

# Maastoliikenne- maksutyöryhmän mietintö

HELSINKI 2005

*Julkaisu on saatavana myös Internetistä: <http://www.ymparisto.fi/julkaisut>*

*Suomen ympäristö 755  
Ympäristöministeriö  
Alueidenkäytön osasto*

*Taitto: Ainoliisa Miettinen*

*Kansikuva: Joni Launonen*

*ISBN 951-731-297-0 (nid.)  
ISBN 951-731-298-9 (PDF)  
ISSN 1238-7312*

*Edita Prima Oy*

*Helsinki 2005*

## Ympäristöministeriölle

Valtioneuvosto teki 13.2.2003 periaatepäätöksen toimintaohjelmasta luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Ympäristöministeriö asetti 26.4.2004 työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia valtioneuvoston periaatepäätöksessä mainittu selvitys moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittamisesta moottorikelkkamaksulla (toimenpide 13.). Työssä tuli selvittää moottorikelkkamaksun/veron keräämisen ja käytön eri vaihtoehdot ja tehdä arvio vaihtoehtojen säädöstarpeista.

Työryhmän kokoonpano oli seuraava:

Puheenjohtaja:

Hallitusneuvos Hannu Karjalainen (Ympäristöministeriö)

Jäsenet:

Finanssineuvos Gustav Teir (Valtiovarainministeriö)

Hallitusneuvos Kaisa-Leena Välipirtti (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Ylitarkastaja Aku-Petteri Korhonen (Liikenne- ja viestintäministeriö)

(29.10.2004 saakka)

Ylitarkastaja Maria Rautavirta (Liikenne- ja viestintäministeriö)

(29.10.2004 lähtien)

Yksikön päällikkö Olli Lindroos (Ajoneuvohallintokeskus)

Sihteeri:

Ylitarkastaja Pekka Tuunanen (Ympäristöministeriö)

Työryhmän tuli saada työnsä valmiiksi 29.10.2004 mennessä. Työryhmälle myönnettiin jatkoaikaa 28.1.2005 saakka. Työryhmä nimesi avustavaksi sihteerikseen erikoissuunnittelija Martti Aarnion Metsähallituksesta. Työryhmä piti 12 kokousta ja teki tutustumismatkat Rovaniemelle ja Kittilään sekä Joensuuhun. Saatuaan työnsä valmiiksi työryhmä luovuttaa mietintönsä ympäristöministeriölle.

Mietintöön liittyy finanssineuvos Gustav Teirin täydentävä mielipide.

Hannu Karjalainen

Gustav Teir

Kaisa-Leena Välipirtti

Olli Lindroos

Maria Rautavirta

Pekka Tuunanen

Martti Aarnio

# Sisältö

<b>Luovutuskirje ympäristöministeriölle.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Johdanto .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Moottorikelkkailu Suomessa .....</b>	<b>7</b>
Lainsäädäntöä .....	7
Maastoliikennelaki (1710/1995) .....	7
Ajoneuvolaki (1090/2002) .....	7
Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992) .....	8
<b>Moottorikelkkailu ja sen merkitys .....</b>	<b>8</b>
Moottorikelkkakanta ja kelkkojen käyttö.....	8
Harrastustoiminta.....	9
Ohjelmapalvelu- ja vuokraustoiminta .....	9
Moottorikelkkailun merkitys matkailulle .....	9
Moottorikelkkaurat ja moottorikelkkailureitit .....	10
Moottorikelkkailu ja ympäristönsuojelu .....	11
Moottorikelkkailun turvallisuus .....	12
<b>Moottorikelkkailun käytännön kokemuksia .....</b>	<b>12</b>
Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu .....	12
Hossan ja Rukan alue .....	12
Kuusamon kunta .....	13
Rovaniemen maalaiskunta .....	14
Inari ja Saariselkä .....	14
Kittilän kunta/Levin matkailukeskus .....	15
Pohjois-Karjala .....	15
Rovaniemen moottorikelkkatehdas .....	16
Paliskuntain yhdistys .....	16
Moottorikelkkamatkailun kehittämisprojekti .....	16
<b>3 Moottorikelkkailu muissa Pohjoismaissa ja Pohjois-Amerikassa .....</b>	<b>18</b>
Ruotsi.....	18
Norja .....	18
USA ja Kanada.....	19
<b>4 Työryhmän tarkastelemat rahoitustavat ja niiden vertailua .....</b>	<b>20</b>
Käytössä olevia vero-, maksu- ja valtionapujärjestelmiä .....	20
Ajoneuvovero .....	20
Ratavero ja ratamaksu.....	20
Yksityisten teiden valtionapu .....	21
Öljysuojarahasto .....	21
Televisiomaksu.....	21
Riistanhoitomaksu.....	22
Kalastuksenhoitomaksu ja viehekalastusmaksu.....	22

	Työryhmän tarkastelemat moottorikelkkailureittien rahoitustavat ja niiden arviointi.....	23
<b>5</b>	<b>Työryhmän ehdotukset.....</b>	<b>27</b>
	Moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittaminen moottorikelkkaverolla tai käyttömaksulla .....	27
	Moottorikelkkailureittikäsitteen selkeyttäminen ja reittimääritelmän laajentaminen.....	28
	Moottorikelkkailureittien yleinen kehittäminen .....	28
	Tavoitteellinen tuettava moottorikelkkaväylästä .....	29
	Moottorikelkkailureittien rahoituksen järjestäminen .....	29
	Muita kehittämiskeinoja .....	31
<b>6</b>	<b>Yhteenveto .....</b>	<b>32</b>
	<b>Täydentävä mielipide.....</b>	<b>33</b>
	<b>Liite.....</b>	<b>34</b>
	<b>Kuvailulehdet .....</b>	<b>35</b>

# Johdanto

Maastoliikennelakia on viimeksi uudistettu vuonna 1995 (1710/1995). Uudistuksen yhtenä tavoitteena oli tehostaa moottorikelkkailureittien toteuttamista. Moottorikelkkailu vaatii maalla maanomistajan luvan. Siten moottorikelkat tarvitsevat sovittuja väyliä maa-alueella. Moottorikelkkaväylät voidaan perustaa maastoliikennelaissa tarkoitettua menettelyä noudattaen *moottorikelkkailureitteinä* tai maanomistajan kanssa tehdyn sopimuksen nojalla, jolloin väylästä käytetään vakiintuneen käytännön mukaisesti nimitystä *moottorikelkkaura*. Jäällä ajaminen on yleiskäyttöoikeutta.

Moottorikelkkailureittien toteutuminen on kuitenkin ollut käytännössä hidasta, mikä on tuonut ongelmia moottorikelkkakannan kasvun vuoksi. Maastoliikenteen merkitys matkailussa on kasvanut ja myös maastoliikenteen ympäristönsuojelu ja liikenneturvallisuus edellyttäisivät asianmukaisia väyliä.

Moottorikelkkailureittien perustamisen käytäntöä ja ongelmia selvitettiin Kitilän moottorikelkkamatkailun kehittämisprojektissa vuonna 1999. Ympäristöministeriö rahoitti osaltaan selvitystyötä. Selvityksessä todettiin, että merkittävin moottorikelkkailureittien perustamisen este on ylläpidon pysyvän rahoituksen järjestäminen. Selvityksessä esitettiin käyttöön otettavaksi moottorikelkan omistajilta perittävä käyttömaksu.

