

## RP 185/2018 rd

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 16 § och 64 a § i fordonslagen och till vissa lagar som har samband med den**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås ändringar i fordonslagen, körkortslagen, terrängtrafiklagen och vägtrafiklagen.

Syftet med propositionen är att göra det möjligt att använda större snöskotrar än för närvarande på för ändamålet lämpade och för det särskilt anvisade snöskoterleder.

Definitionen på snöskoter i fordonslagen ändras så att till definitionen fogas tung snöskoter, som utgörs av vissa större terrängfordon som för närvarande betraktas som motorslädar. Med tung snöskoter ska enligt terrängtrafiklagen få köras på för ändamålet lämpade snöskoterleder. Dessutom preciseras genom propositionen terrängtrafiklagens definition på motordrivet fordon så att den motsvarar fordonslagens definition på motordrivet fordon. Enligt propositionen ska tunga snöskotrar höra till körkortskategori T. Vägtrafiklagens bestämmelser om användning av terrängfordon ändras så att de beaktar användning av tung snöskoter.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
1.2 Bedömning av nuläget .....	5
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	6
2.1 Målsättning .....	6
2.2 Alternativ .....	6
2.3 De viktigaste förslagen.....	8
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	8
3.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten.....	8
3.2 Miljökonsekvenser .....	9
3.3 Konsekvenser för företagen .....	9
3.4 Konsekvenser för dem som ansvarar för snöskoterleder .....	10
3.5 Konsekvenser för myndigheterna .....	10
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	10
DETALJMOTIVERING .....	15
1 LAGFÖRSLAG .....	15
1.1 Fordonslagen.....	15
1.2 Körkortslagen.....	15
1.3 Terrängtrafiklagen.....	15
1.4 Vägtrafiklagen.....	17
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	17
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	17
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	18
LAGFÖRSLAG .....	19
Lag om ändring av 16 § och 64 a § i fordonslagen .....	19
Lag om ändring av 4 § i körkortslagen.....	20
Lag om ändring av terrängtrafiklagen .....	21
Lag om ändring av 89 och 91 § i vägtrafiklagen.....	23
BILAGOR.....	24
PARALLELLTEXT .....	24
Lag om ändring av 16 § och 64 a § i fordonslagen .....	24
Lag om ändring av 4 § i körkortslagen.....	25
Lag om ändring av terrängtrafiklagen .....	26
Lag om ändring av 89 och 91 § i vägtrafiklagen.....	28

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

I 2 kap. i fordonslagen (1090/2002) finns bestämmelser om grundläggande klassificering av fordon. Enligt 16 § 1 mom. avses med terrängfordon en motorslåde, ett luftkuddefartyg eller ett annat motordrivet fordon tillverkat för person- eller godstransport eller för dragning av andra fordon på is, i snö eller på sank mark eller för färd med marken som stöd. Med terrängfordon avses dock inte ett fordon som är avsett att framföras även på andra vägar än snöskoterleder och inte heller ett fordon som är EG- eller EU-typgodkänt för en fordonskategori som avses i 10, 11 eller 14 § och avsett att framföras på väg. Enligt 16 § 2 mom. i lagen avses med motorslåde ett terrängfordon som har medar eller band. Enligt momentet är en snöskoter en banddriven motorslåde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton. Någon maximal bredd för snöskotrar har inte angetts, utan den maximala bredden för fordon är 2,60 meter enligt den allmänna bestämmelsen i 25 § 2 mom. i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). Bestämmelser om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning finns i 25 § i fordonslagen, och enligt 27 a § 2 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket dessutom närmare tekniska föreskrifter om kraven på ett fordons konstruktion och egenskaper.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG fastställs utsläppsgränser för gas- och partikelformiga föroreningar samt administrativa och tekniska krav i samband med EU-typgodkännande för alla motorer som avses i artikel 2.1 i direktivet. I förordningen fastställs också vissa skyldigheter vad gäller mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i vilka en motor som avses i direktivets artikel 2.1 håller på att installeras eller har installerats, vad gäller utsläppsgränserna för gas- och partikelformiga föroreningar från sådana motorer.

Enligt 8 § i fordonslagen ska ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplas till det eller till dess släpvagn ska genomgå första registrering och ändringsregistrering samt besiktning på behörigt sätt, om inte något annat bestäms i fordonslagen eller med stöd av den. Ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplas till det eller till dess släpvagn och som inte genomgått första registrering och ändringsregistrering och besiktning på behörigt sätt får inte användas i trafik (användningsförbud). I 64 a § i fordonslagen föreskrivs om undantag från registreringsskyldigheten. Enligt 1 punkten i paragrafen gäller registreringsskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § inte andra terrängfordon än snöskotrar.

Trafikförsäkringslagen (460/2016) innehåller bestämmelser om ersättning för person- och saksador som orsakas av användning av motorfordon i trafik och om trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador. Enligt 5 § 1 mom. i trafikförsäkringslagen ska ett fordon vars stadigvarande hemort är i Finland försäkras, om inte något annat föreskrivs i den lagen. I 8 § i trafikförsäkringslagen finns bestämmelser om undantag från försäkringsplikten. Enligt 3 och 6 punkten i samma paragraf behövs trafikförsäkring inte för en släpvagn som inte behöver registreras eller för fordon som inte behöver registreras och som inte används i trafik.

Vägtrafiklagen (267/1981) gäller trafik på väg. Enligt 2 § 1 mom. i vägtrafiklagen avses i vägtrafiklagstiftningen med väg såsom allmän benämning allmän och enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller

## RP 185/2018 rd

allmänt används för trafik. Enligt 91 § i vägtrafiklagen får terrängfordon inte användas på väg. Användning av snöskoter på snöskoterleder regleras särskilt. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om liten användning av motorsläde och annat hjulförsett terrängfordon också på andra vägar än snöskoterleder.

Enligt 36 § 3 mom. i förordningen om användning av fordon på väg får till ett terrängfordon kopplas en släpvagn vars kopplingsmassa är högst 1,5 gånger så stor som det dragande terrängfordonets egenmassa. Enligt 44 § 3 mom. i förordningen om användning av fordon på väg får personer transporteras med släpvagn till snöskoter på snöskoterled. Med en sådan släpvagn får dock inte transporteras personer när snöskotern framförs på någon annan väg än en snöskoterled eller när en sådan annan väg korsas. Enligt 3 § i förordningen är den högsta tillåtna hastigheten för motorredskap och terrängfordon 40 kilometer i timmen, eller 60 kilometer i timmen på snöskoterled om släpvagnen inte används för transport av personer.

I 18 § i vägtrafikförordningen (182/1982) finns bestämmelser om påbudsmärken. Snöskoterleder anges med märke 426 enligt paragrafen. Det är förbjudet att framföra andra fordon än snöskotrar på snöskoterleder. Vid körning på en snöskoterled ska i tillämpliga delar iakttas vad som i vägtrafiklagen föreskrivs om körning på körbana. Skidåkare och andra gående ska i första hand använda ledens högra sida.

Märke 426. Snöskoterled:



I och med att vägtrafiklagen (729/2018, den nya vägtrafiklagen) träder i kraft den 1 juni upphävs förordningen om användning av fordon på väg och de frågor med anknytning till användning av snöskotrar kommer att regleras i den nya vägtrafiklagen istället för i statsrådets förordning. Enligt 149 § 3 mom. i den nya vägtrafiklagen tillåts transport av personer med en släpvagn till en snöskoter på en snöskoterled och i 154 § 3 mom. föreskrivs om högsta tillåtna kopplingsmassa för släpfordon kopplade till terrängfordon. I 99 § i den nya vägtrafiklagen föreskrivs om högsta tillåtna hastigheter för fordon. Den högsta tillåtna hastigheten för snöskotrar är även framöver 60 kilometer i timmen. Om en släpvagn till en snöskoter används för att transportera personer är den högsta tillåtna hastigheten 40 kilometer i timmen.

I 3 kap. i terrängtrafiklagen (1710/1995) finns bestämmelser om snöskoterleder. Enligt 13 § 1 mom. i lagen kan en allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (snöskoterled) kan grundas så som föreskrivs i lagen. Enligt paragrafens 2 mom. är en snöskoterled en i 2 § i vägtrafiklagen definierad väg, som är avsedd för snöskotertrafik. Till en snöskoterled kan även höra sådana rastområden för vilka det finns ett permanent behov och serviceområden för leden.

