

Petri I Keskitalo
Lex Barents Oy
PL 200
96101 Rovaniemi

Rovaniemi 13.04.2017



Liikenne- ja viestintäministeriö

Viitteenne:
LVM/417/03/2013

ASIA

**LAUSUNTO ESITYSLUONNOKSESTA TIELIIKENNELAIN
KOKONAISUUDISTUKSEKSI**

LAUSUNNONANTAJAT

ALPINA S.R.L

Strada Pelosa, 173/1
36100 Vicenza, ITALY
www.alpina-snowmobiles.com

POLARTEC MOTOR OY

Tolpinvaarantie 3
96900 Ylitornio
www.polarotecmotor.com

1. YLEISTASON KOMMENTIT LAKIEHDOTUSLUONNOKSESTA

1.1. Moottorikelkkailun sääntely on jäänyt ehdotuksessa sivuraiteelle vaikka sen merkitys erityisesti Lapin matkailussa ja matkailun turvallisuuden kehittämisessä on suuri

Huolimatta ehdotuksen julkilausutusta tavoitteesta uudistaa tieliikennelainsäädäntöä kokonaisuudessaan on Suomen ja erityisesti Lapin matkailun kehittämisen kannalta tärkeän liikenteen osa-alueen sääntelyn kehittäminen jäänyt ehdotuksessa kovin vähäiselle huomiolle. Lapin matkailun räjähdysmainen kasvu sekä uusien matkustajaryhmien saapuminen ohjelmapalvelumarkkinoille asettavat paineita moottorikelkkailuun liittyvän sääntelyn kehittämiseen huomattavasti nykyistä ehdotusta rohkeammin. Erityisesti



aasialaisten turistien saapuminen Lapin matkailukohteisiin tuo haasteita moottorikelkkailuun liittyvien palveluiden kehittämiseen sillä useimmilla heistä ei ole lainsäädäntömme edellyttämää moottorikelkan kuljettamiseen vaadittavaa ajokorttia. Moottorikelkkailuun liittyvien ohjelmalveluiden turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä tulisi muutoinkin edistää mahdollistamalla markkinoiden turvallisimpien teknologisten ratkaisujen hyödyntäminen nykyistä lainsäädäntöä selkeämmällä tavalla.

1.2 Ehdotettu (ja nykyinen) sääntely osittain EU:n primäärioikeuden vastainen

Ehdotuksen mukainen ja nykyinen moottorikelkkailuväylien sääntely tavalla, joka merkittävästi rajoittaa useissa muissa EU-maissa laillisten lumiajoneuvojen käyttöä Suomessa on EU:n primäärioikeuden vastainen. Sinällään laillisten lumiajoneuvojen käyttöoikeuden merkittävä rajoittaminen moottorikelkkateitä/-reittejä koskevalla kansallisella sääntelyllä herättää väistämättä epäilyksiä kotimaisen moottorikelkkatuotannon suojaamisesta. Ehdotetun sääntelyn seurauksenahan ainoat moottorikelkkateiden ulkopuolelle rajautuvat mutta ajoneuvoteknologisesti ja yleiskielen merkityksessä moottorikelkkoihin lukeutuvat lumiajoneuvot Suomen markkinoilla ovat italialaisen Alpina Snowmobiles S.r.l. -yhtiön Italiassa valmistamia ja Polartec Motor Oy:n maahantuomia lumiajoneuvoja.

Ehdotettu sääntely sekä nykysääntely ovatkin ilmiselvästi EU:n primäärioikeuden vastaisia koska niillä rajoitetaan tavaroiden vapaata liikkuvuutta SEUT 34 artiklan vastaisesti sillä ne loukkaavat toisessa EU-valtiossa valmistettujen, CE-merkittyjen, ja muissa EU-maissa laillisten lumiajoneuvojen vapaata liikkuvuutta, rajoittamalla merkittävästi kyseisten lumiajoneuvojen käyttöä Suomessa. Vastaavan kaltaisia kansallisia käyttörajoituksia koskevien sääntelyiden EU-oikeuden vastaisuutta on käsitelty lukuisissa EU-tuomioistuimen ratkaisuisa koskien: moottoripyörien vaunuja Italiassa (C-110/05 Commission v Italy), vesiskoottereita Ruotsissa, oikeanpuoleisella ratilla varustettujen autoja Puolassa (C-639/11 Commission v Poland) ja Liettuassa (C-61/12 Commission v Lithuania), sekä auton ikkunoiden kalvoja Portugalissa (C-265/06, Commission v Portugal).

Eteenkin Ruotsissa, Tanskassa ja Norjassa ongelmalliseksi osoittautuneiden vesiskoottereiden käyttöä rajoittaneiden kansallisten sääntelyiden yhteydessä esiin tuodut argumentit koskevat myös EU-maissa valmistettujen moottorirekien ajoneuvoluokkaan kuuluvien

