava ajoneuvo tarvitsee alle 2-3 cm enemmän teräsjäätä kuin 500 kg painoinen. Jos 800 kg omamassaisessa moottorikelkassa olisi kyydissä neljä henkilöä ja perässä maksimipainoinen perävaunu, yhdistelmä painaisi noin 2300 - 2400 kg eli suuren henkilöauton verran. Tällainen yhdistelmä tarvitsisi auton tapaan vähintään noin 20 cm paksun jään, kun Ilmatieteenlaitos suosittelee yleensä moottorikelkoille vähintään 15 cm jäätä. Jään murtumiseen vaikuttaa jään paksuuden ja laadun lisäksi ajoneuvon nopeus. Raskaalle moottorikelkalle soveltuvan reitin arvioinnissa olisi kuitenkin huomioitava myös ajoneuvon paino, jolloin jäihin vajoamisriskiä voidaan rajata huomioimalla jään paksuus raskaille moottorikelkoille sallittujen moottorikelkkailureittien määrittämisessä.

### 3.2 Ympäristövaikutukset

Ympäristölle aiheutuvien vaikutusten arvioidaan kokonaisuudessaan olevan vähäisiä erityisesti ajoneuvojen pienen määrän takia. Nykyistä suurempikokoisista moottorikelkoista luonnolle ja muulle ympäristölle aiheutuvia haittoja minimoidaan sallimalla raskaammat kelkat vain erikseen osoitetuille soveltuviksi arvioiduille reiteille. Ympäristövaikutuksia rajaa raskaiden moottorikelkkojen arvioitu käyttö pääasiassa matkailukäytössä useimmiten asiakkaiden lyhyillä ajeluilla matkailukeskusten lähellä. Ympäristölle kelkkailusta aiheutuvia haittoja voitaisiin rajoittaa myös raskaille moottorikelkoille asetettavilla päästövaatimuksilla. Suomen luonnonsuojeluliitto on esityksestä ensimmäisessä vaiheessa antamassaan lausunnossa arvioinut, että raskaiden moottorikelkkojen salliminen kaikille moottorikelkkareiteille voisi aiheuttaa jälle tehtävien reittien siirtymisen kantavuussyistä osin maalle millä olisi negatiivinen vaikutus luonnolle. Koska esityksen mukaan raskaat moottorikelkat sallittaisiin vain erikseen niille soveltuville reiteille, arvioidaan sen vähentävän tarvetta siirtää reittejä nykyisestä.

### 3.3 Vaikutukset yrityksiin

Nykyistä suuremmilla moottorikelkoilla olisi mahdollista kuljettaa esimerkiksi moottorikelkkasafareilla nykyistä useampia henkilöitä vähemmällä määrällä ajoneuvoja ja niiden kuljettajia. Esimerkiksi lasten tai kokemattomia kuljettajien mahdollisuudet osallistua moottorikelkkailuajeluun paransivat ja ehdotuksella olisi siten välillisiä tulo- ja työllistämisaikutuksia Lapin matkailuelinkeinolle.

Ehdotetun muutoksen arvioidaan lisäävän vain vähäisessä määrin uusien maastoajoneuvojen myyntiin. Nykyisin on myynnissä moottorikelkan kaltaisia maastoajoneuvoja, joiden massa ylittää 500 kg. Näiden hinta on jopa kolminkertainen verrattuna uusiin moottorikelkkoihin, minkä arvioidaan vaikuttavan myyntiä vähentävästi.

### 3.4 Vaikutukset moottorikelkkailureittien pitäjiin

Ehdotuksella olisi vaikutuksia moottorikelkkailureittien pitäjien kustannuksiin reiteille sallittujen ajoneuvojen massan kasvaessa. Kustannusten lisääntymistä hallittaisiin jättämällä reitin pitäjien arvioitavaksi sen, sallitaanko raskaat moottorikelkat reitillä vai ei. Suurempia moottorireikiä olisi lisäksi niiden rajatun käyttötarkoituksen ja korkean hankintahinnan vuoksi käytössä hyvin rajallinen määrä.

### 3.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Moottorikelkan luokituksen muuttaminen suurinta omamassaa korottamalla mahdollistaisi raskaampien maastoajoneuvojen rekisteröimisen raskaaksi moottorikelkaksi ja liikkumisen erikseen osoitetuilla moottorikelkkareiteillä. Moottorikelkan suurimman sallitun massan korottaminen toisi tämän mahdollisuuden myös esimerkiksi telasarjalla varustetuille yli 500 kg omamassan traktorimönkijöille. Rekisteröinti- ja ilmoitusvelvollisuus eivät ehdotuksen mukaan koske muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa tai raskasta moottorikelkkaa, jolla ajetaan moottorikelkkailureitillä. Ilman rajausta suuri osa nykyisistä moottorireistä katsottaisiin moottorikelkoiksi, joita koskisi myös rekisteröinti- ja ilmoitusvelvollisuus. Hallinnollisen taakan keventämiseksi rekisteröintivelvollisuus koskisi ainoastaan raskaita moottorikelkkoja, joilla ajetaan moottorikelkkailureiteillä.

Muutoksen johdosta Liikenteen turvallisuusviraston tyyppihyväksyntä- ja rekisteröintitehtävät lisääntyisivät vähäisessä määrin. Viraston tulisi myös tarvittaessa huomioida muutokset maastoajoneuvojen tarkempia teknisiä vaatimuksia koskevissa määräyksissä.

Hallitus on antanut esityksen eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp). Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uudeksi virastoksi, Liikenne- ja viestintävirastoksi. Virastouudistuksen olisi tarkoitus tulla voimaan ja uusi virasto perustaa 1 päivänä tammikuuta 2019. Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluvat tehtävät siirtyisivät lain voimaan tultua automaattisesti Liikenne- ja viestintävirastolle.

Muutoksen johdosta voi valvontaviranomaisten tehtävät lisääntyä hieman, jos raskailla moottorikelkoilla ajetaan reiteillä, jotka eivät ole niille sallitut. Valvontatehtävien lisääntymistä voidaan vähentää merkitsemällä asianmukaisesti raskaille moottorikelkoille soveltuvat reitit.