Enligt uppgifter i Trafiksäkerhetsverkets fordonstatistik och en studie om terrängtrafikolyckor (Trafin tutkimuksia 15/2015) har antalet snöskotrar ökat stadigt i Finland under det senaste årtiondet. I slutet av 2016 fanns drygt 145 000 snöskotrar i registret. Antalet första registreringar har varierat relativt kraftigt varje år, från mellan 3 000 till 6 000 snöskotrar. Antalet första registreringar har dock minskat sedan 2001. År 2016 registrerades totalt 3 388 nya snöskotrar, och 2015 uppgick antalet första registreringar till 3 751. Mellan januari och november 2017 gjordes första registreringar av 2 772 snöskotrar. Detta är en ökning med 11 procent jäm-

fört med samma period 2016. Försäljningen av snöskotrar och antalet första registreringar påverkas bl.a. av ekonomiska cykler. Efter 2007 har antalet snöskotrar som används i trafik minskat stadigt. Uppgifterna om registrerad snöskoter blir dock kvar i registret. Därför ökar antalet registrerade snöskotrar hela tiden. Registret innehåller således också uppgifter om snöskotrar som aldrig kommer att användas igen. Antalet snöskotrar som används i trafik uppgick i slutet av 2016 till ungefär 82 000, i slutet av mars 2017 till ungefär 88 000 och i slutet av mars 2018 till 93 000.

Enligt uppgifterna i trafik- och transportregistret uppgår egenmassan för ungefär 80 procent av snöskotrar som används i trafik till 300–399 kilogram. För ungefär 6 procent av snöskotrarna uppgår egenmassan till 400–500 kilogram, och för ungefär 20 procent av snöskotrarna saknas uppgifter om egenmassan. Motorslädor som väger över 500 kilogram registreras inte, och det finns inga uppgifter om deras antal. Andelen registrerade snöskotrar som används i trafik varierar mellan olika landskap, med den lägsta andelen i Kymmenedalen och Mellersta Finland (66 procent) och den högsta andelen i Lappland och Kajanaland (78 procent).

Den allmänna rätten att köra med snöskoter längs en snöskoterled innebär att det inte tas ut någon särskild avgift för detta. En snöskoterled får användas under förutsättning att föraren har körrätt för det fordon som används och att det är tillåtet att köra på vägen i fråga med denna typ av fordon. Enligt 18 § i vägtrafikförordningen är det förbjudet att framföra andra fordon än snöskotrar på snöskoterleder med snöskotermärket. Detta innebär att de snöskoterleder som avses i 13 § i terrängtrafiklagen och i 2 § i vägtrafiklagen är vägar endast avsedda för snöskotrar, såsom de definieras i fordonslagen. Snöskoterspår är leder avsedda för snöskotertrafik som grundas på avtal mellan den som ansvarar för spåret och markägaren. Till skillnad från snöskoterleder är snöskoterspår belägna utanför vägar, och på användningen av dem tillämpas bestämmelserna i terrängtrafiklagen. Dessutom kan, till skillnad från snöskoterleder, en avgift tas ut för körning på snöskoterspår. Enligt Forststyrelsen finns det sammanlagt ungefär 20 000 kilometer snöskoterleder och snöskoterspår i Finland, och 8 000 av dessa är belägna i Lappland. I Finland finns det ungefär 4 000 kilometer snöskoterleder som avses i 13 § i terrängtrafiklagen. De flesta av de nuvarande snöskoterlederna och snöskoterspårerna anlades under 1980- och 1990-talen.

## 1.2 Bedömning av nuläget

Lagstiftningen om klassificering av snöskotrar härrör från 1970-talet, och den har inte setts över efter att bestämmelserna om snöskoterleder utfärdades under 1990-talet. På marknaden finns för närvarande terrängfordon som till sina egenskaper påminner om snöskotrar avsedda främst för yrkesbruk, men som enligt 16 § 2 mom. i terrängtrafiklagen inte är snöskotrar, eftersom deras vikt och antal passagerare överskrider de gränser som föreskrivs för fordonskategorin snöskoter. Motorslädor som är större än nuvarande snöskotrar får redan användas i terräng med tillstånd från markägaren, men inte på snöskoterleder som avses i vägtrafiklagen och terrängtrafiklagen.

Enligt Lapplands förbunds slutrapport om regionala ekonomiska effekter av snöskotertrafik (april 2014) har snöskotertrafik särskild betydelse i Lappland där den har väsentlig inverkan på inkomster och sysselsättning. Snöskotrar är avgörande för näringar såsom renskötsel och de är viktiga för försvarsmakten och flera olika myndigheter. I form av safarier och turer med snöskoter utgör de en betydande tjänst inom turismen. Dessutom blir snöskoteråkning i rekreationssyfte och självständiga safarier alltmer populära. Antalet turister har ökat i hela Lappland, och skraddarsyddna snöskotersafarier för utlänningar ökar i synnerhet.

När till exempel snöskoterssafarier anordnas på snöskoterleder begränsar den gällande definitionen av snöskotrar i 16 § 2 mom. i fordonslagen valet av lämplig fordonspark, eftersom endast snöskotrar enligt fordonslagen får användas på snöskoterleder.

Nuvarande snöskoterleder skapades och anlades för snöskotrar med en egenmassa på högst 500 kilogram och avsedda för högst två passagerare utöver föraren. I praktiken har majoriteten av snöskotrar som säljs i Finland dock en lägre egenmassa på ungefär 300–400 kilogram. Endast egenmassan för större snöskotrar som vanligtvis är avsedda för yrkesbruk kan ligga nära den maximalt tillåtna egenmassan för snöskotrar. Bredden för nästan alla nuvarande snöskotrar understiger 1,3 meter.

Enligt en studie från Trafiksäkerhetsverket om terrängtrafikolyckor (Trafin tutkimuksia 15/2015) är det svårt att få heltäckande uppgifter om snöskoterolyckor eftersom statistiken för dem är utspridd. Det största antalet olyckor sker med bred marginal i Lappland, där snöskotertrafiken har stor betydelse. De ekonomiska och personliga förlusterna på grund av snöskoter- och fyrhjulingsolyckor är relativt betydande. Snöskoterolyckor som resulterar i personskador har orsakat samhället i genomsnitt 320 miljoner euro i årliga kostnader mellan 2009 och 2013. Det uppskattas att 100 000–300 000 snöskoterssafarier äger rum i Lappland under en enskild körsäsong. Sett till antalet körningar har det inträffat få olyckor vid snöskoterssafarier, och allvarliga olyckor har varit mycket ovanliga även om förarna har varit mycket oerfarna. Den vanligaste typen av snöskoterolycka har varit en krock med ett hinder, ofta efter förlust av kontroll av snöskotern. Vid safarier förlorar oerfarna förare ofta kontrollen över snöskotern efter en felaktig användning av gasreglaget. Olyckor sker normalt vid vänstersväng och det är mycket vanligt att snöskotern välter. Safariföretagen har varierande erfarenheter av terräng- och vägförhållandena, vilket innebär att slutsatser om olycksorsaker i olika regioner måste dras försiktigt. Det uppskattas att modern snöskoterteknik kommer att minska antalet allvarliga olyckor i framtiden. Enligt uppgifter från sjukhus i Lappland har lokala invånare utgjort den största gruppen av personer som behandlats på grund av snöskoterolyckor, och olyckor på fritiden har varit den vanligaste orsaken.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Motorslädarnas tekniska utveckling och betydelsen av snöskotertrafik för turismen samt behoven inom vinterturismen är alla faktorer som talar för en modernisering av regleringen av snöskotrar. Målet med propositionen är att modernisera lagstiftningen om snöskotrar så att de allmänna kraven för snöskotrar och för användning av snöskotrar anpassas i synnerhet till den tekniska utvecklingen och behoven inom vinterturismen. Det föreslås att lagstiftningen förenklas så att de begränsningar för användning av snöskotrar som inte är motiverade på grund av trafiksäkerhet eller snöskoterledernas strukturella hållbarhet upphävs eller anpassas till den tekniska utvecklingen.

### **2.2 Alternativ**

Egenskaperna hos kända nya motorslädar och snöskotrar har bedömts i syfte att beakta deras tekniska utveckling och för att även möjliggöra användning av dem på snöskoterleder.

Vid klassificeringen av snöskotrar och motorslädar har begränsningar övervägts på grundval av fordonens tekniska egenskaper, såsom bredd, egenmassa och tillåtet antal personer. De egenskaper hos snöskoterleder som ska beaktas inbegriper ledernas bredd, i synnerhet i skog, och bärigheten för broar, andra konstruktioner och istäcken längs lederna.