lumiajoneuvojen kohtelua Suomessa. Edellä mainittujen pohjoismaiden kansallinen sääntely joutui vuodesta 2004 alkaen EU-komission ja ETA-valvontaviranomaisen menettelyn kohteeksi ja Ruotsin osalta EU-tuomioistuimen tulkittavaksi sekä Mickelsson & Roos (C-142/05 Åklagaren v. Mickelsson & Roos) että Sandström (C-443/05 Åklagaren v. Sandström) -tapauksissa. Molemmissa ratkaisuissa CE-merkittyjen vesiskoottereiden käytön merkittävä rajoittaminen katsottiin EU-oikeuden vastaiseksi ja kyseisissä tapauksissa ruotsalaiset tuomioistuimet jättivät ko. kansallisen sääntelyn soveltamatta ja vapauttivat kansallisen sääntelyn rikkomuksesta syytetyt henkilöt syytteistä. Tanskan osalta Tanskan korkein oikeus totesi 19.11.2010 (Sag 288/2007) tanskalaisen sääntelyn vastaavalla tavalla EU-oikeuden vastaiseksi ja jätti sääntelyn soveltamatta. Tanskalainen sääntely korjattiin vuonna 2012 vastaamaan EU-oikeuden vaatimuksia. Norjassa puolestaan syyttäviviranomaiset tekivät lukuisia syyttämättäjättämispäätöksiä vuodesta 2009 vuoteen 2012 asti, EFTA Surveillance Authorityn jo vuonna 2004 Norjaa vastaan käynnistämän menettelyn johdosta. Myös Norjan kansallinen sääntely saatettiin vuonna 2012 ETA-oikeuden vaatimusten mukaiseksi.

EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, SEUT 34 artiklan vastaiseksi on katsottava kansallinen käyttöoikeuden rajoittamista tarkoittava sääntely joka:

- vaikuttaa merkittävästi tavarankäytön kysyntään, rajoittamalla merkittävästi muutoin laillisesti myytävän tavarankäyttöä

Moottorirekinä rekisteröitävien lumiajoneuvojen käytön rajoittamisen merkittävyys tavaroiden vapaan liikkuvuuden näkökulmasta lienee ilmiselvää koska nykyisellä Tieliikenneasetuksen liikenne-merkkiä 426 koskevalla määräyksellä, pyritään kieltämään kaikkien muiden ajoneuvojen kuin moottorikelkaksi rekisteröityjen ajoneuvojen käyttäminen virallisella kelkkailureitillä. Kyseinen rajoitus vaikuttaa merkittävästi ainakin italialaisen Alpina Snowmobiles -yhtiön valmistamien kaksiteläisten lumiajoneuvojen kysyntään ja loukkaa siten SEUT 34 artiklan tarkoittamaa tavaroiden vapaata liikkumista vailla määrällisiä rajoituksia tai niihin verrannollisia käyttöoikeuden rajoituksia. Nyt lausuntokierroksella olevan lakiehdotusluonnoksen ”moottorikelkkatien” määritelmä, jolla ulotetaan nykyinen moottorikelkkailureittejä koskeva sääntely myös Metsähallituksen moottorikelkkailu-urille, tarkoittaisi vielä huomattavasti laajempaa rajoitusta nykytilanteeseen verrattuna.



Moottorirekiä ei siis saisi enää käyttää muualla kuin omalla/vuokratulla maalla tai maanomistajan luvalla sekä vesistöjen jäillä. Tämä tarkoittaisi Suomen lumiajoneuvomarkkinoiden lähes täydellistä sulkemista muilta kuin moottorikelkkojen ajoneuvoluokkaan mahtuvilta lumiajoneuvoilta.

EU-tuomioistuimen käytännössä on kuitenkin sallittu ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden kansalliseen sääntelyyn perustuvat käyttörajoitukset, mikäli ne täyttävät suhteellisuusperiaatteen tarkoittamat edellytykset:

- valittua sääntelyinstrumenttia voidaan pitää välttämättömänä, ja
- valittua sääntelyinstrumenttia voidaan pitää tehokkaana, sekä
- valittua sääntelyinstrumenttia voidaan pitää tarkoituksenmukaisimpana vaihtoehtona.

Näiden edellytysten täyttymisen tarkastelu on haastavaa sillä ongelman ytimessä olevien sääntelyn osien perustelut ovat puutteelliset tai täysin puuttuvat. Tieliikenneasetuksen liikennemerkkiä 426 koskeva määräys ei asetuksentasoiselle säännökselle tyyppilliseen tapaan tarjoa minkäänlaisia perusteluja moottorirekien rajaamiseen moottorikelkkailureittien ulkopuolelle. Maastoliikennelain esitöissä ei puolestaan millään tavoin pohdita tai edes mainita moottorirekiä tai niiden käyttöä, saatiikka tarvetta niiden käytön rajoittamiselle. Tieliikennelain 91 §:n vuonna 2002 muutettu lakiteksti puolestaan laadittiin eduskuntakäsittelyn aikana, vailla yksityiskohtaisempaa pohdintaa säännöksen tavoitteista. Lakitekstin muotoilu onkin itseasiassa ristiriidassa alemman tasoisen tieliikenneasetuksen säännöksen kanssa sillä sanamuodon 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.” Lakitekstin mukaan siis moottorirekiä saa ainakin vähäisessä määrin käyttää moottorikelkkailureiteillä ja erikseen annettavan asetuksen perusteella vähäisessä määrin ”myös muualla”. Myöskään moottorikelkkojen painorajaa tarkoittavan sääntelyn pohdintaa ja punnintaa ei ole julkilausuttu Ajoneuvolain tai sitä edeltäneiden asetuksen tasoisten säädösten, tai yhdenkään



muun edellä mainitun sääntelyn osa-alueen esitöiden yhteydessä. Edellä kuvattujen puutteellisesti julkilausuttujen perustelujen johdosta, käymme seuraavassa läpi sääntelyn oletettuja julkilausumattomia perusteluja ja osoitamme ne perusteettomiksi.