#### 4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa (LVM/2370/03/2017) valmisteltiin esitys, jonka mukaan ajoneuvolaissa säädettyä moottorikelkan määritelmää olisi muutettu siten, että nykyistä suuremmat moottorikelkat olisi sallittu kaikilla moottorikelkkailureiteillä. Useassa esityksestä annetussa lausunnoissa arvioitiin suurempien moottorikelkkojen käytön salliminen kaikilla moottorikelkkailureiteillä lisäävän moottorikelkkailuonnettomuuksien riskiä ja heikentävän reittien rakenteiden kestävyyttä. Luonnolle ja muulle ympäristölle aiheutuvia haittoja katsottiin aiheutuvan esimerkiksi siitä, kun osa veden päällä kulkevista reiteistä siirtyisi maalle. Lisäksi huolena oli muun muassa leveiden kelkkojen mahtuminen kapeille moottorikelkkareiteille ja kohtaamisonnettomuuksien määrän kasvaminen. Havaintojen mukaan moottorikelkkailureitit ovat paikoitellen hyvinkin kapeita, jolloin leveiden kelkkojen salliminen vaatisi moottorikelkkailureittien leventämistä.

Esityksestä saatujen lausuntojen perusteella valmistelua päätettiin jatkaa siten, että nykyistä suuremmat moottorikelkat sallittaisiin vain erikseen niille soveltuviksi arvioiduilla reiteillä, reitinpitäjän luvalla.

Muutetusta esityksestä pyydettiin lausunnot ajalla 6.7-7.9.2018 välisenä aikana. Esityksestä annettiin yhteensä 16 lausuntoa. Lausunnoista laadittiin yhteenveto, joka on löydettävissä valtioneuvoston hankeikkunasta (LVM019:00/2018). Liikennevirasto, Kainuun liitto ja Kuusamon kaupunki ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esityksestä.

BRP Finland Oy, Suomen moottoriliitto ry eivät pitäneet ehdotettuja muutoksia kannatettavana moottorikelkkailureitistön turvallisuuden ja kestävyuden näkökulmasta.

Liikenneturva, työ- ja elinkeinoministeriö, Tukes, Poliisihallitus, Lapin poliisilaitos ja Lapin ELY-keskus pitivät raskaan moottorikelkan kuljettamiseen ehdotettua T-luokan korttia riittämättömänä vaatimuksena erityisesti silloin, kun ajoneuvoon on kiinnitetty hinattava ajoneuvo, jossa kuljetetaan henkilöitä ja kuljettamiseen sovelletaan moottorikelkkoja tällä hetkellä koskevia kytKentämässää ja kuljetettävien henkilöiden sallittua määrää koskevia säännöksiä.

Poliisihallituksen ja Lapin poliisilaitoksen lausunnoissa esitettiin lisäksi raskaiden moottorikelkkojen suurimmaksi sallituksi leveydeksi 1,7 metriä ja rekisteröintivelvoitetta koskevaksi kaikkia raskaita moottorikelkkoja näiden käyttöä koskevan valvonnan tehostamiseksi. Lapin poliisilaitos esitti lisäksi raskaiden moottorikelkkojen suurimmaksi sallituksi ajonopeudeksi 60 km/h jäällä ja 40 km/h maastossa ja moottorikelkkareitillä riippumatta siitä, onko siinä kuormaa vai ei. Lisäksi Lapin poliisilaitos esitti, että esimerkiksi yli 1,5 metriä leveillä raskaila moottorikelkoilla tulisi olla suurinta leveyttä osoittavat äärivalot.

## HE 185/2018 vp

Suomen Luonnonsuojeluliitto esitti, että raskaiden moottorikelkkojen sallimiseksi moottorikelkkareitille edellytettäisiin vähinään kunnan ympäristöviranomaisen päätöstä sekä siihen liittyvää päätöksentekomenettelyä.

Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry toi esiin maanomistajien ongelman ajoneuvojen luvattomasta käytöstä maillaan. Lisäksi MTK huomautti, että leveämmät kelkat voidaan ottaa huomioon uusissa reittitoimituksissa ja sopimuksissa ja oletti aiempaa raskaampien moottorikelkkojen aiheuttamat lisävahingot reittien tai urien maapohjalle vähäisiksi tai ole-mattomiksi.

Alpina Snowmobiles S.r.l:n ja Polartec Motor Oy:n yhteisessä lausunnossa pidettiin esitystä sekä voimassa olevaa lainsäädäntöä Euroopan unionin lainsäädännön vastaisena tavaroiden vapaata liikkuvuutta rajoittavana. Lausunnon mukaan esitystä tulisi muuttaa luopumalla pää-sääntöisestä käyttöoikeuden rajoituksesta Suomen tärkeimmillä lumiajoneuvojen yleisillä lii-kenneväylillä. Pääsääntönä on oltava vapaa käyttöoikeus, jota rajoitetaan ajoneuvoja koskevil-la nopeus-, paino-, korkeus- tai leveysrajoituksilla, kuten tapahtuu kaikkien muidenkin ajo-neuvotyyppejen osalta. Samalla tulisi lausunnon mukaan poistaa EU-oikeuden loukkaukset myös muilta osin, lopettamalla raskaiden moottorikelkkojen perusteeton syrjintä maastoliik-kennelain 24 §:n tarkoittamilla metsäteillä.

Lapin ELY-keskus huomautti, että maantielain 37 §:n mukaan moottorikelkkareitin tai –uran pitäjän tulee hakea reitin maantien ylittämistä varten liittymälupaa ELY-keskukselta. Lausunnon mukaan reitin muuttaminen raskaille moottorikelkoille soveltuvaksi edellyttää myös rei-tinpitäjältä maantielain 38 §:n 2 ja 3 momentin mukaisesti uuden liittymäluvan hakemista toimivaltaiselta ELY-keskukselta.

Lapin ELY-keskus esitti lisäksi, että reitinpitäjä veloitetaan myös maastoliikennettä koske-vassa lainsäädännössä ennen olemassa olevan reitin käytön sallimista raskaalle moottorikel-kalle hakemaan uutta lupaa maantien ylitykselle toimivaltaiselta ELY-keskukselta. Uuden lu-van myöntämisen yhteydessä selvitetäisiin liikenneturvallisuuteen vaikuttavien seikkojen li-säksi myös ylitysten mahdolliset vaikutukset tien kunnossapidolle sekä tierakenteille.