En större egenmassa för motorslädar innebär ofta större dimensioner. Dessutom är bärigheten för broar, andra konstruktioner och is mera betydande än ställvis förekommande smalare delar av leden när det gäller att säkerställa trafiksäkerheten och minimera potentiella skador. Därför omdefinieras begreppet snöskoter genom att använda egenmassa och antalet tillåtna personer. Egenmassa och det tillåtna antalet personer är egenskaper som även används för den befintliga definitionen av en snöskoter, och därför finns uppgifter tillgängliga i trafikregister och olycksstatistik för att bedöma vilka konsekvenser ändringar i dessa egenskaper har. Dessutom har man i den övriga gällande lagstiftningen om snöskotrar och deras användning samt i tillämpningspraxis, såsom vid fastställandet av deras maximalt tillåtna kopplingsmassa och hastighet, beaktat massan för snöskotrar och det tillåtna antalet personer, varvid det bedöms att mindre ändringar i dessa egenskaper kräver färre ytterligare bestämmelser jämfört med nuläget. Med stöd av den gällande vägtrafiklagen utfärdas bestämmelser om fordons tillåtna mått på väg genom förordning av statsrådet. Vid behov kan särskilda bestämmelser om den största tillåtna bredden på väg för tunga snöskotrar utfärdas genom förordning av statsrådet.

På grundval av uppgifter om nya motorslädar och befintliga snöskoterleder har det uppskattats att motorslädar, som är några hundra kilo tyngre än snöskotrar, skulle kunna köras på flera befintliga snöskoterleder. Samtidigt är det motiverat att ändra antalet tillåtna personer i förhållande till ändringar av egenmassan.

Ett sätt att tillåta användning av motorslädar större än befintliga snöskotrar på snöskoterleder vore att omdefiniera snöskotrar till att inbegripa större snöskotrar och i regel tillåta deras användning på alla snöskoterleder. Då skulle den som ansvarar för leden kunna begränsa den totala massan för snöskotrar som tillåts på leden genom att fastställa den behövliga viktgränsen genom ett trafikmärke. Eftersom befintliga snöskoterleder har anlagts för snöskotrar enligt den befintliga definitionen av snöskoter skulle det dock inte nödvändigtvis vara säkert att köra större fordon på alla snöskoterleder. Således skulle tillåtande av större fordon på alla snöskoterleder kunna resultera i farliga situationer och skada för konstruktionerna om snöskoterleder lämpliga för större snöskotrar inte kartlades och angavs på tillbörligt sätt.

Eftersom större snöskotrar inte har ansetts lämpliga för alla snöskoterleder har möjligheten att ålägga dem som ansvarar för lederna att bedöma lämpligheten för befintliga snöskoterleder för större snöskotrar undersökts som ett annat genomförandalternativ för att tillåta större snöskotrar på snöskoterleder. Inom ramen för detta alternativ skulle denna skyldighet gälla alla som ansvarar för leder och skulle kunna medföra onödiga kostnader och administrativa bördor. Inom ramen för detta alternativ borde man även fastställa de administrativa förfarandena för att säkerställa att denna skyldighet fullgörs. Detta alternativ har inte ansetts stämma överens med målen för avveckling av normer och minskning av administrativa bördor i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram.

Under beredningen har frivillig bedömning av dem som ansvarar för lederna av lämpligheten hos snöskoterleder för tunga snöskotrar undersökts som ett tredje genomförandalternativ. Det har bedömts att detta alternativ bäst stämmer överens med de skyldigheter och uppgifter som i terrängtrafiklagen anges för dem som ansvarar för snöskoterleder. Inom ramen för detta alternativ har man undersökt möjligheten att bevilja en tredje part rätt att begära att den som ansvarar för leden bedömer hur lämplig en snöskoterled är för tunga snöskotrar. Anläggande av en snöskoterled får dock endast initieras på ansökan av den som ansvarar för leden, och enligt terrängtrafiklagen ska den som ansvarar för en snöskoterled se till att leden varje år då den tas i bruk är farbar och att det därvid längs leden placeras ut vägmärken som anger ledens sträckning och platser som innebär väsentlig fara för trafiken samt andra nödvändiga vägmärken. Att ålägga dem som ansvarar för lederna att bedöma om en snöskoterled är lämplig för tunga snöskotrar på initiativ från en tredje part skulle öka skyldigheterna för de ansvariga och skulle kunna kräva att det föreskrivs myndighetsåtgärder för att säkerställa att skyldigheten fullgörs.

En sådan ytterligare administrativ börda har inte ansetts behövlig. Det har ansetts att de som ansvarar för lederna bäst känner till huruvida deras leder är lämpliga för tunga snöskotrar, och en bedömning av ledernas lämplighet har ansetts vara motiverad i förhållande till skyldigheterna och ansvaret hos dem som ansvarar för lederna. Bedömningen av ledens lämplighet för tunga snöskotrar ligger även i den ansvariges intresse, i synnerhet om leden är av väsentlig betydelse för dennes egen näringsverksamhet, trafik eller hobbymöjligheter och om tillåtande av tunga snöskotrar på leden bidrar till främjandet av dessa avsedda användningsändamål.

Vid beredningen har det övervägts om det behöver införas ett krav på myndighetens eller markägarens samtycke till att en led som bedömts av den ansvarige ska godkännas för tunga snöskotrar, t.ex. i enlighet med förfarandet för flyttning av led enligt 22 § i terrängtrafiklagen. Utgångspunkten för förslaget har dock varit lämpligheten för befintliga snöskoterleder för något större motorslädar. Då uppskattas miljöpåverkan och inverkan på markägarens äganderätt bli så liten att ett krav på samtycke av myndigheten eller markägaren inte har ansetts motiverat med tanke på de resulterande ekonomiska och administrativa kostnaderna.

### 2.3 De viktigaste förslagen

Det föreslås att definitionen av snöskoter uppdateras i fordonslagen genom att det införs en definition av tung snöskoter. Definitionen inbegriper motorslädar med en maximal tillåten egenmassa på 0,8 ton, dvs. 300 kilogram tyngre än befintliga snöskotrar, med plats för högst fyra personer utöver föraren. Målet med ändringen är därmed att tillåta användning av vissa fordon som för närvarande anses vara motorslädar på i terrängtrafiklagen avsedda snöskoterleder som är separat godkända för tunga snöskotrar. Som i fallet med snöskotrar krävs körkort av kategori T för att köra tunga snöskotrar.

Propositionen har utarbetats med hänsyn till att befintliga snöskoterleder eventuellt kan vara olämpliga för större fordon. Därför föreslås det att tunga snöskotrar endast får köras på separat angivna snöskoterleder som är lämpliga för detta syfte. Den som ansvarar för en snöskoterled och som bäst känner till förhållandena på leden ska bedöma hur lämplig leden är för tunga snöskotrar. Enligt förslaget ska användning av tunga snöskotrar på snöskoterleder tillåtas genom en tilläggs skylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled.

## 3 Propositionens konsekvenser

De föreslagna ändringarna möjliggör användning av större snöskotrar på snöskoterleder lämpliga för detta syfte enligt vad som avses i 13 § i terrängtrafiklagen. Uppdateringen av lagstiftningen om snöskotrar möjliggör transport av ett större antal personer på snöskoterleder med ett mindre antal fordon. Införandet av definitionen av tung snöskoter möjliggör att nya trafikinnovationer och nya möjligheter för vinterturismtjänster utnyttjas fullt ut. Reformen bidrar således även till att genomföra regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare lagstiftning.

Det är sannolikt att en höjning av den maximalt tillåtna massan för snöskotrar skulle öka antalet tunga slädar som huvudsakligen är avsedda för yrkesbruk med endast ett litet antal, eventuellt några hundra eller med högst 2 000–3 000. Denna uppskattning grundas på det höga priset för dessa slädar och på att endast ett litet antal slädar för närvarande ligger nära den maximalt tillåtna massan.

### 3.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Propositionen bedöms inte leda till ökad snöskotertrafik, åtminstone inte i en sådan utsträckning att antalet snöskoterolyckor ökar. Faktorer som talar för denna bedömning är det begränsade antalet stora motorslädar och deras uppskattade användning under snöskotersafarier, där



det mot bakgrund av statistiken inträffar få olyckor sett till antalet körningar. En ökning av egenmassan i definitionen av snöskoter möjliggör även tyngre släpvagnar, och därmed samtidig transport av ett större antal personer i släpvagnen efter snöskotern, vilket kan öka antalet skadade och omkomna i potentiella olyckor.

Samtidigt kan en större storlek på snöskotrar minska behovet av oerfarna förare, eftersom det skulle vara möjligt att delta i safarier utan att själv behöva köra en snöskoter. Detta kan uppskattas ha en positiv inverkan på antalet snöskoterolyckor.

Bredare snöskotrar kan öka antalet krockolyckor. På grund av det begränsade antalet fordon uppskattas det dock att risken för olyckor endast kommer att öka en aning. För att minimera risken bör den större storleken på snöskotern beaktas vid bedömning av ledernas lämplighet. Dessutom bör det noteras att krockolyckor inte är någon vanlig typ av snöskoterolycka enligt Trafiksäkerhetsverkets studie om terrängtrafikolyckor.