Ympäristöministeriö pyysi selvityksestä lausunnot 2.7.1999. Lausuntoja saatiin 51:tä taholta. Valtaosa lausunnon antajista puolsi moottorikelkkamaksun käyttöönottoa, joskin vastustavia kantojakin oli.

Valtioneuvosto teki 13.2.2003 periaatepäätöksen toimintaohjelmasta luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Toimintaohjelman toimenpiteen numero 13 mukaan moottorikelkkailun ylläpidon rahoitus selvitetään. Toimenpiteessä edellytetään, että ympäristöministeriö asettaa työryhmän, joka selvittäisi mahdollisuudet rahoittaa moottorikelkkailureittien ylläpito moottorikelkkamaksulla ja laatisi sitä koskevan lakiehdotuksen.

Työryhmäksi asetettiin virkamiestyöryhmä, joka edusti keskeisiä hallinnonaloja. Työryhmän tuli selvittää moottorikelkkailureittien rahoituksen eri vaihtoehdot ja niiden toteuttamisen vaatimat säädöstarpeet.

# Moottorikelkkailu Suomessa

# 2

## Lainsäädäntöä

### Maastoliikennelaki (1710/1995)

Maastoliikennelaissa säädetään maastoliikenteen haittojen ehkäisemisestä ja moottorikelkkailureiteistä. Lain mukaan maastolla tarkoitetaan maa-alueita ja jääpeitteistä vesialueita, joka ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen.

Lain mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ei saa liikkua maastossa maa-alueella ilman maanomistajan tai haltijan lupaa eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta. Jääpeitteisillä vesialueilla ajaminen on sallittua yleiskäyttöoikeutena (jokamiehenoikeutta). Alueellinen ympäristökeskus voi maastoliikennehaittojen ehkäisemiseksi rajoittaa tai kieltää moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämisen tietyllä maa-alueella tai jääpeitteisellä vesialueella. Valtioneuvosto voi kieltää ajoneuvotyyppin käytön maastossa tai rajoittaa sitä, jos ajoneuvotyyppin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa. Maastoliikennelailla on säädetty 15 vuoden vähimmäisikävaatimus moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen maastossa. Maastoliikennelaissa on myös säädetty moottoriajoneuvon käyttämisestä maastossa. Moottoriajoneuvoa on käytettävä siten, että vältetään vahingon ja haitan ja tarpeettoman häiriön aiheuttaminen.

Maastoliikennelaissa säädettyä menettelyä noudattaen voidaan perustaa yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla maastosta merkitsemällä erotetulla reitillä (moottorikelkkailureitti) lumipeitteen aikaan. Moottorikelkkailureitti on tieliikennelain 2 §:ssä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen. Reitin pitäjänä voi toimia kunta, kuntayhtymä, valtio tai yhteisö taikka elinkeinon harjoittaja. Moottorikelkkailureitin perustamiseksi on laadittava reittisuunnitelma, jonka hyväksymisestä päättää kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Moottorikelkkailureitti perustetaan lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella joko reittitoimituksessa tai maanomistajan ja reitin pitäjän välisellä kirjallisella sopimuksella.

Moottorikelkkailureitti voidaan perustaa maa-alueen tai vesialueen omistajan tai haltijan suostumuksesta riippumatta, jos reitin perustaminen on tarpeen yleisen kulkuyhteyden luomiseksi tai yleisen virkistyskäytön kannalta eikä reitistä aiheudu maa-alueen omistajalle tai haltijalle eikä porotaloudelle huomattavaa haittaa.

Maastoliikennelain mukaan reitin pitäjän tehtävänä on huolehtia siitä, että moottorikelkkailureitti on vuosittaisella käyttöönottohetkellä ajettavassa kunnossa ja että reitin varrelle tällöin sijoitetaan reitin kulkua ja liikennettä olennaisesti vaarantavia paikkoja osoittavat sekä muut tarpeelliset liikennemerkit. Moottorikelkalla saa ajaa metsätiellä lumipeitteen aikana, jos tien pitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkkojen liikenteeltä. Moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla tapahtuvaan kilpailujen ja harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen on haettava kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa.

### Ajoneuvolaki (1090/2002)

Maastoajoneuvo on henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka maahan tukeutuen kulkemaan valmistettu moottorikäyttöinen kulkuneuvo, kuten moottorire-

ki tai ilmatyynyalus. Maastoajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkailureitin lisäksi myös muulla tiellä. Moottorireki on jalaksin tai teloin varustettu maastoajoneuvo. Moottorikelkka on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia.

### **Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992)**

Tieliikennelain 91 §:n mukaan maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Lain nojalla annetussa asetuksessa säädetyin poikkeuksin moottorireellä saa kuitenkin ylittää tien tai sillan. Jos moottorireellä suoritettava kuljetustehtävä tai maaston olosuhteet tekevät maastossa liikkumisen kohtuuttoman vaikeaksi taikka jos sitä on pidettävä tien turvallisen ylittämisen kannalta tarpeellisenä, moottorirekeä saa kuitenkin tarpeellista varovaisuutta noudattaen muutoinkin tilapäisesti kuljettaa tiellä käyttäen tällöin ensisijaisesti tien auraamatonta osaa

### **Moottorikelkkailu ja sen merkitys**

#### **Moottorikelkkakanta ja kelkkojen käyttö**

Suomessa moottorikelkat otettiin käyttöön 1960-luvun alussa. Vuona 2004 oli rekisterissä noin 100 000 moottorikelkkaa ja vuosittain rekisteröidään yli 5 200 kelkkaa. Kelkkatyypit jakaantuvat seuraavasti: 1/3 urheilukelkkoja, 1/3 hyötykelkkoja ja 1/3 retkeilykelkkoja.

Moottorikelkkojen rekisteröinti muuttui pakolliseksi vuonna 1995. Vuodesta 1995 lähtien kelkkojen määrä on kasvanut hieman alle 6 % vuodessa.

#### **Rekisterissä olevat moottorikelkat kotimaakunnan mukaan vuonna 2004.**

Uusimaa	6 464
Itä-Uusimaa	1 256
Varsinais-Suomi	1 796
Satakunta	2 232
Kanta-Häme	1 419
Pirkanmaa	4 851
Päijät-Häme	2 403
Kymenlaakso	2 542
Etelä-Karjala	2 682
Etelä-Savo	3 976
Pohjois-Savo	7 440
Pohjois-Karjala	6 663
Keski-Suomi	5 820
Etelä-Pohjanmaa	3 478
Pohjanmaa	5 658
Keski-Pohjanmaa	1 693
Pohjois-Pohjanmaa	13 908
Kainuu	4 603
Lappi	22 038
<b>Yhteensä</b>	<b>100 961</b>



### **Moottorikelkkojen määrän kehittyminen vuosina 1995–2004**

2004	100 961
2003	97 936
2002	96 442
2001	93 486
2000	90 511
1999	88 022
1998	83 472
1997	78 905
1996	74 499
1995	70 374

### **Moottorikelkkojen ensirekisteröinnit vuosina 1996–2003**

2003	4 598
2002	5 606
2001	5 947
2000	5 516
1999	6 742
1998	6 115
1997	5 530
1996	4 791

## **Harrastustoiminta**

Yksinomaan moottorikelkkailuun keskittyviä rekisteröityjä kerhoja on maassamme noin 100 ja näissä on jäseniä yhteensä 10 000. Myös muissa monialaisemmissa kerhoissa on moottorikelkkajaoksia. Moottorikelkkailijoista on kerhotoiminnassa mukana lähes 14 000.