Lisäksi Lapin ELY-keskus katsoi, että maastoliikennettä koskevassa lainsäädännössä tulisi nykyistä selkeämmin todeta, että ELY-keskus voi rajoittaa maastoliikennettä asettamalla yleis-tä nopeusrajoitusta alempia nopeusrajoituksia liikenneturvallisuuden edistämiseksi, ja että no-peusrajoitukset voivat alueellisen rajoituksen lisäksi koskea vain tiettyä vaaralliseksi arvioitua reitin osaa vastaavalla tavalla kuin maantieliikenteessä. Reittien turvallisuuden parantamiseksi erityisesti kuntien tulisi Lapin ELY-keskuksen näkemyksen mukaan olla aloitteellisia ELY-keskuksen suuntaan nopeusrajoitusten asettamiseksi. Lisäksi ELY-keskus esittää lisäystä maastoliikennelain 15 § Reittisuunnitelma 2 momenttiin: Reittisuunnitelmassa on osoitettava reitin osa-alueet, joille määrätään alennettu nopeusrajoitus (10-40 km/h).

Lisäksi Lapin ELY-keskuksen lausunnon mukaan reitinpitäjän olisi syytä osoittaa raskaille moottorikelkoille sallitut reitit liikennemerkkien lisäksi myös moottorikelkkailukartalla sekä mahdollisilla nettisivuilla.

Lausuntokierroksen jälkeen lakiin maastoliikennelain muuttamisesta on lisätty 17 ja 24 §:n muutokset. Ajokorttivaatimusta on pidetty johdonmukaisena muiden vastaavan kaltaisten ajo-neuvojen ajokorttivaatimusten kanssa. T-ajokorttiluokkaan kuuluvat T3-luokan traktoreita lu-kuun ottamatta traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnis-sa sekä moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen. T-luokan ajokortilla on oikeus ajaa tuhansien kilojen painoisia traktoreita liikenteessä, joten ras-

kaan moottorikelkan kuljettamiseksi ei ole nähty ajoneuvon koon vuoksi perusteita vaatia muuta ajoneuvoluokkaa. Suurempia henkilömääriä on lisäksi arvioitu kuljetettavan raskaan moottorikelkan ja sen perävaunun yhdistelmässä pääasiassa matkailuliiketoiminnan yhteydessä, eikä muun muassa vastuusyistä ole pidetty todennäköisenä, että tällaisia kuljetuksia suoritaisi merkittävässä määrin kokemattomat alle 18-vuotiaat kuljettajat.

Moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimmista sallituista ajoneuvokohtaisista nopeuksista säädetään voimassa olevan tieliikennelain nojalla ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa ja 1 kesäkuuta 2020 voimaan tulevassa uudessa tieliikennelaissa. Valmistelussa ei ole tunnistettu tarvetta säätää raskaille moottorikelkoille moottorikelkoista poikkeavaa nopeutta. Moottorikelkkojen nopeusrajoituksesta poikkeava nopeusrajoitus voisi vaikeuttaa moottorikelkkailureitillä tapahtuvaa liikennettä ja lisäksi mahdollisesti ohitustilanteita.

Suomen luonnonsuojeluliitto esitti lausunnossaan, että moottorikelkkailureitin soveltuvuudesta raskaille moottorikelkoille tulisi tehdä vähintään kunnan ympäristöviranomaisen päätös, koska reitin pitäjä ei välttämättä tunne asiaan liittyviä ympäristö- ja turvallisuusnäkökohtia eikä niiden vaaliminen olisi reitin pitäjän taloudellisen edun mukaista. Esitykseen ei ole otettu vaatimusta reitin soveltuvuuden arvioimista kunnan ympäristöviranomaisen tai muun viranomaisen taholta. Moottorikelkkailureiteilla on yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla eikä ajamisesta voi periä maksua. Siten reitin pitäjällä voisi olla ainoastaan välillistä taloudellista hyötyä raskaiden moottorikelkkojen sallimisessa ylläpitämälleen reitille. Reitien pitäjä on myös maastoliikennelain mukaan vastuussa reitin käyttäjälle tai kolmannelle osapuolelle reitin käyttämisestä aiheutuvasta vahingosta, jos se on johtunut reitin pitäjän huolimattomuudesta tai tahallisuudesta. Näin ollen reitinpitäjällä ei ole arvioitu olevan taloudellista kannustinta määrittellä raskaille moottorikelkoille sallituksi sellaisia reittejä, jotka eivät siihen sovellu, jos siitä voi aiheutua vahinkoa reitin käyttäjälle tai kolmannelle osapuolelle.

Reitin pitäjä useimmiten myös tuntee reitin ja sen olosuhteet parhaiten ja siten pystyy parhaiten arvioimaan sen soveltuvuuden myös raskaille moottorikelkoille. Reitien pitäjän tehtävänä on maastoliikennelain 21 §:n mukaan huolehtia siitä, että moottorikelkkailureitti on vuosittaisella käyttöönottohetkellä ajettavassa kunnossa ja että reitin varrelle tällöin sijoitetaan reitin kulkua ja liikennettä olennaisesti vaarantavia paikkoja osoittavat sekä muut tarpeelliset liikennemerkkit. Huomioiden reitin pitäjän tehtävistä ja vastuusta säädetty on tarkoituksenmukaista, että se suorittaa myös arvioin reitin soveltuvuudesta raskaille moottorikelkoille.

Esitysluonnos on ilmoitettu komissiolle direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle teknisiä määräyksiä koskevat ehdotukset ja jäsenvaltioiden on lykättävä teknistä määräystä koskevan ehdotuksen hyväksymistä kolmella kuukaudella siitä päivästä alkaen, jona komissio on saanut ilmoituksen. Komissio on antanut esityksestä huomautuksensa, jotka jäsenvaltion on direktiivin (EU) 2015/1535 mukaan otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon. Komission huomautus esityksestä on saapunut ilmoitusmenettelyä koskevaan järjestelmään direktiivin mukaisen odotusajan päättymisen 8.10.2018 jälkeen. Komission huomautuksen mukaan esitys saattaa tosiasiallisesti rajoittaa raskaiden moottorikelkkojen käyttöä ja siten olla ristiriidassa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä EUT-sopimus, 34 ja 36 artiklan kanssa.