Eftersom tyngre snöskotrar och kombinationer av snöskotrar och slädar lättare kan bryta isen kan antalet situationer med fall genom isen öka. Enligt en formel för angivande av bärigheten för kärnis kräver ett fordon på 800 kilogram 2–3 centimeter mer kärnis jämfört med ett fordon på 500 kilogram. Om en snöskoter med en egenmassa på 800 kilogram används för transport av fyra personer och för dragning av en släpvagn med maximal vikt väger kombinationen ungefär 2 300–2 400 kilogram, eller motsvarande en stor personbil. För en sådan kombination skulle, precis som för personbilar, krävas is med en tjocklek på minst 20 centimeter, medan Meteorologiska institutet rekommenderar åtminstone 15 centimeter is för snöskotrar. Utöver isens tjocklek och kvalitet påverkar även fordonets hastighet isens benägenhet att spricka. Vid bedömning av huruvida en led är lämplig för tunga snöskotrar bör även fordonets vikt beaktas. Då kan risken att falla genom isen begränsas genom att man beaktar isens tjocklek vid anläggande av snöskoterleder där tunga snöskotrar är tillåtna.

### 3.2 Miljökonsekvenser

Det uppskattas att den totala miljöpåverkan är låg, särskilt med tanke på det låga antalet fordon. De negativa konsekvenserna av befintliga större snöskotrar för naturen och den övriga miljön minimeras genom att tillåta tyngre slädar endast på separat angivna leder som har bedömts vara lämpliga. Miljökonsekvenserna begränsas genom att tunga snöskotrar huvudsakligen bedöms användas för turism, främst på kortare turer nära turistcentra. Negativa miljökonsekvenser av snöskotertrafik kan även begränsas genom utsläppskrav för tunga snöskotrar. I sitt yttrande under den första remissbehandlingen bedömde Finlands naturskyddsförbund att ett tillåtande av tunga snöskotrar på alla snöskoterleder skulle kunna medföra att leder på grund av bärigheten delvis flyttas från is till mark, vilket skulle ha en negativ inverkan på naturen. Eftersom tunga snöskotrar enligt propositionen endast ska tillåtas på leder som är lämpliga för dem bedöms det att behovet av att flytta befintliga leder minskar.

### 3.3 Konsekvenser för företagen

Större snöskotrar kan t.ex. användas för att transportera fler personer på snöskotersafarier, med ett mindre antal fordon och förare. Exempelvis barn eller oerfarna förare får bättre möjligheter att delta i snöskotersafarier, och propositionen har därmed indirekta inkomst- och sysselsättningskonsekvenser för turistnäringen i Lappland.

Det uppskattas att den föreslagna ändringen endast kommer att leda till en smärre ökning av försäljningen av nya terrängfordon. För närvarande säljs terrängfordon som liknar snöskotrar och som väger mer än 500 kilogram. De är upp till tredubbelt dyrare än nya snöskotrar, vilket bedöms minska antalet försäljningar.

### 3.4 Konsekvenser för dem som ansvarar för snöskoterleder

Propositionen har konsekvenser för kostnaderna för dem som ansvarar för snöskoterleder i och med att massan för fordon som tillåts på lederna ökar. Dessa ökade kostnader kan begränsas genom att låta dem som ansvarar för lederna bedöma huruvida tunga snöskotrar bör tillåtas på lederna. Dessutom kommer antalet större motorslädor att vara mycket begränsat på grund av deras begränsande användningsändamål och höga inköpspris.

### 3.5 Konsekvenser för myndigheterna

En ändring av klassificeringen genom att öka den maximala egenmassan möjliggör registrering av tyngre terrängfordon som tunga snöskotrar och körning med dem på separat angivna snöskoterleder. En höjning av den maximalt tillåtna massan för snöskotrar möjliggör detta även för banddrivna traktorfyrhjulingar med en egenmassa som överstiger 500 kilogram. Enligt förslaget gäller registrerings- och anmälningsskyldigheten inte andra terrängfordon än snöskotrar eller på snöskoterleder använda tunga snöskotrar. Utan begränsningen skulle majoriteten av befintliga motorslädor anses vara snöskotrar som också omfattas av registrerings- och anmälningsskyldigheten. I syfte att minska den administrativa bördan gäller skyldigheten att registrera endast för tunga snöskotrar som används på snöskoterleder.

Genom ändringen ökar arbetsuppgifterna för typgodkännande och registrering vid Trafiksäkerhetsverket något. Vid behov bör verket även beakta ändringar i föreskrifterna om närmare tekniska krav för terrängfordon.

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen med till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd). Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och vissa av Trafikverkets verksamheter ska enligt förslaget slås ihop i en ny myndighet, Transport- och kommunikationsverket. Den föreslagna myndighetsreformen avses träda i kraft den 1 januari 2019. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter blir automatiskt Transport- och kommunikationsverkets uppgifter.

Genom ändringen kan tillsynsmyndigheternas arbetsuppgifter öka en aning, om tunga snöskotrar körs på leder där de inte är tillåtet att köra dem. Dessa ökande tillsynsuppgifter kan minskas genom att på tillbörligt sätt märka ut leder som är lämpliga för tunga snöskotrar.

## 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet och Trafiksäkerhetsverket. I projektets (LVM/2370/03/2017) inledande skede bereddes en proposition där det föreslogs att definitionen av snöskoter i fordonslagen ska ändras så att större snöskotrar än för närvarande ska tillåtas på alla snöskoterleder. I flera yttranden om propositionen bedömdes det att tillåtande av större snöskotrar på alla snöskoterleder skulle öka antalet snöskoterolyckor och försämra hållbarheten i ledernas konstruktioner. Flyttningen av en del av lederna från vattenområden till land ansågs medföra negativa konsekvenser för naturen och den övriga miljön. Andra orosmoment var bl.a. huruvida breda slädor får plats på smala snöskoterleder och att antalet krockolyckor kan öka. Enligt iakttagelser är snöskoterleder ställvis mycket smala, vilket innebär att tillåtande av breda slädor skulle kräva en breddning av snöskoterlederna.

På grundval av de yttranden som kom in fattades ett beslut om att fortsätta beredningen så att större snöskotrar endast ska tillåtas på leder som separat bedömts som lämpliga för dessa och med tillstånd från den som ansvarar för leden.

## RP 185/2018 rd

Den ändrade propositionen var på remiss mellan den 6 juli och den 7 september 2018. Sammanlagt 16 remissyttranden kom in om propositionen. Ett sammandrag av remissyttrandena har publicerats i statsrådets projektregister Hankeikkuna (LVM019:00/2018). Trafikverket, Kainuun liitto och Kuusamo stad uppgav att de inte har något att anföra om propositionen.

BRP Finland Oy, Suomen Moottoriliitto - Finlands Motorförbund ry ställde sig inte bakom de föreslagna ändringarna med tanke på snöskoterledernas säkerhet och hållbarhet.

Trafikskyddet, arbets- och näringsministeriet, Säkerhets- och kemikalieverket, Polisstyrelsen, polisinrättningen i Lappland och närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland ansåg att körkort för kategori T, som föreslås ge rätt att köra tunga snöskotrar, är ett otillräckligt krav i synnerhet om transport av personer i släpfordon som är kopplade till fordon ska omfattas av de gällande bestämmelserna om kopplingsmassan för snöskotrar och det högsta tillåtna antalet personer som transporteras.

Polisstyrelsen och polisinrättningen i Lappland föreslog dessutom i sina yttranden att den största tillåtna bredden för tunga snöskotrar ska vara 1,7 meter och att registreringskyldigheten ska gälla alla tunga snöskotrar för att effektivisera övervakningen av deras användning. Polisinrättningen i Lappland föreslog dessutom att den högsta tillåtna körhastigheten för tunga snöskotrar ska vara 60 kilometer i timmen på is och 40 kilometer i timmen i terräng och på snöskoterleder oavsett om de har last eller inte. Dessutom föreslog polisinrättningen i Lappland att tunga snöskotrar med en bredd på t.ex. över 1,5 meter ska vara försedda med konturljus som visar den maximala bredden.

Finlands naturskyddsförbund föreslog att en minimiförutsättning för att tillåta tunga snöskotrar på snöskoterleder ska vara ett beslut av den kommunala miljövårdsmyndigheten med tillhörande beslutsförfarande.

Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf lyfte fram markägarnas problem med olovlig användning av fordon på deras marker. MTK påpekade dessutom att bredare snöskotrar kan tas i beaktande vid nya ledförrättningar och avtal och utgick från att tyngre snöskotrar ger upphov till små eller obefintliga ytterligare skador på marken under lederna eller spåren.