Suomen Moottoriliitossa on neljä moottorikelkkailun lajiryhmää; snowcross, moottorikelkkaenduro, moottorikelkka Drag Racing ja vapaa-ajan moottorikelkkailu. Lajiryhmät pyrkivät kehittämään lajiaan järjestämällä ns. lajiparlamentteja sekä muutoin edistämään kelkkailua Suomessa ja ulkomailla. Toimintaan kuuluvat mm. nuorisotyö, suhdetoiminta, uusien jäsenten hankinta ja kilpailu- sekä turvallisuussäännösten laatiminen.

Suomen vapaa-ajan kelkkailijat ry (SUVAKELI) on perustettu ajamaan vapaa-ajan kelkkailijoiden asioita valtakunnallisesti. Järjestäytyminen on käytännössä vielä kesken.

## **Ohjelmapalvelu- ja vuokraustoiminta**

Suomessa oli vuonna 1998 moottorikelkkailun ohjelmapalvelu- ja vuokraustoimintaa harjoittavia yrityksiä noin 230. Näistä noin 30 yrityksen liikevaihto oli yli 25 000 euroa vuodessa. Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto oli kaudella 1998–1999 arviolta 32 milj. euroa. Liikevaihdosta kolme neljäsosaa tuli safareista ja loppuosa vuokrauksesta. Asiakkaita kaudella 1998–1999 oli arvion mukaan noin 500 000. Kotimaisten asiakkaiden osuus yritysten liikevaihdosta oli noin puolet. Yritysten asiakkaat ajavat 11,2 milj. kilometriä vuodessa ja polttoainetta käytetään 2,24 milj. litraa. Moottorikelkkailun ohjelmapalvelu- ja vuokrauspalveluiden välitön työllistävä vaikutus oli 420 henkilötyövuotta, jolla työllistettiin noin 1 130 henkilöä. Välillinen työllistävä vaikutus oli noin 650 henkilötyövuotta.

## **Moottorikelkkailun merkitys matkailulle**

Moottorikelkkailu on talvimatkailun tärkeä vetovoimatekijä. Kelkkailusta on muodostunut matkailua edistävä harrastus ja jopa erillinen matkailuelinkeino. Erityisen suuri merkitys tällä on ollut Pohjois-Suomessa, mutta kasvavassa määrin myös Itä- ja Keski-Suomessa. Vuonna 1998 moottorikelkkamatkailun matkailutulo oli noin 59 milj. euroa. Nykyisellään moottorikelkkailun ohjelmapalveluyrityksiä on Lapissa noin 200 ja niiden liikevaihto on noin 50 milj. euroa. Elämyksien merkitys matkailun vetovoimaisuudessa on erittäin keskeinen. Nykymatkailijalle elämykset muodostuvat yhä useammin oman aktiivisen toiminnan kautta. Painopiste on siis siirtymässä näkemisestä tekemiseen. Matkailun kehityssuuntia ovat lisääntyvä yk-

silömatkailu sekä luontoon ja kulttuuriin liittyvä aktiivilomailu. Moottorikelkkailu yhdistää luonnon, oman tekemisen, vaivattomuuden ja seikkailun elementit.

Moottorikelkka mahdollistaa pääsyn alueille, joille ei muilla ajoneuvoilla talviaikana pääse. Siten tieverkon ulkopuolella olevat maisemat ja kohteet saadaan luontomatkailun piiriin. Kohtuullisessa ajassa on mahdollista nähdä laajojakin alueita ja toisistaan etäällä olevia kohteita. Tulevaisuudessa moottorikelkkailu voi olla yhä useamman loman päätarkoitus. Tämä edellyttää reittiverkoston ja sitä tukevien palveluiden olemassaoloa.

Metsäntutkimuslaitoksen selvityksen "Luonnon virkistyskäyttö 2000" mukaan noin 12 % suomalaisista harrastaa jonkinlaista motorisoitua liikkumista maastossa. Suurin osa heistä (noin 10 % väestöstä) harrastaa moottorikelkkailua. Moottorikelkkailu liittyy vahvasti maaseudulla asumiseen ja Pohjois-Suomeen.

Moottorikelkkasafareissa ei ole enää pääpaino kelkkailussa vaan kelkkailu on osa monipuolista toiminnallista kokonaisuutta, joka painottuu luontoon. Moottorikelkka on väline, jolla matkailija voi hakea elämyksiä talvisesta luonnosta. Omatoimisen kelkkailun suosion odotetaan kasvavan enemmän kuin ohjattujen safarien.

Suomen merkittävimmät vahvuudet luontoon perustuvan matkailun kohdemaana ovat saasteettomuus, metsien ja järvien runsaus, laajat erämaat, saavutettavuus, lumi sekä palveluiden runsaus. Suomessa ei ole vuoristoja eikä niiden tarjoamia maisemia ja lasketteluharrastusmahdollisuuksia. Moottorikelkkailu soveltuu hyvin Suomen suhteellisen tasaiseen ja helposti kuljettavaan metsäiseen ja vesistöiseen maastoon.

### **Moottorikelkkaurat ja moottorikelkkailureitit**

Lapissa alettiin 1980-luvun alkupuolella rakentaa lisääntyvän moottorikelkkailun tarpeisiin moottorikelkkailuun tarkoitettuja väyliä Metsähallituksen ja eräiden kuntien toimesta. Maanomistajien lupaan perustuvien väylien nimeksi on vakiintunut "moottorikelkkaura". Moottorikelkkaura on maanomistajan luvalla tai suostumuksella perustettu moottorikelkkailuun tarkoitettu väylä, joka on maastoa. Moottorikelkkauraa ei ole maastoliikennelaisissa määritelty. Moottorikelkkauralla ajettaessa noudatetaan maastoliikennesääntöjä. Moottorikelkkauralla ajaminen voi edellyttää uran pitäjän lupaa, joka voi olla maksullinen tai maksuton.

Vuonna 1991 voimaantulleessa aiemmassa maastoliikennelaisissa määriteltiin moottorikelkkailureitti ja sen perustamismenettely. Samalla moottorikelkkailureitti määriteltiin tieliikennelain tarkoittamaksi tieksi, jolla ajettaessa on noudatettava tieliikennesääntöjä. Moottorikelkkailureitit on perustettu yleiseen käyttöön ja ne ovat kaikkien liikennöitävissä ilman lupaa tai maksua.

Maastoliikennelain mukaisen perustamismenettelyn tarkoituksena oli tuoda reitille pysyvä rasiteoikeus kiinteistöön. Reittisuunnitelman hyväksyy kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Tällä on ollut tarkoitus varmistaa, että reitin suunnittelussa otetaan huomioon mm. ympäristönsuojelunäkökohdat. Moottorikelkkailuun on yleensä saatu tarvittavat luvat suoraan maanomistajilta. Moottorikelkkailuväylän toteuttamiseen ei siten yleensä ole ollut tarvetta käyttää maastoliikennelain rasiteoikeuteen johtavaa moottorikelkkailureitin perustamismenettelyä.

Moottorikelkkailureitit ja moottorikelkkaurat ovat käytännössä hyvin samankaltaisia ja moottorikelkkailijalla voi olla epätietoisuutta noudatettavista liikennesäännöistä.