Mainitun EUT-sopimuksen 34 artiklan mukaan jäsenvaltioiden väliset tuonnin määrälliset rajoitukset ja kaikki vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet ovat kiellettyjä. EUT-sopimuksen 36 artiklan mukaan mitä 34 ja 35 artiklassa määrätään, ei estä sellaisia tuontia, vientiä tai kauttakuljetusta koskevia kieltoja tai rajoituksia, jotka ovat perusteltuja julkisen moraalin, yleisen järjestyksen tai turvallisuuden kannalta, ihmisten, eläinten tai kasvien terveyden ja elämän suojelemiseksi, taiteellisten, historiallisten tai arkeologisten kansallisaarteiden suojelemiseksi

taikka teollisen ja kaupallisen omaisuuden suojelemiseksi. Nämä kiellot tai rajoitukset eivät kuitenkaan saa olla keino mielivaltaiseen syrjintään tai jäsenvaltioiden välisen kaupan peiteltyyn rajoittamiseen.

EUT-sopimuksen 34 ja 36 artiklassa tarkoitetut rajoitukset ovat komission mukaan mahdollisia liikenneturvallisuussyistä, mutta rajoitusten tulee olla välttämättömiä ja oikeassa suhteessa näiden tavoitteiden turvaamiseksi. Komissio on viitannut yhteisön tuomioistuimen tuomioon asiassa C-142/05, jonka mukaan rajoitusten on voitu katsoa olevan oikeassa suhteessa tavoitteen saavuttamiseksi silloin, jos toimivaltaiset kansalliset viranomaiset ovat velvollisia toteuttamaan säädetyt täytäntöönpanotoimet, kyseiset viranomaiset ovat tosiasiallisesti käyttäneet niille tältä osin annettua toimivaltaa, ja tällaiset toimet on toteutettu kohtuullisessa ajassa kyseisen lainsäädännön voimaan tulon jälkeen. Komission mukaan sillä on epäilyksiä ehdotettujen rajoitusten suhteellisuudesta, koska esitysluonnoksen mukaan arvion reitin soveltuvuudesta voi tehdä vain reitin pitäjä, jonka intressissä ei välttämättä ole arvioida reitin soveltuvuutta raskaille moottorikelkoille ja koska arvioinnin tekemiseksi ei ole esitetty määräaikaa.

Hallitus toteaa, että vaikka esityksellä rajoitetaankin nykyistä raskaampien moottorikelkkojen käyttöä kaikilla moottorikelkkailureiteillä, sillä tosiasiaa mahdollistettaisiin nykyistä suurempien moottorikelkkojen käyttö moottorikelkkailureiteillä. Lisäksi on muistettava, että moottorikelkkoja suurempien moottorirekien käyttö olisi nykytilaa vastaavasti sallittua maastossa maanomistajan luvalla. Hallituksen näkemyksen mukaan raskaiden moottorikelkkojen käytön rajoituksella on liikenneturvallisuuteen perustuva hyväksyttävä peruste ja rajoitus on oikeassa suhteessa tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Nykyiset moottorikelkkareitit on suunniteltu tämänhetkisen moottorikelkan määritelmän mukaisille ajoneuvoille. Valmistelussa on aluksi arvioitu mahdollisuutta sallia suuremmat moottorireet lähtökohtaisesti kaikille moottorikelkkailureiteille, mutta muun muassa valvontaviranomaisten ja luonnonsuojeluorganisaatioiden lausunnoissa on arvioitu suurempien moottorikelkkojen käytön sallimisen kaikilla moottorikelkkailureiteillä lisäävän moottorikelkkailuonnettomuuksien riskiä ja ympäristölle aiheutuvia haittoja sekä heikentävän kelkkailureittien rakenteita. Näiden esitettyjen näkökohtien perusteella hallitus katsoo ehdotetun kaltaiselle sääntelylle, jossa raskaat moottorikelkat sallittaisiin vain erikseen soveltuville reiteille, olevan EUT-sopimuksen 36 artiklassa tarkoitettu hyväksyttävä peruste.

Rajoitus on myös hallituksen näkemyksen mukaan oikeassa suhteessa paitsi liikenneturvallisuuden myös maanomistajan omaisuuden ja ympäristön suojelemisen tavoitteisiin nähden. Reitin pitäjän velvoittaminen arvioimaan reitin soveltuvuus raskaille moottorikelkoille tarkoittaisi sitä, että moottorikelkkailureitti olisi myös sallittava raskaille moottorikelkoille siltä osin, kuin se katsotaan niille soveltuvaksi. Koska moottorikelkkailureitin pitäminen perustuu vapaaehtoisuuteen, ei reitin pitäjää ole hallituksen näkemyksen mukaan perusteltua velvoittaa sallimaan raskaita moottorikelkkoja pitämällään reitillä.

Maastoliikennelain mukaan reitin pitäjän tehtävänä on huolehtia siitä, että moottorikelkkailureitti on vuosittaisella käyttöönottohetkellä ajettavassa kunnossa ja että reitin varrelle tällöin sijoitetaan reitin kulkua ja liikennettä olennaisesti vaarantavia paikkoja osoittavat sekä muut tarpeelliset liikennemerkit. Reitin pitäjä on myös velvollinen korvaamaan moottorikelkkailureitistä kiinteistölle, maa-alueen omistajalle tai haltijalle, poronhoidolle tai ammattimaiselle kalastukselle aiheutuva vahinko ja haitta. Lisäksi reitinpitäjä voi joutua vastuuseen reitin pitämisestä johtuvasta ympäristövahingosta siten kuin ympäristövahinkojen korvaamisesta annetussa laissa (737/94) säädetään. Reitin pitäjän velvoittaminen sallia nykyistä raskaammat moottorikelkat niille soveltuville moottorikelkkailureitille, voisi näin ollen lisätä reitin pitäjän

## HE 185/2018 vp

kunnossapitovelvoitteita ja reitinpidon kustannuksia sekä ympäristölle ja maanomistajille aiheuttuvia haittoja.