Alpina Snowmobiles S.r.l och Polartec Motor Oy ansåg i sitt gemensamma yttrande att propositionen och den gällande lagstiftningen står i strid mot Europeiska unionens lagstiftning och begränsar den fria rörligheten för varor. Enligt yttrandet bör propositionen ändras så att man frångår huvudregeln om att begränsa nyttjanderätten på de viktigaste allmänna trafiklederna för snöfordon i Finland. Huvudregeln bör vara fri nyttjanderätt som begränsas genom hastighets-, vikt-, höjd- eller breddbegränsningar, på samma sätt som för alla andra fordonstyper. Samtidigt bör enligt yttrandet även övriga överträdelser av EU-rätten avhjälpas genom att upphöra med den obefogade diskrimineringen av tunga snöskotrar på skogsvägar som avses i 24 § i terrängtrafiklagen.

NTM-centralen i Lappland påpekade att 37 § i landsvägslagen föreskriver att den som ansvarar för en snöskoterled eller ett snöskoterspår ska ansöka om tillstånd för anslutning hos NTM-centralen om leden korsar en landsväg. Enligt yttrandet förutsätter ombyggnad av en led så att den lämpar sig för tunga snöskotrar att den som ansvarar för leden i enlighet med 38 § 2 och 3 mom. i landsvägslagen ansöker om nytt tillstånd för anslutningen hos den behöriga NTM-centralen.

NTM-centralen i Lappland framförde dessutom att även lagstiftningen om terrängtrafik ska ålägga den som ansvarar för leden att ansöka om tillstånd för korsande av en landsväg hos den

## RP 185/2018 rd

behöriga NTM-centralen innan tunga snöskotrar tillåts på en befintlig led. I samband med att ett nytt tillstånd beviljas bör man, förutom faktorer som påverkar trafiksäkerheten, även utreda hur övergångar eventuellt påverkar vägunderhållet och vägkonstruktionerna.

Dessutom ansåg NTM-centralen i Lappland att det i lagstiftningen om terrängtrafik tydligare bör anges att NTM-centralen i syfte att främja trafiksäkerheten kan begränsa terrängtrafiken genom lägre hastighetsbegränsningar än de allmänna, och att hastighetsbegränsningarna utöver den regionala begränsningen kan gälla enbart ett visst ledavsnitt som bedömts vara farligt, på motsvarande sätt som i landsvägstrafiken. Enligt NTM-centralen i Lappland ska i synnerhet kommunerna i syfte att förbättra säkerheten på lederna komma med initiativ till NTM-centralen om att införa hastighetsbegränsningar. Dessutom föreslår NTM-centralen att följande bestämmelse ska införas i 2 mom. i terrängtrafiklagens 15 § om plan för snöskoterled: I planen för leden ska anges de delar av leden där hastighetsbegränsningen sänks (10-40 km/h).

Vidare anser NTM-centralen i Lappland i sitt yttrande att den som ansvarar för leden bör märka ut de leder där tunga snöskotrar är tillåtna med hjälp av vägmärken, och dessutom på en snöskoterkarta och eventuella webbplatser.

Efter remissförfarandet har det i lagen om ändring av terrängtrafiklagen gjorts ett tillägg i 17 och 24 §. Körkortskravet har ansetts ligga i linje med körkortskraven för andra liknande fordon. Till körkortskategori T hör, med undantag för traktorer i kategori T3, traktorer med en konstruktiv hastighet av högst 60 km/h, motorredskap och snöskotrar inklusive släpfordon kopplade till dem. Körkort i kategori T ger rätt att köra traktorer som väger tusentals kilogram i trafiken. På grund av fordonets storlek har man således inte ansett det motiverat att kräva körkort i någon annan fordonskategori för att köra tunga snöskotrar. Det har dessutom bedömts att transport av större mängder personer i kombinationer av tunga snöskotrar och släpvagnar huvudsakligen kommer att ske i samband med turismverksamhet. Det har inte ansetts sannolikt att sådana transporter i någon betydande grad kommer att utföras av oerfarna förare under 18 år, bl.a. på grund av ansvarsfrågor.

Bestämmelser om motordrivna fordons högsta tillåtna fordonsspecifika hastigheter finns i förordningen om användning av fordon på väg, som utfärdats med stöd av den gällande vägtrafiklagen, och i den nya vägtrafiklagen som träder i kraft den 1 juni 2020. Vid beredningen har det inte ansetts behövligt att tunga snöskotrar ska omfattas av andra hastighetsbestämmelser än vanliga snöskotrar. Andra hastighetsbegränsningar än dem som gäller vanliga snöskotrar skulle kunna försvåra trafiken på snöskoterleder och eventuellt öka antalet omkörningar.

Finlands naturskyddsförbund framförde i sitt yttrande att det bör krävas åtminstone ett beslut av den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten för att fastställa om en snöskoterled är lämplig för tunga snöskotrar, eftersom den som ansvarar för leden inte nödvändigtvis känner till relevanta miljö- och säkerhetsaspekter, och värnandet om dem inte är förenligt med den ansvariges ekonomiska intressen. I propositionen har inte införts något krav på att den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten eller någon annan myndighet ska bedöma ledens lämplighet. På snöskoterleder råder en allmän rätt att köra med snöskoter, och för detta får ingen avgift tas ut. Således kan den som ansvarar för leden endast ha indirekt ekonomisk nytta av att tillåta tunga snöskotrar på sina leder. Den som ansvarar för leden är också enligt terrängtrafiklagen skyldig att ersätta den som använder leden eller en tredje part för skador som orsakats dem när de använt leden, om skadan har berott på vårdslöshet eller uppsåt av den som ansvarar för leden. Det har således bedömts att den ansvarige inte har några ekonomiska incitament att tillåta tunga snöskotrar på leder som inte lämpar sig för ändamålet, om det skulle kunna orsaka skador för ledens användare eller tredje parter.

## RP 185/2018 rd

Den som ansvarar för leden känner bäst till leden och förhållandena på den och kan därmed bäst bedöma om den också lämpar sig för tunga snöskotrar. Den som ansvarar för en snöskoterled ska enligt 21 § i terrängtrafiklagen se till att leden varje år då den tas i bruk är farbar och att det därvid längs leden placeras ut vägmärken som anger ledens sträckning och platser som innebär väsentlig fara för trafiken samt andra nödvändiga vägmärken. Med beaktande av det som föreskrivs om uppgifterna och ansvaret för den som ansvarar för leden är det ändamålsenligt att bedömningen av ledens lämplighet för tunga snöskotrar görs av den ansvarige.

Utkastet till proposition har anmälts till kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535. Enligt detta direktiv ska medlemsstaterna överlämna utkast till tekniska föreskrifter till kommissionen, och medlemsstaterna får inte anta ett utkast till teknisk föreskrift före utgången av tre månader från den tidpunkt då kommissionen mottog informationen. Kommissionen har lämnat sina synpunkter på propositionen, och enligt direktiv (EU) 2015/1535 ska medlemsstaterna så långt möjligt ta hänsyn till dessa. Kommissionens synpunkter på propositionen har inkommit till systemet för anmälningsförfarandet efter att den i direktivet angivna frysningsperioden löpte ut den 8 oktober 2018. Enligt kommissionens synpunkter kan propositionen de facto begränsa användningen av tunga snöskotrar och därmed strida mot artiklarna 34 och 36 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan EUF-fördraget).

Enligt artikel 34 i EUF-fördraget ska kvantitativa importrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan vara förbjudna mellan medlemsstaterna. Enligt artikel 36 i EUF-fördraget ska bestämmelserna i artiklarna 34 och 35 inte hindra sådana förbud mot eller restriktioner för import, export eller transitering som grundas på hänsyn till allmän moral, allmän ordning eller allmän säkerhet eller intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv, att bevara växter, att skydda nationella skatter av konstnärligt, historiskt eller arkeologiskt värde eller att skydda industriell och kommersiell äganderätt. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en förtäckt begränsning av handeln mellan medlemsstaterna.

De begränsningar som avses i artiklarna 34 och 36 i EUF-fördraget är enligt kommissionen möjliga av trafiksäkerhetsskäl, men begränsningarna ska vara nödvändiga och stå i proportion till målen. Kommissionen har hänvisat till domstolens dom i mål C-142/05, enligt vilken begränsningar har kunnat anses stå i proportion till det eftersträlvade målet, under förutsättning att de behöriga nationella myndigheterna är skyldiga att vidta de genomförandeåtgärder som föreskrivs, att dessa myndigheter faktiskt har utövat den behörighet som de getts i detta avseende och att sådana åtgärder har vidtagits inom rimlig tid från det att den nationella lagstiftningen trädde i kraft. Kommissionen uttrycker farhågor när det gäller proportionaliteten hos de föreslagna begränsningarna, eftersom det enligt propositionsutkastet endast är den som ansvarar för leden som kan bedöma ledens lämplighet och det inte nödvändigtvis ligger i den ansvariges intresse att bedöma huruvida leden lämpar sig för tunga snöskotrar, och eftersom det inte har angetts någon tidsfrist för bedömningen.