Kyseistä rajoitusta ei ensinnäkään voida pitää välttämättömänä sillä kaksitelaisten, kahdella suksella, satulalla ja ohjaustangolla varustettujen lumiajoneuvojen, tekninen rakenne ja ohjausjärjestelmä vastaavat moottorikelkkojen luokkaan rekisteröitäviä lumiajoneuvoja. Ainoana merkittävänä erona on niiden paino, joka ylittää moottorikelkkojen ajoneuvoluokalle alunperin 1971 määritellyn ja vuonna 1982 korotetun maksimipainon (omamassa 500 kg). Edellä kuvattujen kaksitelaisten lumiajoneuvojen ei siten voida katsoa merkittävästi poikkeavan ajoneuvoina moottorikelkkojen ajoneuvoluokkaan kuuluvista lumiajoneuvoista ympäristönsuojelullisten tai liikenneturvallisuuteen liittyvien seikkojen johdosta.

Ympäristönsuojelullisesta näkökulmasta tilanne on nykysääntelyn johdosta hullunkurinen, sillä maastoliikennelainsäädännön myötä luotujen moottorikelkkareittien perimmäisenä tarkoituksena oli ohjata moottorikelkkailu yleisille reiteille luonnonsuojelullisista syistä. Moottorirekien kuljettaminen moottorikelkkailun ympäristöhaittojen minimointiin nimenomaisesti tarkoitetuilla reiteillä ei aiheuta ympäristöhaittoja, joiden ehkäiseminen olisi välttämätöntä, vaan pikemminkin päinvastoin. Myös moottorirekien ympäristöhaittojen syntymisen ohjaaminen yleisille reiteille olisi omiaan tehostamaan maastoliikennelain tavoitteiden täyttymistä.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tilanne on vastaavalla tavalla hullunkurinen sillä Alpina Snowmobiles -yhtiön valmistamat lumiajoneuvot ovat monipuolisten turvallisuusvarusteidensa johdosta markkinoiden ylivoimaisesti turvallisimpia lumiajoneuvoja. Moottorikelkkojen ajoneuvoluokan painoraja onkin luotu ajoneuvojen teknistä sääntelyä, ajoneuvoluokkien ja rekisteröinnin sääntelyä sekä ajokorttiluokkien sääntelyä silmälläpitäen, pikemmin kuin liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Painorajojen tarkistamisen aikaan vuonna 1982, lumiajoneuvojen kehitys ei ollut vielä edennyt kaksitelaisten kelkkojen osalta nykytekniikan tasolle, josta syystä moottorikelkkojen painot olivat alhaisempia kuin nykyisten kaksitelaisten ”moottorikelkkojen”. Kelkkareiteillä sallittujen ajoneuvojen rajaaminen moottorikelkkoihin tieliikenneasetuksessa tavoitellulla



tavalla lieneekin tapahtunut pikemmin maastoajoneuvolain valvonnan tarpeita ajatellen, ajoneuvojen tunnistettavuuden tarpeen johdosta, jonka helpoin ratkaisu on edellyttänyt lumiajoneuvojen rekisteröintiä. Moottorirekien ajoneuvoluokkaan kuuluvat ajoneuvot voidaan kuitenkin myös rekisteröidä, vaikka niitä ei koskekaan moottorikelkkoihin kohdistuva rekisteröintipakko. Rekisteröityjen moottorirekien tunnistettavuus ei siten poikkea moottorikelkoista, eikä rajoitusta voida tälläkään perusteella pitää välttämättömänä.

Kyseistä rajoitusta ei voida pitää myöskään tehokkaana sääntelyinstrumenttia, yhdenkään julkilausumattoman sääntelyintressin näkökulmasta. Ympäristönsuojelun näkökulmasta valittu sääntelyinstrumentti ei ole tehokas koska sillä käytännössä samanaikaisesti suljetaan pois liikenteestä markkinoiden ympäristöystävällisin lumiajoneuvo sekä ilmanpäästöjen että luonnonresurssien käytön tehokkuuden näkökulmasta. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta valittu sääntely ei ole tehokas koska sillä suljetaan pois liikenteestä markkinoiden ylivoimaisesti turvallisimmat lumiajoneuvot, joiden ainutlaatuiset turvallisuutta edistävät ominaisuudet (turvavyöt, ROPS ja kaksitelaisuuden mukanaan tuoma vakaus) jäävät siten kuluttajien ulottumattomiin.

Kyseistä rajoitusta ei voida myöskään pitää tarkoituksenmukaisimpana sääntelyvaihtoehtona sillä tieliikennelainsäädännössä on perinteisesti kyetty luomaan useiden erilaisten käyttäjäryhmien intressit turvaavat pelisäännöt. Vertailukohtana voidaan pitää maantieliikennettä, jonka sääntelyssä on huomioita lukuisat erilaiset tienkäyttäjryhmät, jalankulkijoista raskaaseen liikenteeseen ja jopa erikoiskuljetuksiin. Muissa EU-maissa valmistettujen ja laillisten, CE-merkittyjen ”moottorirekien” rajaamista virallisten kelkkailureittien ja nyt ehdotettujen ”moottorikelkkateiden” ulkopuolelle ei siten voida millään lailla pitää tarkoituksenmukaisuustestin mukaisena koska vaihtoehtoisia ja vähemmän tavaroiden vapaata liikkuvuutta rajoittavia sääntelykeinoja eri käyttäjäryhmien intressien turvaamiseen on lukuisia. Tätä puuttuvaa tarkoituksenmukaisuutta alleviivaa se tosiasia, että vastaavaa rajoitusta ei ole nähty tarpeelliseksi Metsähallituksen moottorikelkkaurien lupaehtoissa, joiden mukaisesti moottorikelkkaurilla luvallisia lumiajoneuvoja ovat kaikki telavetoiset ajoneuvot, painosta ja ajoneuvoluokasta riippumatta. Samoin maastoliikennelainsäädäntö Ruotsissa ei rajaa lumiajoneuvojen käyttöä painorajojen



perusteella vaan samat säännöt koskevat kaikkia lumiajoneuvoja, painosta ja ajoneuvoluokasta riippumatta.