Moottorikelkkailureitti voidaan lakkauttaa reitin pitäjän ilmoituksesta. Edellä mainituilla perusteilla reitin pitäjän velvoittaminen sallia soveltuville reitille nykyistä raskaammat moottorikelkat, voisi tosiasiasa johtaa moottorikelkkailureittien lakkauttamiseen ja siten rajoittaa entistään paitsi raskaiden moottorikelkkojen myös nykyisten moottorikelkkojen käyttöä. Edellä mainituilla perusteilla hallitus katsoo esitetyn sääntelymallin, jossa raskaiden moottorikelkkojen salliminen reitinpitäjän erikseen niille soveltuvaksi arvioiduille reiteille, olevan oikeassa suhteessa esityksen tavoitteeseen ja rajoituksen perusteisiin nähden.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Ajoneuvolaki

**16 §. Maastoajoneuvo.** Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että määritelmään lisätään raskas moottorikelkka, jollaiseksi katsottaisiin sellaiset moottorireet, joiden omamassa on suurempi kuin moottorikelkan omamassa 0,5 tonnia ja enintään 0,8 tonnia ja, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään neljälle henkilölle. Muutoksella mahdollistettaisiin tiettyjen suurempien, nykyisin moottorireeksi katsottujen ajoneuvojen rekisteröiminen raskaaksi moottorikelkaksi. Myös esimerkiksi jo käytössä olevia mönkijöitä olisi lakimuutoksen jälkeen mahdollista muuttaa raskaaksi moottorikelkaksi. Omamassalla tarkoitettaisiin nykykäytäntöä vastaavasti ajoneuvon massaa mukaan lukien kuljettajan massalla, joka arvioidaan 75 kg:ksi.

**64 a §. Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta.** Pykälässä säädetään poikkeuksista pääsääntönä olevaan velvoitteeseen rekisteröidä moottorikäyttöinen ajoneuvo. Pykälän voimassa olevan 1 kohdan mukaan rekisteröintivelvollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ajoneuvojen rekisteritietojen ilmoitusvelvollisuus eivät koske muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa. Kohtaa muutettaisiin siten, että rekisteröintivelvollisuutta ja rekisteritietojen ilmoitusvelvollisuutta koskevan poikkeuksen ulkopuolelle jätettäisiin sellaiset raskaat moottorikelkat, joita käytetään moottorikelkkailureiteillä. Ehdotetun maastoliikennelain muutoksen mukaan raskaalla moottorikelkalla saisi ajaa moottorikelkkailureitillä, jos reitinpitäjä on arvioinut reitin niille soveltuvaksi ja merkinnyt reitin raskaille moottorikelkoille sallituksi. Näin ollen moottorikelkkailureiteillä käytettävillä raskaille moottorikelkoille on perusteltua asettaa vastaavat rekisteröinti- ja rekisteritietojen ilmoitusvelvoitteet kuin moottorikelkoille. Kaikille muutoksen jälkeen raskaiksi moottorikelkoiksi lukeutuville maastoajoneuvoille ei kuitenkaan asetettaisi rekisteröintivelvoitetta, koska lain voimaan tullessa käytössä olevien moottorirekien, joita ei muutoksen jälkeenkään ole tarkoitus käyttää raskaille moottorikelkoille sallituilla moottorikelkkailureiteillä, rekisteröinnille ei ole arvioitu olevan hyötyä siitä aiheutuvan hallinnolliseen taakkaan ja kustannuksiin nähden.

#### 1.2 Ajokorttilaki

**4 §. Ajokorttiluokat.** Pykälän 1 momentin 7 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että T-ajokorttiluokkaan lisätään raskas moottorikelkka. Raskaan moottorikelkan ajo-oikeutta koskevat vaatimukset vastaisivat siten T3 luokan traktoreita lukuun ottamatta traktoreiden, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa sekä moottorityökoneiden ja moottorikelkkojen ajo-oikeutta koskevia vaatimuksia. Vähimmäisikä T-luokan ajokortin saamiseksi on 15 vuotta. T-luokan ajokortilla saisi siten kuljettaa raskasta moottorikelkkaa siihen kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen. Voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 44 §:n 3 momentin mukaan moottorikelkan perävaunulla saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä ja asetuksen 36 §:n 3 momentin mukaan maastoajoneuvon saa kytkeä perävaunun, jonka kytkentämassa on enintään 1,5 kertaa vetävän maastoajoneuvon omamassan suuruinen. T-luokan ajokortilla saisi näin ollen raskaalla moottorikelkalla ja siihen kytketyllä perävaunulla kuljettaa kuljettajan lisäksi arviolta noin 8-19 matkustajaa.



### 1.3 Maastoliikennelaki

**3 §. Määritelmät.** Maastoliikennelain moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmä yhdenmukais-tettaisiin vastaamaan ajoneuvolain moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää viittaamalla maastoliikennelain 3 §:n 1 kohdassa ajoneuvolain (1090)2002) 3 §:n 1 momentin 2 kohtaan. Muutoksella poistettaisiin asiaan liittyneet mahdolliset tulkintaepäselvyydet. Maastoliikenne-lain voimassa oleva määritelmä on aiheuttanut epätietoisuutta siitä, sovelletaanko ajoneuvo-lain 19 a §:ssä tarkoitettua kevyen sähköajoneuvon, 19 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua sähköavusteisen polkupyörän tai 11 §:ssä tarkoitettua L1e-A alaluokkaan kuuluvan sähkö-moottorilla varustetun polkupyörän käyttöön maastossa moottorikäyttöisen vai moottoritto-man ajoneuvon vaatimuksia. Ajoneuvolain ja tieliikennelain mukaan kyseisillä ajoneuvoilla tiellä liikkumiseen sovelletaan moottorittomien ajoneuvojen vaatimuksia. Moottorikäyttöinen ajoneuvo on maastoliikennelaissa määritelty konevoimalla liikkuvaksi kulkuvälineeksi, joka kulkee maalla tai jäällä taikka kulkiessaan tukeutuu maahan taikka jäähän eikä kulje kiskoilla. Maastoliikennelain määritelmä on vastannut tieliikennelain määritelmää aina vuoteen 2016, jolloin tieliikennelain ja ajoneuvolain moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää täsmennet-tiin siten, että määrittelyn piiriin kuuluvien ajoneuvojen joukko ei sisältäisi L-luokkaan kuulu-vaa polkupyörää (L1e-A-luokka), vaikka se on varustettu moottorilla, eikä alle 1 kilowatin sähkömoottorilla varustettua kevyttä sähköajoneuvoa.