Regeringen konstaterar att även om propositionen begränsar användningen av tyngre snöskotrar på alla snöskoterleder, gör den i själva verket det möjligt att använda större snöskotrar än för närvarande på lederna. Dessutom bör man komma ihåg att det enligt förslaget ska vara tillåtet att använda motorslädor som är större än snöskotrar i terrängen med markägarens tillstånd, precis som i nuläget. Enligt regeringen finns det en godtagbar grund för att begränsa användningen av tunga snöskotrar av trafiksäkerhetsskäl, och begränsningen står i proportion till målet.

De nuvarande snöskoterlederna har anlagts för fordon som motsvarar den befintliga definitionen av snöskoter. Under beredningen bedömdes först möjligheten att som utgångspunkt tillåta större motor-slädor på alla snöskoterleder, men bl.a. i tillsynsmyndigheternas och miljö-

## RP 185/2018 rd

skyddsorganisationernas yttranden ansågs detta alternativ öka risken för snöskoterolyckor och skadorna på miljön samt för-svaga snöskoterledningarnas konstruktioner. Utifrån dessa synpunkter anser regeringen att den föreslagna regleringen enligt vilken tunga snöskotrar endast tillåts på särskilda leder som är lämpliga för dem är en godtagbar grund enligt artikel 36 i EUF-fördraget.

Begränsningen står enligt regeringens uppfattning också i proportion till målen för såväl trafiksäkerheten som för skyddet av markägarnas egendom och miljön. Att den som ansvarar för en led åläggs att bedöma ledens lämplighet för tunga snöskotrar innebär att tunga snöskotrar bör tillåtas på leden i den mån leden anses vara lämplig för sådana. Eftersom de som ansvarar för snöskoterleder gör det på frivillig basis anser regeringen att det inte är motiverat att ålägga de ansvariga att tillåta tunga snöskotrar på lederna.

Enligt terrängtrafiklagen ska den som ansvarar för en snöskoterled se till att leden varje år då den tas i bruk är farbar och att det därvid längs leden placeras ut vägmärken som anger ledens sträckning och platser som innebär väsentlig fara för trafiken samt andra nödvändiga vägmärken. Den som ansvarar för leden är också skyldig att ersätta skador och men som en snöskoterled orsakar en fastighet, ägaren eller innehavaren av ett markområde, renskötseln och det yrkesmässiga fisket. Dessutom kan den som ansvarar för leden hållas ansvarig för miljöskador föranledda av leden på det sätt som föreskrivs i lagen om ersättning för miljöskador (737/1994). Att ålägga dem som ansvarar för lederna att tillåta tyngre snöskotrar på leder som lämpar sig för dem skulle således kunna öka de ansvarigas underhålls-skyldigheter och kostnader för leden samt skadorna för miljön och markägarna.

En snöskoterled kan dras in på anmälan av den som ansvarar för leden. Av de skäl som nämns ovan skulle skyldigheten att tillåta tyngre snöskotrar på lederna i själva verket kunna leda till att snöskoterleder dras in och därmed till att användningen av tunga snöskotrar och även vanliga snöskotrar begränsas ytterligare. Därför anser regeringen att den föreslagna regleringsmodellen där tunga snöskotrar tillåts på leder som separat bedömts som lämpliga för dem står i proportion till målen med förslaget och grunderna för begränsningen.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Fordonslagen

**16 §. Terrängfordon.** Det föreslås att 2 mom. ändras så att det införs en definition av tung snöskoter som omfattar tunga motorslädor med en egenmassa av över 0,5 ton och högst 0,8 ton, och som har plats för fyra passagerare utöver föraren. Genom ändringen blir det möjligt att registrera vissa större fordon, som för närvarande anses vara motorslädor, som tunga snöskotrar. Efter lagändringen är det möjligt att konvertera t.ex. fyrhjulingar som redan är i bruk till tunga snöskotrar. Som nuvarande tillämpningspraxis avses med egenmassa massan av fordon inklusive massan av föraren vars vikt beräknas utgöra 75 kg.

**64 a §. Undantag från registreringskyldigheten.** I paragrafen föreskrivs om undantag från den normala skyldigheten att registrera motordrivna fordon. Enligt den gällande 1 punkten i paragrafen gäller registreringskyldigheten och anmälningsskyldigheten för fordons registeruppgifter som avses i 64 § inte andra terrängfordon än snöskotrar. Punkten ändras så att tunga snöskotrar som används på snöskoterleder faller utanför undantaget från registreringskyldigheten och anmälningsskyldigheten för registeruppgifter. Enligt den föreslagna ändringen av terrängtrafiklagen får tunga snöskotrar köras på snöskoterleder om de som ansvarar för leden har bedömt att leden är lämplig för den och angett att tunga snöskotrar är tillåtna på leden. Därmed är det motiverat att fastställa motsvarande skyldigheter för registrering och anmälning av registeruppgifter för tunga snöskotrar som används på snöskoterleder som gäller för snöskotrar. Registreringskyldigheten gäller dock inte för alla terrängfordon som efter ändringen betraktas som tunga snöskotrar, eftersom det med tanke på den administrativa bördan och kostnaderna inte har bedömts vara fördelaktigt att registrera motorslädor som är i bruk vid ikraftträdandet av lagen och som inte heller efter ändringen avses användas på snöskoterleder som är tillåtna för tunga snöskotrar.

#### 1.2 Körkortslagen

**4 §. Körkortskategorier.** Det föreslås att 1 mom. 7 punkten ändras så att tunga snöskotrar läggs till i körkortskategori T. De krav som gäller körrätt för tunga snöskotrar motsvarar därmed, med undantag för traktorer i kategori T3, de krav som gäller körrätt för traktorer med en konstruktiv hastighet av högst 60 km/h samt motorredskap och snöskotrar. Minimialdern för körkort i kategori T är 15 år. Således kan ett körkort i kategori T användas för att köra tunga snöskotrar inklusive släpfordon kopplade till dem. Enligt 44 § 3 mom. i den gällande förordningen om användning av fordon på väg får personer transporteras med släpvagn till snöskoter på snöskoterled och enligt 36 § 3 mom. i förordningen får till ett terrängfordon kopplas en släpvagn vars kopplingsmassa är högst 1,5 gånger så stor som det dragande terrängfordonets egenmassa. Således kan ett körkort i kategori T användas för transport av, utöver föraren, ungefär 8–19 passagerare med en tung snöskoter med tillkopplad släpvagn.

#### 1.3 Terrängtrafiklagen

**3 §. Definitioner.** Definitionen av motordrivet fordon i terrängtrafiklagen ändras för att motsvara definitionen av motordrivet fordon i fordonslagen genom att det i 3 § 1 mom. i terrängtrafiklagen införs en hänvisning till 3 § 1 mom. 2 punkten i fordonslagen (1090/2002). Genom ändringen undviks eventuella oklara tolkningar i frågan. Den gällande definitionen i terrängtrafiklagen har lett till osäkerhet huruvida användning i terräng av lätta elfordon som av-

ses i 19 a §, cyklar med elassistans som avses i 19 § 1 mom. 1 punkten eller motoriserade cyklar i underkategori L1e-A som avses i 11 § i fordonslagen ska omfattas av kraven för motordrivna fordon eller motorlösa fordon. Enligt fordonslagen och vägtrafiklagen ska kraven för motorlösa fordon tillämpas på användningen av dessa fordon på väg. I terrängtrafiklagen definieras ett motordrivet fordon som ett fortskaffningsmedel som rör sig med maskinkraft och som färdas på marken eller på isen eller som vid färden har kontakt med marken eller med isen och som inte färdas på skenor. Definitionen i terrängtrafiklagen motsvarade fram till 2016 definitionen i vägtrafiklagen, då definitionen av motordrivet fordon i vägtrafiklagen och fordonslagen specificerades så att undantag gjordes för cyklar i kategori L (kategori L1e-A) från gruppen av fordon inbegripna i definitionen även om de är utrustade med en motor, och lätta elfordon med en elmotor på mindre än 1 kilowatt.

**13 §. Snöskoterled.** Paragrafen om snöskoterleder ändras på grund av att det införs en ny fordonsgrupp, tunga snöskotrar, i fordonslagens 16 §. Utöver snöskotrar som avses i 16 § får även tunga snöskotrar som hör till den nya fordonsgrupp som föreslås i fordonslagen användas på snöskoterleder som är lämpliga för detta ändamål. Rätten att köra ska anges med en tilläggsskylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled. Bedömningen av en enskild snöskoterleds lämplighet för körning med tung snöskoter görs av den i 14 § avsedda ansvariga för leden. Bedömningen görs utgående från trafiksäkerheten och hållbarheten i ledernas konstruktioner.