Koska edellä mainituin perustein sekä nykyinen ja nyt lakiehdotusluonnoksessa esitelty sääntely ovat EU:n primäärioikeuden vastaisia, olemme ryhtyneet valmistelemaan kantelua EU-komissiolle, Suomen EU-oikeuden vastaisesta sääntelystä sekä viranomaisten EU-oikeuden vastaisesta menettelystä.

Lisäksi huomautamme lakiehdotusluonnoksen tarkoittaman käyttöoikeuden rajoituksen laajentamisen joka tapauksessa velvoittavan Suomea nk. ilmoitusdirektiivin 2015/1535/EU mukaisen menettelyn käynnistämiseen. Lakiehdotusluonnoksen mukainen sääntelyhän on omiaan merkittävästi rajoittamaan toisessa EU-valtiossa valmistetun, CE-merkityn, ja muissa EU-valtioissa laillisen tuotteen vapaata liikkuvuutta.

Lisäksi toteamme vielä että alustavan tiedonhakumme perusteella Suomi näyttää laiminlyöneen em. ilmoitusmenettelyn noudattamisen ainakin vuonna 1994 tieliikenneasetuksen 18 §:n liikennemerkkiä 426 koskevan määräyksen (eli moottorikelkkailureiteillä muiden ajoneuvojen kuin moottorikelkkojen käyttökiellon) säätämisen yhteydessä. Koska kyseessä on kuitenkin ollut Suomen ETA-jäsenyyden aikaisen ilmoitusmenettelydirektiivin (83/189 ETY) tarkoittama sääntely, jolla puututaan tavaroiden vapaaseen liikkumiseen, tavaroiden laillisia käyttötarkoituksia rajoittamalla, on ko. tieliikenneasetuksen säännös EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön (C-194/94, CIA Security International) edellyttämällä tavalla jätettävä ko. laiminlyönnin johdosta soveltamatta sekä viranomaisten että tuomioistuinten toimesta.

Ehdotusta voidaan pitää ongelmallisena myös palveluiden vapaan liikkuvuuden näkökulmasta. Ruotsissa moottorikelkkailuväylillä luvallisten lumiajoneuvojen käytön merkittävä rajoittaminen Suomen moottorikelkkailuväylillä ilman uskottavia perusteluja voidaan nimittäin katsoa EU-oikeuden palveluiden vapaata liikkuvuutta koskevan periaatteen vastaiseksi. Perusteettoman ajoneuvojen käytön rajoittamisenhan voidaan katsoa rajoittavan ruotsalaisten palveluyritysten mahdollisuuksia kilpailla moottorikelkkailun ohjelmopalvelumarkkinoilla erityisesti Pohjois-Suomessa ja estävän rajat ylittävien ympäristöystävällisten ja turvallisuudeltaan ainutlaatuisten palveluiden tarjoamisen ja kehittämisen.



1.3. Ehdotus ei kunnioita perusoikeuksia

Huolimatta ehdotuksessa julkilausutusta tavoitteesta tieliikennelainsäädännön uudistamisesta perusoikeusmyönteisellä tavalla, ehdotus ei kunnioita maaomistajien ja -haltijoiden omistusoikeuden suojaa, eikä liikkumisenvapautta.

1.3.1. Maanomistajien ja -haltijoiden omistusoikeuden suoja ei kunnioiteta

Sekä nykyinen että ehdotettu sääntely kieltää käytännössä maanomistajalta oikeuden antaa lupa liikkua omistamallaan/hallitsemallaan maalla sijaitsevalla lumiajoneuvo-/moottorikelkkatiellä muulla kuin moottorikelkalla-ajoneuvoluokkaan kuuluvalla ajoneuvolla. Tällaista rajoitusta voidaan pitää perustuslain suojaaman omistusoikeuden suojan vastaisena.

1.3.2. Liikkumisenvapautta ei kunnioiteta

Sekä nykyinen että ehdotettu sääntely kieltää maanomistajalta oikeuden liikkua omalla maallaan sijaitsevaa moottorikelkkatietä muulla kuin moottorikelkalla, muutoin kuin vähäisessä määrin. Tällaista rajoitusta voidaan pitää sekä perustuslain suojaaman omistusoikeuden suojan että liikkumisenvapauden vastaisena.