Maakunnan liitoista kerättyjen tietojen mukaan oli Suomessa syksyllä 1998 yhteensä noin 17 000 km moottorikelkkaväyliä. Liitot ovat arvioineet tarvittavien väylien määräksi noin 25 000 km. Uusia väyliä tarvittaisiin siten 8 000 km. Maastoliikennelain mukaisia moottorikelkkailureittejä on Lapin läänissä 2 600 km ja muualla maassa alle 1 000 km.

## Moottorikelkkailun ajourat maakunnittain ja moottorikelkkailureittien tarve

Maakunnan liitto	Ajouria syksyllä 1998 (km)	Kokonaisterve (km)
Lapin liitto	6 500	7 500
Pohjois-Pohjanmaan liitto	400	800
Kainuun liitto	1 900	2 500
Keski-Pohjanmaan liitto	150	500
Pohjanmaan liitto	120	300
Etelä-Pohjanmaan liitto	300	500
Savon liitto	1 200	2 000
Etelä-Savon maakuntaliitto	750	1 700
Keski-Suomen liitto	1 130	3 100
Pohjois-Karjalan liitto	2 000	2 000
Etelä-Karjalan liitto	400	400
Hämeen liitto	-	300
Päijät-Hämeen liitto	1 000	1 500
Satakuntaliitto	600	1 000
Kymenlaakson liitto	150	300
Pirkanmaan liitto	500	800
Itä-Uudenmaan liitto	-	-
Varsinais-Suomen liitto	-	-
Uudenmaan liitto	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>17 100</b>	<b>25 200</b>

## Moottorikelkkailu ja ympäristönsuojelu

Moottorikelkkailu tapahtuu moottorikelkkailureiteillä, -urilla ja jääpeitteisillä vesialueilla. Moottorikelkkailureitit ja moottorikelkkaurat ovat käytössä vain lumi-peitteen aikana ja ne ovat metsäiseen maastoon raivattuja ja osittain tasoitettuja väyliä. Siten moottorikelkkailureitit ja urat ovat muihin liikenneväyliin verrattuna varsin keveitä rakenteita ja luonnossa siten melko huomaamattomia.

Moottorikelkkailun ympäristövaikutukset muodostuvat pakokaasupäästöistä, meluhaitoista sekä kasvillisuuteen, elämistöön ja maaperään kohdistuvista vaikutuksista. Pakokaasupäästöjen määrään ajettua kilometriä kohden vaikuttavat mm. kelkan moottorityyppi ja sovellettu tekniikka sekä ajotapa ja reitin laatu. Tielikenteen päästöihin verrattuna moottorikelkkajien päästöt ovat vähäisiä muiden kuin hiilimonoksidi- ja hiilivetypäästöjen osalta. Moottorikelkan hiilivetypäästöt ovat tielikenteen ajoneuvoja merkittävästi korkeammat. Moottorikelkoissa ollaan siirtymässä nelitahtisiin ja ruiskutustekniikkaan perustuviin kaksitahtisiin koneisiin, mikä tulee vähentämään polttoainekulutusta ja päästöjä. Päästöt ja kulutus voivat vähetä jopa 40 %. Uudet kelkat ovat myös hiljaisempia. Nykyisin myytävistä kelkoista on vielä 85 % perinteisiä kaksitahtisia ja ne kuluttavat noin 17–18 litraa/100 km maastosta ja ajotavasta riippuen.

Moottorikelkan melulähteitä ovat moottori ja telamatto. Meluvaikutus riippuu paljon maastosta, lumisuudesta ja muista luonnonoloista, nopeudesta sekä samaan aikaan liikkeellä olevien kelkkojen määrästä. Taajamien meluhaittaongelmaa voidaan vähentää nopeusrajoituksilla. Merkittävä ongelma voi olla, että moottorikelkkoja käytetään pääosin luonnonalueilla, joilla ei ole muuta melua ja jotka lähtökohtaisesti oletetaan hiljaisiksi ja häiriöttömiksi.

## **Moottorikelkkailun turvallisuus**

Vuosina 2001–2003 kuoli 28 moottorikelkkaonnettomuudessa yhteensä 33 henkilöä. Lähes kaikissa vakavissa moottorikelkkaonnettomuuksissa on ollut mukana alkoholi. Alkoholia nauttineiden osuus onnettomuuksista on kuitenkin laskenut selvästi aiemmasta. Moottorikelkkaonnettomuuksissa kuolleet olivat kaikki viettämässä vapaa-aikaa. Kaksi henkilöä kuoli ohjatulla safarilla. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat selvästi vähentyneet kymmenen viime vuoden aikana.

Jääpeitteinen vesialue on moottorikelkkailijalle vaarallisinta aluetta. Moottorikelkkaonnettomuuksista 64 % tapahtuu jäällä, 24 % teillä, 4,5 % reiteillä ja urilla ja 4,5 % metsissä. Yleensä törmätään esteisiin (kivi, puu tms.). Tällaisia onnettomuuksia on 44 %. Ajaminen jää- tai lumikohoumaan on toiseksi yleisin onnettomuustilanne. Onnettomuuksien tapahtumahetkillä sääolosuhteet ovat olleet pääsääntöisesti hyviä.

Suojakypärän käyttäminen esti tai lievensi pään alueen vammoja noin 60 %:lla henkilöistä. Arviolta puolet hukkuneista olisi todennäköisesti pelastunut, mikäli he olisivat käyttäneet pelastuspukua.

Moottorikelkkaonnettomuus on hyvin äkillinen tapahtuma. Kuljettajista 70 % ei tajunnut lainkaan, että onnettomuus tapahtui. Moottorikelkkaonnettomuuksia tapahtuu myös hyvin kokeneille kuljettajille.

Maastoliikenteen valvonta ja reittien rakentaminen ovat vähentäneet onnettomuuksia liikennemäärään nähden. Maastoliikenteessä tapahtuu onnettomuuksia tieliikenteeseen verrattuna kuitenkin paljon.

## **Moottorikelkkailun käytännön kokemuksia**

### **Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu**

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksella on 15 vuoden kokemus reittien rakentamisesta. Vuositasolla käytetään 200 000 euroa. Rahoitus muodostuu työministeriön rahoituksesta. Kunnan on sitouduttava luovutetun reitin kunnossapitoon. Kunta voi ulkoistaa tehtävän. Alueellinen ympäristökeskus hoitaa sopimusneuvottelut kunnan puolesta niin, että kunta on toisena sopijapuolena. Alueellinen ympäristökeskus on pystynyt hyödyntämään käytössä olevat rahoituslähteet. Reittien laatuvaatimukset ovat koko ajan kasvaneet. Vanhemmat urat tulisi kunnostaa koneellista ylläpitoa varten.

Reittien ylläpito on jaettu:

1. Peruskunnostukseen (tietyn tason saavuttaminen)
2. Kesäkunnostukseen (tietyn tason säilyttäminen)
3. Talviaikaiseen kunnossapitoon (ajokelpoisena pitäminen)

Kainuussa on perustettu yhteenliittymä (pooli) urien ylläpidon rahoituspuolelta laajentamiseksi niin, että myös matkailusta hyötyvä talouselämä on mukana. Kainuussa pooli on 1–2 aktiivisen henkilön varassa, eikä se ole järjestäytynyt yhdistykseksi. Alueella on hyvä maakuntaportaali (Kainuu.fi/ulkoilukartta).

Luonnonsuojelun kanssa ei ole ollut ristiriitaa. Reiteillä on lukuisia erilaisia ylläpitojärjestelyitä.