Vid bedömningen av lämplighet i fråga om trafiksäkerhet beaktas särskilt faktorer som påverkar säkerheten för fordon som möts på lederna, såsom ledens bredd, höjdskillnader och synlighet i branta backar och kurvor. Utöver lutningar i kurvor längs med leden påverkar särskilt nedförsbackar trafiksäkerheten vid användning av tunga snöskotrar som kan ha en hög tyngdpunkt. Vid bedömning av huruvida ledens konstruktioner är lämpliga för tunga snöskotrar ska bärigheten för i synnerhet broar och olika korsningar bedömas.

**17 §. Ledförrättning.** I paragrafen föreskrivs om ledförrättningar som hålls för anläggande av snöskoterleder. I 3 mom. sägs att om annat förfarande vid en ledförrättning, om sökande av ändring i ett beslut eller en åtgärd i samband med förrättningen samt om anteckning i fastighetsregistret gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om enskilda vägar (358/62) i fråga om vägförrättningar, såvida inte något annat följer av terrängtrafiklagen. Den gamla lagen om enskilda vägar har upphävts genom lagen om enskilda vägar (560/2018), som träder i kraft den 1 januari 2019. Därmed föreslås det att hänvisningen till den gamla lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den nya lagen.

**24 §. Körning på skogsväg.** I 1 mom. föreskrivs att körning med snöskoter på skogsväg är tillåten under den tid marken är snötäckt, om väghållaren har stängt av vägen för trafik med andra motordrivna fordon än snöskotrar. Momentet ändras så att bestämmelsen även gäller för tunga snöskotrar.

I 2 mom. föreskrivs om avstängning av en väg för vilken bidrag har beviljats. Hänvisningen i momentet till den upphävda lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den nya lagen, som träder i kraft den 1 januari 2019. Samtidigt förtydligas bestämmelsen i momentet så att det på avstängning av en skogsväg som fått bidrag enligt lagen om enskilda vägar tillämpas vad som föreskrivs i den lagen om enskilda vägar.

Paragrafens 3 mom. motsvarar det gällande momentet.



## 1.4 Vägtrafiklagen

**89 §. Användning av skyddshjälm.** Enligt 89 § 1 mom. 4 punkten i den gällande vägtrafiklagen ska föraren och passagerare under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl. Till punkten fogas ett omnämmande av tung snöskoter. Skyldigheten att använda skyddshjälm är inte ny, eftersom den enligt 89 § 1 mom. 5 punkten i vägtrafiklagen också har gällt förare och passagerare på terrängfordon som har styrstång och sadelformad sits och som inte är försedda med karosseri eller störbåge. I praktiken har en stor del av de fordon som i fortsättningen klassificeras som tunga snöskotrar tidigare omfattats av den nämnda 89 § 1 mom. 5 punkten i vägtrafiklagen. För tydlighetens skull nämns tunga snöskotrar nu uttryckligen i samband med snöskotrar i 4 punkten i samma moment.

**91 §. Användning av terrängfordon.** Enligt 91 § i den gällande vägtrafiklagen får terrängfordon inte användas på väg. Enligt paragrafen regleras användning av snöskoter på snöskoterleder särskilt. Dessutom föreskrivs i paragrafen att det genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om liten användning av motorsläde och annat hjulförsett terrängfordon också annanstans än på snöskoterleder. Det föreslås att paragrafen kompletteras med ett omnämmande av tunga snöskotrar och ett förtydligande om att bestämmelser om rätten att använda av snöskoter och tung snöskoter på snöskoterleder finns i terrängtrafiklagen.

## 2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I propositionen föreslås inte något bemyndigande att utfärda bestämmelser på lägre än lagnivå, men de föreslagna ändringarna kräver att förordningar och myndighetsföreskrifter som utfärdats med stöd av bemyndigandena i den gällande lagstiftningen ändras.

Enligt 29 § 1 mom. i fordonslagen utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet bestämmelser om komponenter och egenskaper samt andra motsvarande objekt som ska godkännas, som hänför sig till begränsning av energi- och miljökonsekvenserna av andra fordon än motorredskap och som krävs för att fordonen i fråga ska kunna godkännas för transportändamål. Bestämmelser om de gränsvärden för buller och utsläpp som tillämpas vid godkännande av sådana fordon utfärdas också genom förordning av statsrådet. I förordningen om registrering av fordon, som utfärdats med stöd av 66 a § 5 mom. i fordonslagen, bör införas bestämmelser om registreringstecken och registreringsskyltar för tunga snöskotrar som registreras.

Med stöd av 27 a § i den gällande fordonslagen kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om tunga snöskotrars konstruktion och utrustning.

Vägmärken som anges i vägtrafikförordningen ska med stöd av 50 § 1 mom. i vägtrafiklagen förses med en tilläggsskylt enligt förslaget som ska sättas upp i samband med vägmärket Snöskoterled. Dessutom bör bestämmelserna om fordonskategorispecifika hastighetsbegränsningar och lastning i förordningen om användning av fordon på väg, som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen, ändras så att de beaktar tunga snöskotrar.

## 3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

Efter att lagen har trätt i kraft kan terrängfordon som för närvarande anses vara motorslädar godkännas i fordonstrafikregistret om de uppfyller definitionen av tung snöskoter i 16 § 2 mom. i den nya fordonslagen samt de tekniska kraven för motorslädar som gällde i Finland

vid eller efter det första ibruktagandet av fordonet. Dessa befintliga motorslädor är dock undantagna från den registreringsskyldighet som avses i 8 § i fordonslagen och den anmälnings-skyldighet som avses i 64 § i lagen, om de inte används på snöskoterleder.

#### 4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I propositionen föreslås att den som ansvarar för snöskoterleden ska ges rätt att tillåta användning av tunga snöskotrar på sin snöskoterled utan markägarens samtycke. Snöskoterleden kan ha anlagts på basis av den plan för leden som vunnit laga kraft, antingen vid en ledförrättning eller genom ett skriftligt avtal mellan markägaren och den som ansvarar för leden. Förslaget bör till denna del bedömas med avseende på bestämmelsen om egendomsskydd i 15 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis (t.ex. GrUU 38/1998 rd, GrUU 49/2002 rd, GrUU 6/2010 rd) innebär egendomsskyddet i princip bl.a. frihet för ägaren att använda sin egendom. Ägarens rättigheter kan dock begränsas genom en lag som uppfyller de krav som ställs på en lag som inskränker de grundläggande fri- och rättigheterna, inbegripet kravet på proportionalitet. Grundlagens 15 § 1 mom. kräver inte att ägaren ska få ersättning för vilken som helst inskränkning i användningen eller full ersättning i det fall att ersättning beviljas, men ersättningen för inskränkning i egendomens användning är en på den sammantagna bedömningen inverkan faktor som beaktas när man reder ut om inskränkningen är tillåten med hänsyn till det grundlagsfästa egendomsskyddet (se GrUU 38/1998 rd, s. 3).

I propositionen föreslås inte några ändringar i fråga om anläggningen av snöskoterleder och de som ansvarar för lederna ges ingen befogenhet att anpassa snöskoterleder till tunga snöskotrar behov. Tungas snöskotrar ska endast kunna tillåtas för leder där den som ansvarar för leden har bedömt att konstruktionerna är lämpliga för tunga snöskotrar. Den som ansvarar för leden ges således endast rätt att bedöma lämpligheten för en befintlig led för tunga snöskotrar. Enligt 19 § 2 mom. i terrängtrafiklagen har den som ansvarar för leden rätt att avlägsna träd, buskar och andra mindre naturhinder som medför olägenhet för körning längs leden. Markägaren kan dock vid behov ansöka om ny ledförrättning för bestämmande av ytterligare ersättning till markägaren med stöd av 7 § 3 mom. i lagen om friluftsliv som ska tillämpas enligt 17 § 2 mom. i terrängtrafiklagen.

Eftersom det bedöms att tillåtande av större snöskotrar på snöskoterleder inte kommer att begränsa markägarnas frihet att använda sin egendom i större utsträckning än anläggningen av snöskoterleder, och eftersom markägarna kan ansöka om ytterligare ersättning om de negativa effekterna av användningen av leden blir avsevärt större än vad som uppskattats utifrån den information som fanns tillgänglig vid den ursprungliga ledförrättningen, har det vid beredningen ansetts att förslaget är förenligt med grundlagens bestämmelser om egendomsskydd.

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

1.

## Lag

### om ändring av 16 § och 64 a § i fordonslagen

I enlighet riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 16 § 2 mom. och 64 a § 1 punkten, av dem 64 a § 1 punkten sådan den lyder i lag 1609/2015 som följer:

16 §

#### *Terrängfordon*

---

Motorsläde är ett terrängfordon som har medar eller band. *Snöskoter* är en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton. *Tung snöskoter* är en banddriven motorsläde med plats för högst fyra personer utöver föraren och med en egenmassa av över 0,5 och högst 0,8 ton.