1.4. Ehdotus sulkee silmänsä nykyisen sääntelyn yksityiskohdilta ja ongelmakohdilta

Ehdotuksen silmänpistävimpänä ongelmana on siinä esitetyn sääntelyn sokeus nykyisen pirstaloituneen sääntelyn yksityiskohdilta. Nykyisen sääntelyn pirstaloituneisuus johtuu siitä yksinkertaisesta syystä, että moottorikelkkailua laajassa merkityksessä sääntelee tällä hetkellä kolme erillistä ja osin päällekkäistä ja ristiriitaista sääntelykokonaisuutta: maastoliikennelainsäädäntö teiden ulkopuolella ja moottorikelkkailuväylillä tapahtuvan moottorikelkkailun osalta, tieliikennelainsäädäntö erityisesti tieksi määritellyillä moottorikelkkailuväylillä noudatettavien liikennesääntöjen osalta, sekä ajoneuvolainsäädäntö lumiajoneuvojen rekisteröinnin ja varusteiden osalta. Nämä kolme osa-aluetta ovat kehittyneet omaa tahtiaan ja osin irrallaan toisistaan.

Nykyisen sääntelyn keskeisimpänä ongelmana voidaan pitää näissä kolmessa sääntelykokonaisuudessa käytetyn ”moottorikelkka”-termin täsmentymättömyyttä maasto-



liikenne- ja tieliikennelaissa sekä ristiriitaisuutta termin yleiskielen ja ajoneuvolainsäädännössä käytetyn määritelmän välillä.

Maastoliikennelaissa tai sen esitöissä moottorikelkka-termiä ei yllättäen määritellä lainkaan mutta vanhan maastoliikennelain (670/1991) hallituksen esityksen (HE 95/1990) s. 22 luonnoksessa asetukseksi ajoneuvoasetuksen muuttamisesta, moottorikelkka-termi näyttäisi viittaavan jalaksin ohjattaviin ajoneuvoihin sillä ehdotetun asetuksen 48 §:n 1. kohdan mukaan ”Jalaksin ohjattavaa ajoneuvoa ei saa käyttää muulla tiellä kuin moottorikelkkailureitillä.” Maastoliikennelain esitöissä ei myöskään viitata tieliikenne- tai ajoneuvolainsäädäntöön ja näiden sääntelyn osa-alueiden puutteellista koordinoitua korostaa viimeisimmän maastoliikennelain hallituksen esityksessä (HE 163/1995) s. 4 esitetty väite ettei moottorikelkkoja rekisteröidä, vastoin 1.11.1994 voimaantulleen Asetuksen ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen muuttamisesta 8 § 1 mom. a-kohdan nimenomaista säännöstä.

Tieliikennelainsäädännön moottorikelkkailua koskeva sääntely on keskenään ristiriitainen. Tieliikennelaki ei sisällä moottorikelkka- eikä moottorireki-termien määrittelyä mutta 11.12.2002 voimaantulleen lain 91 §:n 1 momentin mukaan (e contrario) moottorikelkkojen lisäksi myös moottorirekiä saa käyttää moottorikelkkailureiteillä:

”...Moottorikelkan käyttämisestä moottorikelkkailureitillä säädetään erikseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää moottorireen ja pyörillä varustetun muun maastoajoneuvon vähäisestä käyttämisestä myös muualla kuin moottorikelkkailureitillä”

Myöskään ko. lainsäädännön nojalla annetun Asetuksen ajoneuvon käyttämisestä tiellä 11 §:n säännös (899/2006) ei määrittele moottorikelkkaa tai moottorirekeä antaessaan yksityiskohtaisempia määräyksiä moottorireen kuljettamisesta tiellä. Tieliikenneasetuksen (29.4.1994/328) 1.6.1994 voimaantulleen 20 §:n liikennemerkkiä 426 (moottorikelkkailureitti) koskevassa määräyksessä todetaan sitä vastoin seuraavaa:



” Merkki 426

Merkillä osoitetaan moottorikelkkailureitti. Muiden ajoneuvojen kuin moottorikelkan kuljettaminen moottorikelkkailureitillä on kielletty. Moottorikelkkailureitillä ajettaessa on soveltuvin osin noudatettava, mitä tieliikennelaissa on säädetään ajoradalla ajamisesta. Hiihtäjän ja muun jalankulkijan on ensisijaisesti kuljettava reitin oikean puolta.”

Kyseinen asetuksen tasoinen säännös on kuitenkin tullut voimaan ennen voimassaolevaa maastoliikennelakia, joka ei siis sisällä vastaavaa luvallisten ajoneuvoluokkien rajoitusta. Lisäksi ko. rajoitus on ristiriidassa myös myöhemmin säädetyn tieliikennelain 91 §:n säännöksen kanssa, jossa aiemmin edellä kuvatulla tavoin nimenomaisesti todetaan moottorirekien ja jopa pyörillä varustettujen muiden maastoajoneuvon olevan luvallisia ajoneuvoja moottorikelkkailureiteillä, ainakin vähäisessä määrin. Ylemmän tasoisten maastoliikennelain ja tieliikennelakien säännösten vastaisena ko. asetuksen tasoinen liikennemerkin määräys moottorikelkkailureiteillä luvallisten ajoneuvotyyppien rajoittamisesta on siis jätettävä soveltamatta.