### **Hossan ja Rukan alue**

Toiminta alkoi Hossassa 1980-luvun loppupuolella. Kokemuksen mukaan reitti tulisi rakentaa kerralla kuntoon. Kunnollinen reitti vaikuttaa kauden pituuteen. Etenkin vesistöt ja suot ovat hankalia, koska jäät eivät kanno aina raskaita tamppareita

ja jäällä voi olla vettä. Kauden pituus on itsenäisyyspäivästä vappuun. Suomusalmen poolissa ovat jäseninä Metsähallitus, kunta ja kerhot. Ura lanataan neljä kertaa vuodessa. Lanaus maksaa 8.400 euroa vuodessa. Reitin pituus on 230 km. Lanaus tehdään 2,5 metriä leveällä koneella. Jos kone on leveämpi, niin kustannus kaksinkertaistuu. Kuusamossa lanat ovat 3,5 metriä leveitä.

Runkoreitistöjen kunnostamiselle on suuri tarve, koska nykyisin niille ei ole selkeää toteuttajaa. Taivalkoskella lanataan reitti 9 kertaa vuodessa: 7,6 euroa/km. Hossa–Kuusamo–Iso-Syöte reiteillä ajaa noin 100 kelkkaa viikonlopussa.

Ruka Safareilla on 8000 asiakasta ja 55 kelkkaa. Yleiset reitit ovat tärkeitä, joskin omia uriakin on.

Ulkomaisten asiakkaiden määrä on kasvanut ja suomalaisten yritysasiakkaiden määrä on vähentynyt. Ulkomaalaiset ajavat keskimäärin 30 km/asiakas. Lisäystä on tullut kelkkavuokraukseen. Perheet ja muut pienryhmät ovat tulleet asiakkaiksi. Alueella on neljä yritystä, joilla on vähintään 20 kelkkaa. Safarikelkkailu on kasvanut viime parina viime vuotena 50 % vuodessa.

Rukapalvelu on toiminut 17 vuotta. Toiminnasta 74 % on talvella. Yleisiä reittejä käytetään paljon.

Reittien kunnossapidon rahoitus on hankalaa. Reitistöt tulisi pitää ajan tasalla, jotta voidaan vastata kysyntään. Erityisesti ylikunnalliset reitit olisi saatava kuntoon. Suot ovat erityisen hankalia. Pieniä lanauskoneita on vaikea saada käyttöön. Rinnekoneita on vapaana, mutta ne ovat liian leveitä ja raskaita. Kelkan leveys on 125 cm, joten 2,5 metriä leveä reitti ei riitä turvalliseen ohitukseen. Minimi olisi 3 metriä. Latukone painaa 3,5 tn ja rinnekone 5–7 tn, mikä asettaa vaatimuksensa niin silloille kuin reittien kantavuudelle jää- ja suoalueilla. Kuusamossa on 129 km vesistöreittiä, mikä vaikuttaa kauteen. Alkukausi on tärkeä, koska Oulussa ja Lapissa ei silloin vielä ole aina lunta. Kauden pituus on noin viisi kuukautta. Pooli hoitaa talvikunnossapidon. Poolin kokonaisbudjetti on vajaat 80 000 euroa. Pooli on rekisteröity yhdistys. Jäsenmaksut tuovat noin 46 000 euroa. Jäsenmaksu on kelkkaluvun mukaan; 60 euroa/kelkka + saman verran lisää omaa muuta panostusta. Majoitusliikkeet maksavat 10 euroa/vuode. Kunta on reitin pitäjä. Vapaa-ajan kelkkailijoille on myyty 15 euron uratarroja. Ruka–Kuusamon alueella on matkailuyhdistys, jonka budjetti on 860 000 euroa. Jäsenmaksu on liikevaihdon mukaan.

Ohjelmapalvelut ovat liikevaihdoltaan merkittävämpiä kuin hiihtorinteet. Vilkkaimmalla reittiosuudella on 600 kelkkaa päivässä. Nykyiset väylät (550 km) katsotaan riittäviksi. Pohjat tulisi saada kuntoon, että kauden pituus turvattaisiin. Joulukuun merkitys kasvaa. Laavut eivät ole poolin vastuulla. Jokamieskelkkailija tarvitsee kuitenkin tulipaikkoja ja laavuja.

## **Kuusamon kunta**

Lihassoimalla tapahtuvan liikuntaharrastuksen edistäminen kuten hiihto kuuluu vapaa-aikatoimelle ja konevoimalla tapahtuvan harrastuksen edistäminen tekniselle toimialalle. Alueellinen ympäristökeskus on toteuttanut seudulliset yhteydet. Maalla reittiä on 344 km ja kaikkiaan jäät mukaan luettuna 535 km. Reittien virallistaminen on menossa. Pooli on sopimusperusteinen ja siinä on 50 jäsentä. Pooli kilpailuttaa ylläpidon ja tekee tuotekehitystyötä. Poolilla on 87 000 euron liikevaihto. Kokeiluihin on sijoitettu 37 000 euroa. Kautta ei kannata pidentää koko reitistöissä vaan tietyillä alueilla. Reittejä tarvitaan lisää 220 km. Kunta vastaa vuosittaisesta käyttöönototarkastuksesta samoin kuin merkeistä, rakenteista ja jätehuollosta. Reitin leveys ei saa olla alle kolme metriä. Reitti kannattaa turvallisuussyistä lanata 2,5 metrin lanalla. Alueella on tehty asiakastytyväisyyskysely. Käyttäjät voidaan jakaa kolmeen tyyppiin; enduroharrastajat, mukavuudenhaluiset asiakkaat ja safariaasiakkaat. Taukopaikkoja kaivataan lisää.

## **Rovaniemen maalaiskunta**

Rovaniemen pooli aloitti toimintansa 1994. Poolin tarkoituksena on lanaustoitinnan järjestäminen, rahoittaminen ja yhteistoimintaelimenä toimiminen. Pooli järjestää urakkakilpailut, solmii urakkasopimukset ja valvoo työn toteuttamisen. Poolin toiminta rahoitetaan jäsenten osaksmaksuilla. Poolisopimukset ovat kolmevuotisia.

Reittipoolilla on 25 km reittiä ja 1200 km uraa. Tavoitereitistö on 750 km. Nyt lanattavaa väylää on 350 km ja lanauskertoja on 2–30 kaudessa. Lanojen ajosuorite on yhteensä 3 500 km. Lanausbudjetti on 63 500 euroa. Laajentamistarvetta on mm. Ranuan ja Tervolan suuntaan.

Poolit pystyvät hoitamaan keskusten urat ja reitit, mutta eivät keskusten välisiä yhdysreittejä. Urat ja reitit tulisi jollakin tavalla yhdistää.

Safariyrittäjien liiketoiminnasta 90 % tapahtuu talvikautena. Kelkkailevia asiakkaita on noin 100 000 ja lähtöjä lähes 4 700. Asiakkaista 95 % on ulkomaalaisia. Painopiste on siirtymässä safareista vuokraukseen. Tämä edellyttää väyliltä hyvää kuntoa. Safariyrittäjien töissä on töissä 164 henkeä. Rovaniemen matkailu työllistää noin 900 htv ja ohjelmapalveluiden osuus on tästä noin 13 %. Välitön matkailutulo on 112 milj. euroa ja kokonaishyöty Rovaniemen seudulla 160 milj. euroa. Yrittäjät ovat todenneet, että maapallolla on paljon kesää, mutta vähän talvea. Polttoaineverokertymä oli poolin alueella 20,62 milj. euroa. Osa liikenteestä tulisi saada taajamaliikenteeksi teille.