64 a §

#### *Undantag från registreringskyldigheten*

Registreringskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § gäller inte  
1) andra terrängfordon än snöskotrar eller på snöskoterleder använda tunga snöskotrar,

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

---

2.

## Lag

### om ändring av 4 § i körkortslagen

I enlighet riksdagens beslut  
*ändras* i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 7 punkten, sådan den lyder i lag 387/2018,  
som följer:

4 §

#### *Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

7) T, till vilken med undantag av traktorena i 1 punkten underpunkt b hör traktorer med en konstruktiv hastighet av högst 60 km/h, motorredskap, snöskotrar och tunga snöskotrar inklusive släpfordon kopplade till dem.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

3.

## Lag

### om ändring av terrängtrafiklagen

I enlighet riksdagens beslut  
*ändras* i terrängtrafiklagen (1710/1995) 3 § 1 punkten, 13 § 1 mom., 17 § 3 mom. och 24 §,  
som följer:

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

1) motordrivna fordon i 3 § 2 punkten i fordonslagen (1090/2002) avsedda fordon, och

---

13 §

*Snöskoterled*

En allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (*snöskoterled*) kan grundas så som föreskrivs i denna lag. Med tung snöskoter som avses i 16 § 2 mom. i fordonslagen får köras på en för ändamålet lämpad snöskoterled. Bedömningen av snöskoterledens lämplighet för körning med tung snöskoter görs av den i 14 § avsedda ansvariga för leden. Rätt till körning med tung snöskoter på en snöskoterled anges med en tillägsskylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled.

---

17 §

*Ledförrättning*

På annat förfarande vid en ledförrättning, sökande av ändring i ett beslut eller en åtgärd i samband med förrättningen samt på anteckning i fastighetsregistret tillämpas det som i lagen om enskilda vägar (560/2018) föreskrivs i fråga om vägförrättningar, såvida inte något annat följer av denna lag.

24 §

*Körning på skogsväg*

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

Bestämmelser om avstängning av skogsvägar som får understöd finns i 85 § i lagen om enskilda vägar.

På en avstängd skogsväg kan en snöskoterled anläggas.

**RP 185/2018 rd**

Denna lag träder i kraft den 20. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4.

## Lag

### om ändring av 89 och 91 § i vägtrafiklagen

I enlighet riksdagens beslut  
*ändras* i vägtrafiklagen (267/1981) 89 § 1 mom. 4 punkten och 91 §,  
sådana de lyder 89 § 1 mom. 4 punkten i lag 1610/2015 och 91 § i lag 954/2002, som följer:

89 §

#### *Användning av skyddshjälm*

Föraren och passagerare ska under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl,

-----  
4) på snöskotrar och tunga snöskotrar,  
-----

91 §

#### *Användning av terrängfordon*

Terrängfordon får inte användas på väg. Bestämmelser om användning av snöskoter och tung snöskoter på snöskoterleder finns i terrängtrafiklagen (1710/1995). Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om liten användning av motorsläde och annat hjulförsett terrängfordon också annanstans än på snöskoterleder.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors 11 den oktober 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

## Lag

### om ändring av 16 § och 64 a § i fordonslagen

I enlighet riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 16 § 2 mom. och 64 a § 1 punkten, av dem 64 a § 1 punkten sådan den lyder i lag 1609/2015 som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

16 §

16 §

*Terrängfordon*

*Terrängfordon*

-----  
Motorsläde är ett terrängfordon som har medar eller band. Snöskoter är en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton.

-----  
Motorsläde är ett terrängfordon som har medar eller band. Snöskoter är en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton. *Tung snöskoter är en banddriven motorsläde med plats för högst fyra personer utöver föraren och med en egenmassa av över 0,5 och högst 0,8 ton.*

64 a §

64 a §

*Undantag från registreringsskyldigheten*

*Undantag från registreringsskyldigheten*

Registreringsskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § gäller inte

Registreringsskyldigheten enligt 8 § och anmälningsskyldigheten enligt 64 § gäller inte

1) andra terrängfordon än snöskotrar,

1) andra terrängfordon än snöskotrar *eller på snöskoterleder använda tunga snöskotrar,*

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .  
-----



2.

## Lag

### om ändring av 4 § i körkortslagen

I enlighet riksdagens beslut  
*ändras* i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 7 punkten, sådan den lyder i lag 387/2018,  
som följer:

*Gällande lydelse*

4 §

*Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

7) T, till vilken med undantag av traktorerna i 1 punkten underpunkt b hör traktorer med en konstruktiv hastighet av högst 60 km/h, motorredskap och snöskotrar inklusive släpfordon kopplade till dem.

*Föreslagen lydelse*

4 §

*Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

7) T, till vilken med undantag av traktorerna i 1 punkten underpunkt b hör traktorer med en konstruktiv hastighet av högst 60 km/h, motorredskap, snöskotrar *och tunga snöskotrar* inklusive släpfordon kopplade till dem.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

**Lag**

**om ändring av terrängtrafiklagen**

I enlighet riksdagens beslut *ändras* i terrängtrafiklagen (1710/1995) 3 § 1 punkten och 13 § 1 mom., 17 § 3 mom. och 24 §, som följer:

<i>Gällande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
3 §	3 §	
<i>Definitioner</i>	<i>Definitioner</i>	
I denna lag avses med 1) motordrivnet fordon ett forskaffningsmedel som rör sig med maskinkraft och som färdas på marken eller på isen eller som vid färden har kontakt med marken eller med isen och som inte färdas på skenor, och med	I denna lag avses med 1) motordrivnet fordon i 3 § 1 mom. 2 punkten i fordonslagen (1090/2002) avsedda fordon, och	
-----	-----	
13 §	13 §	
<i>Snöskoterled</i>	<i>Snöskoterled</i>	
En allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning (snöskoterled) kan grundas så som denna lag stadgar.	En allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts från terrängen genom utmärkning ( <i>snöskoterled</i> ) kan grundas så som <i>föreskrivs i denna lag. Med tung snöskoter som avses i 16 § 2 mom. i fordonslagen får köras på en för ändamålet lämpad snöskoterled. Bedömningen av snöskoterledens lämplighet för körning med tung snöskoter görs av den i 14 § avsedda ansvariga för leden. Rätt till körning med tung snöskoter på en snöskoterled anges med en tilläggs skylt som sätts upp i samband med vägmärket Snöskoterled.</i>	
-----	-----	
17 §	17 §	
<i>Ledförrättning</i>	<i>Ledförrättning</i>	
Om annat förfarande vid en ledförrättning, om sökande av ändring i ett beslut eller en	<i>På annat förfarande vid en ledförrättning, sökande av ändring i ett beslut eller en åt-</i>	

**RP 185/2018 rd**

åtgärd i samband med förrättningen samt om anteckning i fastighetsregistret gäller i tillämpliga delar vad lagen om enskilda vägar (358/62) stadgar i fråga om vägförrättningar, såvida inte något annat följer av denna lag.

24 §

*Körning på skogsväg*

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

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

På en avstängd skogsväg kan en snöskoterled anläggas.

*gärd i samband med förrättningen samt på anteckning i fastighetsregistret tillämpas det som i lagen om enskilda vägar (560/2018) föreskrivs i fråga om vägförrättningar, såvida inte något annat följer av denna lag.*

24 §

*Körning på skogsväg*

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

*Bestämmelser om avstängning av skogsvägar som får understöd finns i 85 § i lagen om enskilda vägar.*

På en avstängd skogsväg kan en snöskoterled anläggas.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

4.

**Lag**

**om ändring av 89 och 91 § i vägtrafiklagen**

I enlighet riksdagens beslut  
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 89 § 1 mom. 4 punkten och 91 §,  
sådana de lyder 89 § 1 mom. 4 punkten i lag 1610/2015 och 91 § i lag 954/2002, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Föreslagen lydelse*

89 §

89 §

*Användning av skyddshjälm*

*Användning av skyddshjälm*

Föraren och passagerare ska under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl,

Föraren och passagerare ska under körning använda skyddshjälm av godkänd typ, om hinder inte finns till följd av sjukdom eller skada eller av andra särskilda skäl,

4) på snöskotrar,

4) på snöskotrar *och tunga snöskotrar*,

91 §

91 §

*Användning av terrängfordon*

*Användning av terrängfordon*

Terrängfordon får inte användas på väg. Användning av snöskoter på snöskoterleder regleras särskilt. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om liten användning av motorsläde och annat hjulförsett terrängfordon också annanstans än på snöskoterleder.

Terrängfordon får inte användas på väg. *Bestämmelser om användning av snöskoter och tung snöskoter på snöskoterleder finns i terrängtrafiklagen (1710/1995).* Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om liten användning av motorsläde och annat hjulförsett terrängfordon också annanstans än på snöskoterleder.

Denna lag träder i kraft den 20 .