Moottorikelkkailua koskevan sääntelyn ongelmallisena kohtana voidaan lisäksi pitää ajoneuvojen luokitusta ja rekisteröintiä sääntelevän Ajoneuvolain 16 §:n säännöstä jonka mukaan ”moottorikelkkoina” rekisteröidään lähtökohtaisesti kaikki omapainoltaan alle 500 kg painavat telavetoiset moottorireet eli ”jalaksin tai teloin varustetut maastoajoneuvot”, jossa on istuimet enintään kahdelle henkilölle. Käytännössä tämä säännös on johtanut räikeään yleiskielen ja teknisen ajoneuvorekisteröintioikeudellisen kielen ristiriitaan. Yleiskielen terminähän ”moottorikelkka” tarkoittaa Kotimaisen kielen kielikeskuksen ylläpitämän Kielitoimiston sanakirjan mukaan moottorikäyttöistä telaketju(i)lla kulkevaa kelkkaa, joka puolestaan viittaa jalaksilla liukuvaan istuimelliseen kuljetusvälineeseen. Ajoneuvolain mukaisen määritelmän johdosta moottorikelkkoina on kuitenkin rekisteröity perinteisen moottorikelkkojen (eli telavetoisia jalaksin ja satulamallisella istuimella varustettuja moottoriajoneuvojen) lisäksi sekä suksettomia/jalaksettomia telavetoisia mönkijöitä, mutta myös yhdellä suksella ja telalla varustettua moottoripyöriä. Tilanteen ristiriitaisuutta korostaa, että kaksitelaisia mutta muutoin perinteisiä ”moottorikelkkoja” ei kuitenkaan voida



rekisteröidä ”moottorikelkkojen”-ajoneuvoluokkaan, painonsa ja henkilö-kuljetuskapasiteettinsa johdosta. Kaksitelaiset moottorikelkat ovat kuitenkin rekisteröitävissä moottorikelkkojen yläluokkaan eli moottorireki-ajoneuvoluokkaan. Käytännössä siis yksi-telaiset moottorikelkat, teloin varustetut mönkijät ja suksella ja telalla varustetut moottoripyörät ovat Suomessa virallisesti ”moottorikelkkoja” mutta kaksitelaiset ”moottorikelkat” jäävät ko. ajoneuvoluokan ulkopuolelle huolimatta että niitä yleiskielessä moottorikelkoiksi kutsutaan ja että ne ajoneuvotekniikaltaan moottorikelkkoja perinteisessä mielessä ovatkin.

Edellä kuvatun johdosta voidaan todeta ehdotuksen perustuvan osittain virheellisille tiedoille (ks. 146 §:n yksityiskohtaiset perustelut) sillä moottorikelkkojen lisäksi siis myös moottorireet voidaan rekisteröidä. Rekisteröitävissä olevia lumiajoneuvoja on siten kahdessa ajoneuvoluokassa, mutta Ajoneuvolain mukainen rekisteröintivelvollisuus koskee vain moottorikelkkojen-ajoneuvoluokkaan kuuluvia ajoneuvoja.

Nykyinen sääntely on siis edellä kuvatulla tavoin osin ristiriitainen ja epäselvä moottorirekenä rekisteröityjen ”moottorikelkkojen” osalta, moottorikelkkailureittejä koskevilta osin. Sitä vastoin moottorikelkkailu-urilla rekisteröityjä moottorirekiä ja kaikkia muitakin liikennevakuutettuja telavetoisia ajoneuvoja saa vapaasti käyttää lupaehtojen edellyttämällä tavalla. Ehdotuksessa on täysin sivuutettu edellä kuvatusta sääntelyn pirstaloituneisuudesta ja ristiriitaisuudesta sekä moottorikelkkailu-urien nykyisten lupaehtojen mahdollistamasta lumiajoneuvoliikenteen moninaisuudesta johtuva sääntelyn kokonaisvaltaisen lähestymisen tarve. Ehdotuksen pohjalla olevan lähestymistavan puutteellisuutta korostaa ehdotuksessa omaksuttu ajatus myös muiden kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen tuomisesta moottorikelkkailureiteille, ilman tilannekuvan kokonaisvaltaista analyysia ja pohdintaa.

1.5. Sääntelyn selkeys ei parane

Tieliikennelain ehdotettu moottorikelkkatie-käsite on riippuvainen maastoliikennelain moottorikelkkailureittien ja moottorikelkkailu-urien määritelmästä, vaikka lakiviittaukset näiltä osin puuttuvatkin. Lakiehdotusluonnoksen mukaisessa tieliikennelaissa ei myöskään määritellä moottorikelkka edes lakiviittauksen avulla.



Moottorikelkkaurien osalta tieliikennelaki tulisi sovellettavaksi vain liikennemerkein osoitetuissa uraväylän osissa eikä siten välttämättä edes yhtäjaksoisesti yksittäisellä väyläosuudella kokonaisuudessaan. Tämä johtaa valvonnan haastavuuden lisääntymiseen koska sovellettava sääntely riippuu valvontakohteen paikkakoordinaateista ja liikennemerkkien sijaintikohdasta, eikä helposti kartalla määriteltävästä kahden risteuksen välisen väyläosuuden luonteesta.

1.6. Johdonmukaisuus ei täyty

Sääntelyn johdonmukaisuus ei myöskään parane sillä esimerkiksi lasten turvallisuutta on säännelty yksityiskohtaisesti maastoajoneuvon osalta ehdotuksen 94 §:ssä mutta moottorikelkkojen perävaunujen osalta vastaavaa turvallisuussääntelyä ei ole lainkaan.

Samoin yksitelaisten ja kaksitelaisten perinteisten moottorikelkkojen (telavetoisten ja suksilla varustettujen ajoneuvojen, joissa ohjaustanko ja satulamallinen istuin) kohtelu on täysin erilaista ilman minkäänlaisia todellisia perusteluja.