## **Inari ja Saariselkä**

Matkailu, autotestaus ja luonnonvarat ovat kunnalle keskeisiä. Kunnan kehittämisen painopisteet ovat palvelut, edunvalvonta ja kansainvälistyminen sekä Saariselän alue. Kunnassa on 350 000 yöpymistä, jonka toivotaan kasvavan 750 000 yöpymiseen. Matkailijoista 40 % on ulkomaalaisia.

Kunta on laatimassa reittisuunnitelmaa. Kelkkailun lisäksi maastoliikenteeseen kuuluu mönkijäliikenne ja offroad liikenne. Metsähallitus saa kelkkamaksutuloa 50 000 euroa ja kelkkauraa on 1 500 km.

Saariselän pooli aloitti toimintansa 1987. Kunta huolehtii yksityismaiden luvista. Reittejä on 66 km ja uraa 1 000 km. Poolin budjetti on 39 000 euroa. Pooli hoitaa lanauksen. Kunta sijoittaa pooliin 10 000 ja Metsähallitus 5 000 euroa. Saariselän poolissa maksetaan 30 euroa/kelkka. Lumivarmuutta on marraskuu–huhtikuu. Päätoimintamuotona ovat ohjatut safarit. Paikalliset käyttävät uria niin paljon kuin mahdollista. Kulkuyhteyttä on jäillä 400 km, mikä ei ole ongelma. Saariselän reitit ovat pohjustettuja ja 5 metriä leveitä. Urat ja reitit eivät ole maisemallisesti parhailla paikoilla, koska seuraavat mm. poroaitoja. Erämaan reitti- ja uraongelma tulisi ratkaista. Metsähallituksen uraluvissa on monia erityisehtoja. Jos urat muutetaan reiteiksi, niin silloin on epäselvyyttä koiravaljakoiden sijoittamisesta samalle väylälle. Erämaassa ei ole ruuhkaa. Eri kulkumuodoille mahdollisuuksien mukaan omat väylät.

Palveluiden ja reittien hajasijoitusta tulisi välttää. Teille tulisi taajamissa saada kelkkailuoikeuksia.

Ylä-Lapin paikkakuntalaisten maksuttomat maastoliikenneluvat ovat kolmevuotisia. Ulkopaikkakuntalaisille uraluvat maksavat 34 euroa/kausi tai 9 euroa/vrk. Paliskuntien pyynnöstä lupaehtoja on tiukennettu. Yrittäjille ja erityisryhmille on erityislupia.

Maastoliikennettä valvovat Metsähallituksen erätarkastajat, poliisi ja rajavartijat. Inarissa on 1 500 km metsäautotietä. Ylä-Lapissa on 1 500 km uria; niitä ei juurikaan tarvita lisää.



## **Kittilän kunta/Levin matkailukeskus**

Levillä on 18 000 vuodepaikkaa ja noin 1 400 työntekijää. Matkailu on yli 90 prosenttisesti luontomatkailua. Matkailijoista 25 prosenttia on ulkomaalaisia. Alueella kävi vuonna 2003 noin 400 000 matkailijaa ja yöpymisiä oli 1,6 milj. Levillä on 26 safariyritystä. Levin poolilla on yksivuotiset sopimukset. Safariyritykset kokevat, että heidän rahoittamillaan reiteillä on vapaamatkustajia. Todettiin, että "läpimenokuntiin" kuten Enontekiölle on vaikea perustaa pooleja. Levillä hissiyhtiö hoitaa lanauksen. Yhtiöllä on viisi koneyksikköä, joista kaksi on aina reitillä. Vuosihoitokulut ovat 100 000 euroa, josta 60 000 euroa saadaan yrittäjiltä. Viikkotarra maksaa 20 euroa ja kausitarra 50 euroa. Hoidon nykyinen taso on noin 30 prosenttia tarvittavasta. Leviin on investoitu 550 milj. euroa. Levin investointivauhti on noin 50 milj. euroa vuodessa. Matkailun osuus Kittilän 160 milj. euron BKT:stä on 110 milj. euroa. Kittilän reittikokeilun kokemusten mukaan reittien suunnittelu maksaa 370 euroa/km. Kustannukset koostuvat kyläkokouksista, yleislinjauksista, maastotarkastelusta, kartoista ja kiinteistötiedoista sekä hallinnollisesta käsittelystä. Eteläisemmässä Suomessa suunnittelukustannukset ovat korkeammat maasto-, maakäyttö- ja maanomistusoloista johtuen.

Kittilän tasolla maapohjan lunastuskorvaukset ovat olleet metsämaan osalta 336 euroa/ha ja joutomaan osalta 84 euroa/ha ja kaava-alueella 840 euroa/ha. Raivattava puusto jäi maaomistajille. Kittilässä korvaustasoksi muodostui noin 84 euroa/km.

Raivauksen siltojen, rumpujen, opasteiden ja liikennemerkkien kustannukset olivat Kittilän kokeilussa noin 1 680 euroa/km. Kittilän kokeilun yhteydessä arviointiin, että nykyisten urien muuttaminen maastoliikennelain tarkoittamiksi moottorikelkkailureiteiksi maksaisi noin puolet uuden reitin perustamiskustannuksista.

Reittien kunnossapitoon kuuluu kauden alussa käyttöönottotarkastus, jossa varmistetaan, että tarvittavat opasteet ja vaarapaikkoja koskevat liikennemerkit ovat kunnossa ja että siltojen, rumpujen ja veräjien kunto on kelkkailulle ja lanauksikaluston käytölle turvallinen. Taukopaikkojen polttopuu- ja jätehuolto on kunnossa. Käyttöönottotarkastus, jonka yhteydessä tehdään vähäisiä huoltotöitä, maksoi Kittilän kokeilussa noin 17 euroa/km.

Lanauksen kustannukset olivat Kittilän kokeilussa keskimäärin 210 euroa/km.

## **Pohjois-Karjala**

Pohjois-Karjalan virkistysreittiyhdistys perustettiin vuonna 1991. Kunnilla on enemmistö hallituksessa ja yhdistys on perustettu kuntien aloitteesta. Uraa on kokonaisuudessaan 1 800 km, joista 1 200 km maalla ja 600 km vesistöissä. Mukana on 16 kuntaa ja 50 muuta toimijaa. Maankäytöstä on tehty maaomistajien kanssa kirjalliset sopimuksen muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Alueella on 6 500 kelkkaa, joista puolet hyötykelkkoja; 10 safariyritystä, 10 kelkkamyymälää. Yhteys itään on Niiralan rajanylityspaikan kautta. Kunnat ovat vaihtelevalla osuudella osallistuneet rakentamiseen. Kuntien sijoitukset uraston ylläpitoon ovat olleet 1 000–3 000 euroa vuodessa kunnan koosta riippuen. Kunnat eivät ole varautuneet uraston ylläpitokuluihin, vaan katsovat että käyttäjien tulee se maksaa. Elinkeino on mukana mm. rahoittamalla karttoja. Pohjois-Karjalan ongelmana on isojen matkailukeskittymien puuttuminen.

Kelkkalupakertymä on vain puolet välttämättömästä rahoitustarpeesta. Vuonna 2004 kertyi 90 000 euroa. Vuositasolla varojen käyttötarve on 300 000 euroa.