**13 §. Moottorikelkkailureitti.** Moottorikelkkailureittiä koskevaa pykälää muutettaisiin ajoneu-volain 16 §:ään tehtävää uutta ajoneuvoryhmää, raskasta moottorikelkkaa, koskevasta muu-toksesta johtuen. Ajoneuvolain 16 §:ssä tarkoitettua moottorikelkan lisäksi sellaisella mootto-rikelkkailureitillä, joka tarkoitukseen soveltuisi, saisi ajaa myös ajoneuvolakiin esitettävään uuteen ajoneuvoryhmään kuuluvalla raskaalla moottorikelkalla. Ajo-oikeus osoitettaisiin moottorikelkkailureitti –liikennemerkkiin asetettavalla lisäkilvellä. Arvion yksittäisen mootto-rikelkkailureitin soveltuvuudesta liikennöintiin raskaalla moottorikelkalla tekisi 14 §:ssä tar-koitettu reitinpitäjä. Arvio tehtäisiin liikenneturvallisuuteen ja reitin rakenteiden kestävyyyteen liittyvillä perusteilla.

Soveltuvuutta liikenneturvallisuuden kannalta arvioitaessa huomioon otettaisiin erityisesti ajoneuvojen turvalliseen kohtaamiseen reiteillä vaikuttavat tekijät, kuten reitin leveys, korke-userot sekä näkyvyys jyrkissä nousuissa ja mutkissa. Lisäksi reitin sisältämien mutkien kallis-tuksilla, erityisesti negatiivisilla, on vaikutusta liikennöinnin turvallisuuteen raskailla ja mah-dollisesti korkean painopisteen omaavilla moottorikelkoilla. Reitin rakenteiden soveltuvuu-dessa nykyistä raskaammille moottorikelkoille arvioitaisiin erityisesti siltojen ja erilaisten yli-tysten rakenteiden kantavuutta.

**17 §. Reittitoimitus.** Pykälässä säädetään moottorikelkkareitin perustamiseksi pidettävästä reit-titoimituksesta. Pykälän 3 momentin mukaan muusta menettelystä reittitoimituksessa, muu-toksenhausta toimituksessa annettuun päätökseen tai suoritettuun toimenpiteeseen sekä kiin-teistörekisteriin merkitsemisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä näistä seikoista säädetään yksityisistä teistä annetun lain (358/62) säännöksissä tietoimituksesta, jollei maastoliikenne-lain säännöksistä muuta johdu. Yksityisistä teistä annettu laki on kumottu yksityisielailla (560/2018), joka tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Näin ollen momentissa oleva viittaus kumottuun yksityisistä teistä annettuun lakiin muutettaisiin viittaukseksi yksityisiela-kiin.

**24 §. Ajaminen metsätiellä.** Pykälän 1 momentissa säädetään, että moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkkojen liikenteeltä. Momenttia muutettaisiin siten, että säännös koskisi raskaita moottorikelkkoja samalla tavalla kuin moottorikelkkoja

Pykälän 2 momentissa säädetään avustusta saaneen metsätien sulkemisesta. Momentissa oleva viittaus kumottuun yksityisistä teistä annettuun lakiin muutettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2019 voimaan tulevaan yksityistielakiin. Samalla momentin säännöstä selkeytettäisiin siten, että yksityistielain mukaista avustusta saaneen metsätien sulkemiseen sovellettaisiin yksityistielain säännöksiä avustetun tien sulkemisesta.

Pykälän 3 momentti vastaisi voimassa olevaa momenttia.

#### 1.4 Tieliikennelaki

**89 §. Suojakypärän käyttö.** Voimassa olevan tieliikennelain 89 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa moottorikelkalla. Momentin kohtaan lisättäisiin raskas moottorikelkka. Suojakypärän käyttövelvoite ei olisi uusi koska voimassa olevan tieliikennelain 89 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan suojakypärän käyttövelvoite on koskenut myös ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun maastoajoneuvon kuljettajaa ja matkustajaa, jos ajoneuvoa ei ole varustettu korilla tai turvakaarella. Käytännössä suurta osaa jatkossa raskaiksi moottorikelkoiksi luokiteltavia ajoneuvoja on aikaisemmin koskenut kyseinen tieliikennelain 89 §:n 1 momentin 5 kohta. Selkeyden vuoksi raskaat moottorikelkat mainittaisiin nimenomaisesti moottorikelkkojen kanssa saman pykälän momentin 4 kohdassa.

**91 §. Maastoajoneuvon käyttö.** Voimassa olevan tieliikennelain 91 §:n mukaan maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Pykälän mukaan moottorikelkan käyttämisestä moottorikelkkailureitillä säädetään erikseen. Lisäksi pykälässä on säädetty valtuudesta säätää valtioneuvoston asetuksella moottorireen ja pyörillä varustetun muun maastoajoneuvon vähäisestä käyttämisestä myös muualla kuin moottorikelkkailureitillä. Pykälää muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin maininta raskaista moottorikelkoista ja selkeytettäisiin, että oikeudesta ajaa moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla moottorikelkkailureitillä säädetään maastoliikennelaissa.

## 2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Esityksessä ei ehdoteta säädettäväksi valtuuksia lakia alemman tasoisten säännösten antamiseksi, mutta ehdotetut muutokset edellyttävät jo voimassa olevassa lainsäädännössä olevien valtuuksien nojalla annettujen asetusten ja viranomaismääräysten muuttamista.

Ajoneuvolain 29 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa muun ajoneuvon kuin moottorityökoneen energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista liikennekäyttöön hyväksymisen edellytyksenä olevista osista ja ominaisuuksista sekä muista vastaavista hyväksynnän kohteista. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi tällaisen ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavista melun ja päästöjen raja-arvoista. Ajoneuvolain 66 a §:n 5 momentin nojalla ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetukseen tulisi lisätä säännökset rekisteröitävän raskaan moottorikelkan rekisteritunnuksesta ja -kilvistä.

Voimassaolevan ajoneuvolain 27 a §:n nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat tekniset määräykset raskaiden moottorikelkkojen rakenteesta ja varusteista.

Tieliikenneasetuksessa säädettyihin liikennemerkkeihin olisi tieliikennelain 50 §:n 1 momentin nojalla lisättävä ehdotuksen mukainen lisäkilpi asetettavaksi moottorikelkkailureittiä osoittavan liikennemerkin yhteyteen. Lisäksi tieliikennelain nojalla annetussa asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä säädettyjä ajoneuvoluokakohtaisia nopeusrajoituksia ja kuormaamista koskevia säännöksiä tulisi muuttaa siten, että niissä huomioidaan raskaat moottorikelkat.