1.7. Ehdotuksella tavoiteltu liikenteen turvallisuuden edistäminen ei toteudu toivotulla tavalla

Huolimatta ehdotuksen tavoitteesta edistää liikenteen turvallisuutta, ehdotuksessa ei ole huomioitu lumiajoneuvomarkkinoiden kehityksen mukanaan tuomia uusia turvallisempia lumiajoneuvoja ja niiden turvalaitteita. Itseasiassa ehdotus sulkee silmänsä tekniseltä kehitykseltä ja samalla käytännössä sulkee Suomen lumiajoneuvomarkkinoilta markkinoiden turvallisimmat ajoneuvot ja niiden lisälaitteet. Tällainen lainsäädännön laahaaminen kaukana teknisen kehityksen jäljessä ehkäisee räjähdysmäisesti kasvavan talvimatkailun ja talvimatkailun turvallisuuden tehokasta kehittämistä.

1.8. Ehdotuksella tavoiteltu liikenteen ekologisuuden edistäminen ei toteudu toivotulla tavalla

Yhtenä ehdotuksen julkilausutuista tavoitteista on parantaa liikenteen ekologisuutta. Lumiajoneuvoliikenteen osalta tätä tavoitetta ei kuitenkaan saavuteta mikäli markkinoiden ympäristöystävällisintä moottoriteknologiaa hyödyntävät ja henkilökuljetusten



resurssienkäytön tehokkuutta edistävien Alpina Snowmobiles -lumiajoneuvojen kaltaiset lumiajoneuvot suljetaan pois moottorikelkkailuväylien liikenteestä. Ehdotettu sääntely ei siten edistä ekologisuutta vaan päinvastoin hidastaa ympäristöystävällisten liikenneratkaisujen kehittymistä poistaessaan käytännössä Suomeen lumiajoneuvo-markkinoilta niiden ympäristöystävällisimmät tuotteet.

1.9. Moottorikelkan määritelmä on sääntelyvälineenä alkanut elää omaa elämäänsä ja tulisi korvata lumiajoneuvomarkkinoiden nykyhetken paremmin sopivalla käsitteellä

Kuten aiemmin jo todettiin moottorikelkka-ajoneuvoluokka perustettiin ennen kaikkea rekisteröinnin kautta helpottuvan maastoliikenteen valvonnan tarpeisiin. Vaihtoehtona esitettiin aikoinaan (HE 163/1995 s. 7) jopa telamattojen yksilöllistä tunnistetta, jotta moottorikelkka voitaisiin jälkepäin tunnistaa kelkkajälkeen painautuvan tunnisteiden avulla.

Myöhemmin moottorikelkka-ajoneuvoluokasta vaikuttaa tulleen itseisarvo rajoittaa moottorikelkkailuväylillä luvallisten lumiajoneuvojen ryhmän valvonnan helpottamiseksi. Huomiotta on jäänyt että moottorikelkkojen ajoneuvoluokkaan voidaan rekisteröidä aivan uuden tyyppisiä ajoneuvoja jotka eivät kuulu moottorikelkka-termin perinteisen määritelmän piiriin. Niinpä moottorikelkkoina on rekisteröity telavetoisia mönkijöitä sekä telavetoisia, yhdellä suksella ohjattavia maastomoottoripyöriä. Moottorikelkka-termistä on siten tullut harhaanjohtava koska sen oikeudellinen määritelmä poikkeaa yleiskielen määritelmästä eli telavetoisesta ja suksien avulla ohjattavasta maastoajoneuvosta jossa ohjaustanko ja satulamainen istuin.

Moottorikelkka-termiin nojautuva käsitteistö tulisikin kokonaisuudistuksen yhteydessä päivittää lumiajoneuvomarkkinoiden nykytilannetta paremmin vastaavalla käsitteistöllä.

2. YKSITYISKOHTAISET KOMMENTIT JA MUUTOSEHDOTUKSET

2.1. Moottorikelkkatie-termi vaihdetaan lumiajoneuvotieksi

Edellä on jo useaan otteeseen todettu lumiajoneuvojen teknisen kehityksen tuoneen markkinoille lukuisia uuden tyyppisiä lumiajoneuvoja, joiden johdota moottorikelkka- ja



moottorireki-terminologiaan perustuvaa lainsäädäntöä olisi kokonaisuudistuksen yhteydessä nykyaikaistetaan lumiajoneuvo-terminologian avulla. Ehdotamme, että moottorikelkkatie-termi vaihdetaan lumiajoneuvotieksi ja että telavetoisten lumiajoneuvojen ajoneuvoluokat uudistetaan seuraavasti:

- Kevyet lumiajoneuvot = omamassaltaan alle 500 kg
- Raskaat lumiajoneuvot = omamassaltaan 500-1000 kg
- Erikoislumiajoneuvot = omamassaltaan yli 1000 kg

Tällainen ajoneuvoluokitus ja –terminologia soveltuisi paremmin lumiajoneuvojen nykyiseen tekniseen kehitykseen, eikä olisi nykyterminologian tavoin ristiriidassa yleiskielen kanssa.

Vaihtoehtoisesti moottorikelkkojen ajoneuvoluokka tulisi määritellä uudelleen seuraavasti:

- Kevyet moottorikelkat alle 500 kg
- Raskaat moottorikelkat 500-1000 kg

Tämä vaihtoehto ei kuitenkaan poistaisi yleiskielen ja oikeudellisen terminologian välistä ristiriitaa ja siitä johtuvaa sääntelyn harhaanjohtavuutta muiden kuin perinteisesti moottorikelkkoina ymmärrettyjen ajoneuvojen osalta (telamönkijät ja –moottoripyörät).