Pohjois-Karjalassa nähdään tarpeellisenä, että urat muutetaan pysyviksi reiteiksi. Nyt on ongelmana, että naapurimaakunnassa on maksuttomia yleisiä moottorikelkkailureittejä.

Nykyinen neljän metrin uraleveys tulisi leventää kuuteen metriin turvallisuus ja lumipeiton vuoksi. Lukuisat teiden ylitykset tulisi saada turvallisemmiksi. Poliisin ja tiehallinnon asiantuntemusta tulisi käyttää enemmän hyödyksi jo varhaisessa suunnitteluvaiheessa. Matkailuosapuoli pitää teitä ongelmallisena lyhyen ja epävarman käyttökauden vuoksi. Yleisesti toivotaan teiden moottorikelkkailukäyttöön enemmän joustavuutta. Kesähuoltoon tulisi sijoittaa nykyistä enemmän; mm. ojien ylitykset ovat huonossa kunnossa.

Ympäristökeskus on ollut hankkeessa rahoitusviranomaisena. Laajat ympäristövaikutusten arvioinnit ovat olleet rahoituksen ehtona. Ongelmana on ollut, että urat on pyritty sijoittamaan maastoon mahdollisimman haitattomasti. Tämä on osaltaan johtanut siihen, ettei ura sijaitse matkailullisesti hyvällä paikalla. Uria on myös liikaa jääalueilla, joka lyhentää käyttökautta. Urien valmistuttua ovat luontoa ja taimikoita koskevat vahingot käytännössä loppuneet. Kelkkailijat ovat jonkin verran valitelleet maksullisen uran laadusta.

Tärkeänä havaintona on, että reittihankkeeseen tulee varata riittävästi aikaa; vähintään viisi vuotta. Maakuntakaavassa urat ovat ohjeellisia yhteystarpeita.

### **Rovaniemen moottorikelkkatehdas**

Rovaniemen Bombardier–Nordtrack moottorikelkkatehdas on osa BRP inc. yhtiötä. Rovaniemen tehtaalla on töissä noin 250 työntekijää ja siellä valmistetaan 11 000 kelkkaa vuodessa. Tehtaan toiminta alkoi 1968. Vientiin menee 85 % tuotannosta. Maailman laajuinen kelkkatuotanto on vuodessa noin 200 000 kelkkaa. Tehtaan käsityksen mukaan ns. mönkijöiden (ATV) markkinoiden kasvu on huomattavasti moottorikelkkamarkkinoita suurempi. Pohjoismaissa rekisteröitiin 16.973 kelkkaa vuonna 2003 ja muualla Euroopassa 1 500 kelkkaa. Päämarkkina-alue on USA ja Kanada. Kelkkatyyppit jakautuvat seuraavasti: 1/3 urheilukelkat, 1/3 hyötykelkat ja 1/3 retkeilykelkat.

ATV -ajoneuvoja on noin 3 500. Niitä on rekisteröity vähän, koska silloin pitää maksaa keskimäärin 16 %:n vero.

Reittejä tulisi saada myös eteläiseen Suomeen ja reiteillä tulisi olla riittävät palvelut. Reiteille siirtyminen on ongelma taajamissa. Mm. USA:ssa reiteille siirtyminen teitä pitkin on sallittu.

### **Paliskuntain yhdistys**

Suomessa on 5 300 poronostajaa. Näistä 700:lla porotalous on päätoimeentulolähde ja 700:lla tärkeä toimeentulolähde. Moottorikelkkailureitit ovat välttämättömiä ja ne tulisi tehdä yhdessä porotalouden kanssa. Moottorikelkkailureitit eivät saa vaikeuttaa porotalouden asemaa. Nyt niistä on haittaa porotaloudelle. Paliskuntain yhdistyksen mukaan kysymyksessä on laiturien käyttö erinäisiin tarkoituksiin. Laitumilla on myös muita ongelmia, kuten hevoset, koirat, pyörät ja metsäautotiet. Poroisännät tekevät todistukset työkelkoista (alv-selvitys tulee jo nyt tehdä). Porotalous on matkailuun verrattuna pieni elinkeino. Ns. poromatkailuhankkeessa on mukana noin 80 tilaa.

### **Moottorikelkkamatkailun kehittämisprojekti**

Moottorikelkkamatkailun kehittämisprojekti käynnistyi huhtikuussa 1997 Kittilän kunnan, Lapin liiton, Euroopan Aluekehitysrahaston, ympäristöministeriön, Metsähallituksen, Lapin TE-keskuksen, Kittilän työvoimatoimiston ja Levin Matkailu Oy:n rahoituksella. Selvityksen laati Suunnittelukeskus Oy. Selvityksessä asetettiin moottorikelkkamatkailun kehittämiselle yleiset, rahoitusta koskevat sekä lainsäädännölliset tavoitteet.



*Yleiset tavoitteet:*

1. Suomeen tulee rakentaa kysyntää ja tarpeita vastaava, riittävän laajuinen moottorikelkkailureitistö.
2. Moottorikelkkailureitistöä tulee kehittää julkisena palveluna maastoliikennelain mukaisesti perustettavina virallisina reitteinä.
3. Kuntien tulee ottaa nykyistä selkeämmin vastuu reittien suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon toteuttamisesta.
4. Moottorikelkkailua varten tulee organisoida erillinen valtakunnallinen organisaatio huolehtimaan koulutuksesta, tiedotuksesta ja edunvalvonnasta.

*Rahoitusta koskevat tavoitteet:*

1. Suomen moottorikelkkailureitistöjen kunnossapitoon tulee kehittää pysyvä rahoitusjärjestelmä.
2. Moottorikelkkailureitistön rakentamiseen käytettävä julkinen rahoitus tulee kohdistaa yksinomaan maastoliikennelain mukaisten reittien rakentamiseen.
3. Kunnossapidon rahoitukseen tarvittavat varat tulee kerätä moottorikelkkojen omistajilta.
4. Reittien kunnossapidon rahoittamiseksi tulee ottaa käyttöön moottorikelkan vuotuinen käyttömaksu 50 euroa/kelkka.
5. Kerättävät varat tulee ohjata kokonaisuudessaan reitistön kehittämiseen.
6. Varojen jakamiseen tulee luoda jakoperusteet, jotka perustuvat reittien luokitukseen.

*Lainsäädännölliset tavoitteet:*

1. Moottorikelkkailureittien rahoitus tulee turvata.
2. Mallin tulee olla riittävän yksinkertainen ja kohtuuhintainen
3. Moottorikelkkailureittien tulee olla julkinen palvelu, jonka järjestämisessä ensisijainen vastuu on kunnilla.
4. Kunnossapidon tulee olla pääasiassa käyttäjien rahoittamaa. Reittien rakentamisen rahoituslähteinä tulevat kysymykseen valtio ja kunnat. Lisäksi hankkeisiin tulee voida myöntää EU rahoitusta.
5. Kaikissa ehdotuksissa on pyritty kehittämään sellainen ratkaisu, joka edellyttäisi mahdollisimman vähäisiä lakimuutoksia. ErillISRatkaisuja tai -lakeja ei pidetty tavoiteltavina eikä poliittisesti mahdollisinaan.

# 3

## **Moottorikelkkailu muissa Pohjoismaissa ja Pohjois-Amerikassa**

Kaudella 1997–1998 myytiin maailmanlaajuisesti 260 000 moottorikelkkaa, joista 63 % Yhdysvalloissa, 26 % Kanadassa ja 6 % Skandinaviassa.