### 3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

Lain tultua voimaan nykyisin moottorireeksi katsottavat maastoajoneuvot voitaisiin hyväksyä ajoneuvoliikennerekisteriin, jos ne täyttävät uuden ajoneuvolain 16 §:n 2 momentin raskaan moottorikelkan määritelmän vaatimukset sekä ne moottorirekeä koskevat tekniset vaatimukset, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Nämä nykyiset moottorireet vapautettaisiin kuitenkin ajoneuvolain 8 §:ssä tarkoitetusta rekisteröintivelvollisuudesta sekä 64 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisuudesta, jos niitä ei käytetä moottorikelkkailureiteillä.

### 4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi moottorikelkkailureitin pitäjälle oikeus sallia ilman maanomistajan suostumusta pitämällään moottorikelkkailureitillä raskaalla moottorikelkalla ajaminen. Moottorikelkkailureitti on voitu perustaa lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella joko reittitoimituksessa tai maanomistajan ja reitin pitäjän välisellä kirjallisella sopimuksella. Ehdotusta on tältä osin tarkasteltava perustuslain 15 §:n 1 momentin omaisuuden suojaäännöksen kannalta.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan (mm. PeVL 38/1998 vp, PeVL 49/2002 vp, PeVL 6/2010 vp) omaisuuden suoja sisältää muun muassa omistajalle lähtökohtaisesti kuuluvan vapauden käyttää omaisuuttaan. Omistajan oikeuksia voidaan kuitenkin rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut edellytykset mukaan lukien suhteellisuusvaatimuksen. Perustuslain 15 §:n 1 momentin säännöksestä ei johdu vaatimusta korvata omistajalle mitä tahansa käyttörajoitusta eikä täyden korvauksen vaatimusta korvauksia myönnettäessä, mutta omaisuuden käyttörajoituksen korvaaminen on yksi kokonaisarviointiin vaikuttava osatekijä, joka otetaan huomioon selvitettyä, onko käyttöoikeuden rajoitus omaisuuden perustuslainsuojan kannalta sallittua (ks. PeVL 38/1998 vp, s. 3).

Ehdotuksessa ei esitetä muutoksia moottorikelkkailureitin perustamiseen eikä reitinpitäjälle valtuuksia muuttaa moottorikelkkailureittiä raskaille moottorikelkoille soveltuvaksi. Raskaat moottorikelkat voisi sallia vain sellaisille reiteille, joiden rakenteet reitinpitäjä on arvioinut soveltuvaksi raskaille moottorikelkoille. Reitinpitäjälle säädettäisiin siten vain oikeus arvioida olemassa olevan reitin soveltuvuus raskaille moottorikelkoille. Maastoliikennelain 19 §:n 2 momentin mukaan reitin pitäjällä on tosin oikeus poistaa reitiltä ajoa haittaavia puita, pensaita sekä muita vähäisiä luonnonesteitä. Maanomistaja voisi kuitenkin tarvittaessa hakea uutta reittitoimitusta lisäkorvauksen määrittämiseksi maanomistajalle maastoliikennelain 17 §:n 2 momentin nojalla sovellettavan ulkoilulain 7 §:n 3 momentin perusteella.

Koska nykyistä suurempien moottorikelkkojen sallimisen moottorikelkkailureitillä ei arvioida rajoittavan maanomistajan vapautta käyttää omaisuuttaan enempää kuin moottorikelkkareitin perustamisella ja koska maanomistaja voi hakea lisäkorvausta, jos reitin käytöstä aiheutuva haitta nousee oleellisesti suuremmaksi kuin alkuperäisessä reittitoimituksessa käytettävissä olleiden tietojen perusteella on arvioitu, on valmistelussa arvioitu ehdotuksen olevan perustuslain omaisuuden suoja koskevan säännöksen mukainen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### ajoneuvolain 16 § ja 64 a § :n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 16 § 2 momentti ja 64 a §:n 1 kohta, sellaisena kuin niistä on 64 a §:n 1 kohta laissa 1609/2015 seuraavasti:

#### 16 §

##### *Maastoajoneuvo*

---

*Moottorireki* on jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo. *Moottorikelkka* on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia. *Raskas moottorikelkka* on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään neljälle henkilölle ja jonka omamassa on suurempi kuin 0,5 tonnia ja enintään 0,8 tonnia.

#### 64 a §

##### *Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta*

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivelvollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske:

1) muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa tai moottorikelkkailureitillä käytettävää raskasta moottorikelkkaa;

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.

2.

## Laki

### ajokorttilain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 7 kohta, sellaisena kuin se on laissa 387/2018, seuraavasti:

4 §

#### *Ajokorttiluokat*

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

---

7) T, johon 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja traktoreita lukuun ottamatta kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorityökoneet, moottorikelkat ja raskaat moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 \_\_\_\_.

3.

## Laki

### maastoliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan maastoliikennelain (1710/1995) 3 §:n 1 kohta, 13 §:n 1 momentti, 17 §:n 3 momentti ja 24 § seuraavasti:

3 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettua ajoneuvoa; ja

---

13 §

*Moottorikelkkailureitti*

Tässä laissa säädetyllä tavalla voidaan perustaa yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla maastosta merkityksellä erotetulla reitillä (*moottorikelkkailureitti*) lumipeitteen aikaan. Ajoneuvolain 16 §:n 2 momentissa tarkoitettulla raskaalla moottorikelkalla saa ajaa tarkoitukseen soveltuvalla moottorikelkkailureitillä. Arvion moottorikelkkailureitin soveltuvuudesta raskaalla moottorikelkalla ajamiseen tekee 14 §:ssä tarkoitettu reitinpitäjä. Oikeus raskaalla moottorikelkalla ajamiseen moottorikelkkailureitillä osoitetaan moottorikelkkailureitti liikennemerkkiin asetettavalla lisäkilvellä.

---

17 §

*Reittitoimitus*

Muuhun menettelyyn reittitoimituksessa, muutoksenhakuun toimituksessa annettuun päätökseen tai suoritettuun toimenpiteeseen sekä kiinteistörekisteriin merkitsemiseen sovelletaan, mitä niistä säädetään yksityistietoimituksen osalta yksityistielaisissa (560/2018), jollei tämän lain säännöksistä muuta johdu.

---

24 §

*Ajaminen metsätiellä*

Moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenteeltä.

Metsätien sulkemisesta avustettavalla tiellä säädetään yksityistielain 85 §:ssä.

Suljetulle metsätielle voidaan perustaa moottorikelkkailureitti.