2.2. Ehdotuksen 2 §:n tarkoittamalla lumiajoneuvotiellä säädetään luvalliseksi myös alle 1000 kg painavien lumiajoneuvojen käyttö

Edellä on jo todettu sekä nykyllä lainsäädännöllä että lakiehdotusluonnoksen sääntelyn olevan osittain EU:n primäärioikeuden vastainen. Ristiriidan ratkaisemiseksi ehdotamme, että lumiajoneuvo-/moottorikelkkateillä laillisiksi moottoriajoneuvoiksi säädetään kaikki omamassaltaan alle 1000 kg painoiset suksilla ohjattavat lumiajoneuvot. Painoraja olisi edelleen merkittävästi alempi kuin Ruotsissa, jossa kevyiden maastovaunujen ajoneuvoluokkaan kuuluvat 400-2000 kg painoiset maastoajoneuvot.

2.3. Alle 1000 kg painoiset lumiajoneuvot rinnastettava myös muutoin moottorikelkkoihin

Edellisen ehdotuksen jatkeena ehdotamme, että alle 1000 kg painoiset lumiajoneuvot rinnastetaan myös muutoin moottorikelkkoina nyt tunnettuihin eli omamassaltaan alle 500 kg painoiseihin lumiajoneuvoihin. Niinpä lakiehdotuksenluonnoksen 99 §, 149 §, sekä 157 §



osalta lakitekstiin tulisi lisää maininta alle 1000 kg painoisten lumiajoneuvojen rinnastamisesta kevyisiin lumiajoneuvoihin eli nykyisin ”moottorikelkkoina” tunnettuihin ajoneuvoihin.

2.4. Lumiajoneuvojen perävaunujen/rekien turvallisuuden sääntelyä kehitettävä

Kuten edellä olemme jo viitanneet, lumiajoneuvojen ja niiden lisälaitteiden tekninen kehitys on viimeisen kymmenen vuoden aikana ollut huomattavan nopeaa. Markkinoilla on jo tarjolla henkilökuljetusvaunuja/-rekiä, jotka ovat varustettu ympäripyörimisen suojilla ja turvavöillä. Tätä teknistä kehitystä ei kuitenkaan ole millään tavoin huomioitu lakiluonnosehdotuksessa. Ehdotuksen mukaisessa sääntelyssä ei siten pyritty edistämään lumiajoneuvojen perävaunujen/rekien turvallisuuden kehittämistä. Turvallisuuden edistämiseksi ehdotamme, että turvavöillä varustettujen perävaunujen/rekien maksiminopeudeksi säädetään ehdotuksen 99 §:n liitteessä 5, nykyisin kaikkia rekiä koskeva 40 km/h, yhdellä vaunulla/reellä varustettuna ja 30 km/h kahdella vaunulla/reellä varustettuna. Turvavöitä vailla olevien rekien maksiminopeudeksi säädetään 25 km/h yhdellä vaunulla/reellä varustettuna.

Lisäksi ehdotamme, että turvavöillä ja ympäripyörimisenestolaitteilla varustettujen perävaunujen/rekien kytkentämassaksi säädetään 154 §:ssä 2,5 x lumiajoneuvon omamassa ja vaunujen/rekien määrä rajoitetaan kahteen. Edellä mainittuja turvalaitteita vailla olevien rekien kytkentämassana säilytettäisiin nykyinen 1,5 x lumiajoneuvon omamassa ja vaunujen/rekien määrä rajoitetaan yhteen.

2.5. Yleisötapahotumien ja kiertoajelujen perävaunu säännöt koskemaan myös lumiajoneuvoja

Ehdotamme lisäksi yleisötapahotumien ja kiertoajeluiden perävaunuja nykyisin koskevien sääntöjen ulottamista koskemaan myös omamassaltaan 500-1000 kg painavia lumiajoneuvoja ja turvavöin varustettuja vaunuja vähäisessä määrin esimerkiksi yleisötapahotumien pysäköintialueella. Käytännössä siis ehdotuksen 149 § 1 momentin tarkoittama lupa useamman kuin kahden vaunun vetämiseen tulisi koskemaan myös omamassaltaan 500-1000 kg painoisia lumiajoneuvoja esimerkiksi suurten talviyleisötapahotumien yhteydessä, jolloin liikennejärjestelyjen tehokkuus, turvallisuus ja



ympäristöystävällisyys tehostuisivat. Ehdotamme, että lumiajoneuvojen osalta kyseinen yleisötapahtumia koskeva sääntely asettaisi 150 § 1 momentin mukaiseksi maksiminopeudeksi 25 km/h, ja 3 momentin mukaiseksi maksipainoksi 3 x lumiajoneuvon painon lisäpainoineen.

2.6. Suojakaarellisten ajoneuvojen sääntelyä selkeytettävä suojakypärän käyttöä koskevilta osin

Lopuksi ehdotamme vielä lakiehdotusluonnoksen 92 § 1 mom ja 93 § 3 mom tarkoittaman suojakaarellisten ajoneuvojen sääntelyä koskevan sääntelyn selkeyttämistä sillä ko. lainkohtien muotoilut ovat osittain päällekkäisiä ja ristiriitaisia. Ristiriita voidaan helpoiten ratkaista poistamalla 93 § 3 momentti tarpeettomana.

ALLEKIRJOITUS

Alpina Snowmobiles s.r.l. ja Polartec Motor Oy:n puolesta,

Petri I Keskitalo

Dr. juris, varatuomari

Laillistettu oikeudenkäyntiavustaja