**HE 185/2018 vp**

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

## Laki

### tieliikennelain 89 ja 91 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* tieliikennelain (267/1981) 89 §:n 1 momentin 4 kohta ja 91 §,  
sellaisena kuin ne ovat 89 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 1610/2015 ja 91 § laissa 954/2002,  
seuraavasti:

89 §

#### *Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää,  
jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

-----  
4) moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla;  
-----

91 §

#### *Maastoajoneuvon käyttäminen*

Maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan käyttämisestä moottorikelkkailureitillä säädetään maastoliikennelaissa (1710/1995). Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää moottorireen ja pyörillä varustetun muun maastoajoneuvon vähäisestä käyttämisestä myös muualla kuin moottorikelkkailureitillä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Helsingissä 11 päivänä lokakuuta 2018

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner



1.

**Laki**

**ajoneuvolain 16 §:n ja 64 a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 16 § 2 momentti ja 64 a §:n 1 kohta, sellaisena kuin niistä on 64 a §:n 1 kohta laissa 1609/2015 seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

16 §

16 §

*Maastoajoneuvo*

*Maastoajoneuvo*

-----  
*Moottorireki* on jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo. *Moottorikelkka* on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia.

-----  
*Moottorireki* on jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo. *Moottorikelkka* on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia. *Raskas moottorikelkka* on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään neljälle henkilölle ja jonka omamassa on suurempi kuin 0,5 tonnia ja enintään 0,8 tonnia.

64 a §

64 a §

*Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta*

*Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta*

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivelvollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske:

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu rekisteröintivelvollisuus ja 64 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus eivät koske:

1) muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa;

1) muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa tai moottorikelkkailureitillä käytettävää raskasta moottorikelkkaa;

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-  
ta 20 .  
-----

2.

## Laki

### ajokorttilain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 4 §:n 1 momentin 7 kohta, sellaisena kuin se on laissa  
387/2018, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

4 §

4 §

*Ajokorttiluokat*

*Ajokorttiluokat*

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

7) T, johon 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja traktoreita lukuun ottamatta kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa sekä moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

7) T, johon 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja traktoreita lukuun ottamatta kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorityökoneet, moottorikelkat ja raskaat moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä kuu-  
ta 20 .  
\_\_\_\_\_

3.

**Laki**

**maastoliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* maastoliikennelain (1710/1995) 3 §:n 1 kohta, 13 §:n 1 momentti 17 §:n 3 momentti ja 24 §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

3 §

3 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla liikkuvaa kulkuvälinettä, joka kulkee maalla tai jäällä taikka kulkiessaan tukeutuu maahan taikka jäähän eikä kulje kiskoilla; ja

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla *ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua ajoneuvoa*; ja

13 §

13 §

*Moottorikelkkailureitti*

*Moottorikelkkailureitti*

Tässä laissa säädetyllä tavalla voidaan perustaa yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla maastosta merkitsemällä erotetulla reitillä (moottorikelkkailureitti) lumipeitteen aikaan.

Tässä laissa säädetyllä tavalla voidaan perustaa yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla maastosta merkitsemällä erotetulla reitillä (*moottorikelkkailureitti*) lumipeitteen aikaan. *Ajoneuvolain 16 §:n 2 momentissa tarkoitettulla raskaalla moottorikelkalla saa ajaa tarkoitukseen soveltuvalla moottorikelkkailureitillä. Arvion moottorikelkkailureitin soveltuvuudesta raskaalla moottorikelkalla ajamiseen tekee 14 §:ssä tarkoitettu reitinpitäjä. Oikeus raskaalla moottorikelkalla ajamiseen moottorikelkkailureitillä osoitetaan moottorikelkkailureitti liikennemerkkiin asetettavalla lisäkilvellä.*

17 §

17 §

*Reittitoimitus*

*Reittitoimitus*

Muusta menettelystä reittitoimituksessa, muutoksenhakuun toimituksessa annettuun päätökseen tai suoritettuun toimenpiteeseen sekä kiinteistörekisteriin merkitsemisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä näistä seikoista säädetään yksityisistä teistä annetun lain (358/62) säännöksissä tietoimituksesta, jollei tämän lain säännöksistä muuta johdu.

24 §

*Ajaminen metsätiellä*

Moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkkajen liikenteeltä.

Metsätie voidaan sulkea yksityisistä teistä annetun lain 96 §:n estämättä. Jos metsätien perustamiseen on saatu tai kunnossapitoon saadaan mainitun lain mukaista valtion tai kunnan avustusta, voidaan metsätie sulkea vain, mikäli kunta on sulkemisen hyväksynyt.

Suljetulle metsätielle voidaan perustaa moottorikelkkailureitti.

-----

*Muuhun menettelyyn reittitoimituksessa, muutoksenhakuun toimituksessa annettuun päätökseen tai suoritettuun toimenpiteeseen sekä kiinteistörekisteriin merkitsemiseen sovelletaan, mitä niistä säädetään yksityistietoimituksen osalta yksityistielaisissa (560/2018), jollei tämän lain säännöksistä muuta johdu.*

24 §

*Ajaminen metsätiellä*

Moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenteeltä.

*Metsätien sulkemisesta avustettavalla tiellä säädetään yksityistielain 85 §:ssä.*

Suljetulle metsätielle voidaan perustaa moottorikelkkailureitti.

-----

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä kuu-  
ta 20 .

-----

4.

## Laki

### tieliikennelain 89 ja 91 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 89 §:n 1 momentin 4 kohta ja 91 §,  
sellaisena kuin ne ovat 89 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 1610/2015 ja 91 § laissa 954/2002  
seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

89 §

89 §

*Suojakypärän käyttö*

*Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

4) moottorikelkalla;

4) moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla;

91 §

91 §

*Maastoajoneuvon käyttö*

*Maastoajoneuvon käyttö*

Maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Moottorikelkan käyttämisestä moottorikelkkailureitillä säädetään erikseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää moottorireen ja pyörillä varustetun muun maastoajoneuvon vähäisestä käyttämisestä myös muualla kuin moottorikelkkailureitillä.

Maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan käyttämisestä moottorikelkkailureitillä säädetään maastoliikennelaisissa (1710/1995). Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää moottorireen ja pyörillä varustetun muun maastoajoneuvon vähäisestä käyttämisestä myös muualla kuin moottorikelkkailureitillä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-  
ta 20 .