### **Ruotsi**

Ruotsissa moottorikelkalla ajamiseen maastossa ei tarvita maaomistajan lupaa. Maastossa ajaminen on kuitenkin kielletty lumipeitteisillä metsämailla, joissa on lumipeitteestä mitattuna alle kahden metrin mittaista taimikkoa ja nuorta metsää, lumipeitteisillä peltoalueilla, jos on ilmeistä, että ajaminen voi vahingoittaa maa-aluetta, kansallispuistoissa ja useimmilla luonnonsuojelualueilla sekä erityisillä hallituksen määräämillä tunturialueilla. Teillä ajaminen on pääsääntöisesti kielletty. Yleisten kieltojen lisäksi kunnat ja lääninhallitus voivat antaa lisäkieltoja tai rajoituksia.

Korkein sallittu nopeus on 70 km/h. Liikennevakuutus on pakollinen. Ajajalla tulee olla moottorikelkan kuljettajatodistus.

Moottorikelkkailureitti, jonka pitäjänä on valtio tai kunta, on yleinen kelkkailureitti. Lisäksi valtio tai kunta voi päättää siitä, tuleeko muusta/yksittäisestä reitistä yleinen. Yksityisten reittien pitäjä voi vaihdella. Tavallisinta on, että paikalliset moottorikelkkakerhot vastaavat reittien rakentamisesta, käytöstä ja ylläpidosta. Tunturialueiden reittiverkostojen ylläpitäjä on useimmiten valtio. Yleinen reitti merkitään erityisellä merkillä, josta tietää kysymyksessä olevan yleisen reitin. Reitin käyttömaksua ei ole.

### **Norja**

Norjassa moottorikäyttöistä ajoneuvoa voi lumipeitteen aikana käyttää välttämättömiin kuljetuksiin. Finnmarkissa ja Pohjois-Tromsassa moottorikelkkaa voi käyttää kelkkaurilla, jotka lääni on kuntien tekemien esitysten pohjalta hyväksynyt. Kaiken moottorikäyttöisen liikenteen tulee maastossa ja jääpeitteisillä vesialueilla tapahtua vahinkoa ja haittaa aiheuttamatta. Taajamien ulkopuolella on suurin sallittu nopeus 70 km/h ja taajamissa 50 km/h. Liikennevakuutus on pakollinen. Kuljettajalla edellytetään ajokorttia. Teillä ajaminen on kielletty.

Moottorikelkkailureitti sijoitetaan mikäli mahdollista auraamattomille teille ja erilleen perinteisistä laduista. Moottorikelkkailureittejä ei saa sijoittaa luonnonsuojelu-, ulkoilu-, eikä erämaa-alueille. Reittejä ei saa käyttää 5.5.–30.6 välisenä aikana. Lääni voi päättää myös muista rajoitusajankohdista silloin kuin sitä pidetään välttämättömänä mm. porotalouden vuoksi.

Kunnat vastaavat reittien merkinnästä ja kustannuksista sekä tiedottamisesta.

Moottorikelkkasafareita ei sallita, koska safarit eivät ole välttämätöntä ajoa eivät täytä vaatimusta "erityinen tarve". Finnmarkissa ja Pohjois-Tromsassa on erityismääräykset virkistyskäyttöön varatuilla moottorikelkkailureiteillä. Perustettu reittejä saavat käyttää myös matkanjärjestäjät ja matkailijat. Reittejä ei kui-

tenkaan voida perustaa kyseistä tarkoitusta varten. On tärkeää, että reitistö perustetaan siten, että välttämätön tarve matkailuelinkeinon yhteydessä voidaan hoitaa. Reittien käyttömaksua ei ole.

## **USA ja Kanada**

Pohjois-Amerikassa on noin 2,3 milj. rekisteröityä moottorikelkkaa, noin 4 milj. kelkkailijaa ja noin 370 000 km moottorikelkkailureittejä. Kelkkailijoiden lajiinsa liittyvä vuotuinen kokonaiskulutus on yli 9 miljardia \$. Pohjois-Amerikassa on lähes 3 000 moottorikelkkakerhoa. Yhdysvalloissa on 27 osavaltiojärjestöä ja Kanadassa 12 provinssi- ja territoriojärjestöä.

Pohjois-Amerikassa kelkkakerhot ja järjestöt vastaavat moottorikelkkailureiteistä yleensä yhteistyössä provinssin, osavaltion ja kunnan kanssa. Yleisesti toimitaan "käyttäjä maksaa" periaatteen mukaisesti. Myös moottorikelkkojen käyttölupamaksuista osa palautetaan runkoreittien rakentamiseen ja ylläpitoon. Osa rahoituksesta tulee kelkkakerhojen keräyksillä, tarvikemyynnillä ja talkoilla. Julkista rahoitusta on voitu ohjata kunnille tai moottorikelkkakerhoille. Useilla alueilla on pooleja, joissa on mukana myös matkailuelinkeino. Moottorikelkkailureitit ovat monikäyttöisiä. Ne soveltuvat myös patikointiin, ratsastukseen, maastopyöräilyyn tms, joka on mahdollistanut rahoituspohjan laajentamisen. Moottorikelkkailureittien ylläpito maksoi noin 555–1388 \$/km (vuonna 1998).

### **Wisconsin, USA**

Wisconsinin osavaltiossa on 40.000 km moottorikelkkailureittejä ja moottorikelkkoja noin 192 000. Reiteistä 82 % on yksityisillä mailla. Reiteille haetaan vuosittain lupa maanomistajilta. Maanomistajille ei makseta korvausta. Osa reiteistä on metsä- ja muilla teillä. Reittien perustamiseen teille ja kaduille on saatava kunnan lupa. Vesialueille reittejä ei perusteta lainkaan. Useat osavaltiot palauttavat osan moottorikelkkojen rekisteröintimaksusta reittien rakentamiseen ja ylläpitoon. Osavaltiot maksavat avustukset reittimailia kohti. Reitit rahoitetaan kattojärjestön tuella, jäsenmaksuilla, rekisteröintimaksulla (10 USD/vuosi) ja polttoaineveron palautuksella. Matkailijoille ei ole erillistä käyttömaksua. Matkailijoiden aiheuttamat kulut korvaa osavaltio (900 000 USD/vuosi).

### **Quebeck, Kanada**

Quebeckin osavaltio on moottorikelkkailun kannalta kehittynein osavaltio. Moottorikelkkailu on siellä tärkein talvimatkailun tuoteryhmä. Useat moottorikelkkailureitit on rakennettu provinssien tuella. Quebeckissä reittien käytöstä peritään käyttömaksua ja 3500 tehtävään koulutettua valvojaa valvoo reitistöä. 32 250 kilometrin pituista reittiverkostoa hoidetaan yli 400 reittilanalla ja työmäärä on noin 800 000 tuntia. Budjetti on 10 milj. \$. Vuotuinen rekisteröintimaksu on 62 CAD ja reittimaksu 125 CAD. Rekisteröintimaksun kerääjä on Quebeckin hallitus. Toisin kuin USA:ssa Kanadassa ei palauteta polttoaineveroa reitistöjen hoitamiseen.

# 4

## Työryhmän tarkastelemat rahoitustavat ja niiden vertailua

### Käytössä olevia vero-, maksu- ja valtionapujärjestelmiä

#### Ajoneuvovero

*Autoverolain (1482/1994)* mukaan ajoneuvosta on ennen sen rekisteröintiä suoritettava valtiolle autoveroa.

*Ajoneuvoverolain (1281/2003)* mukaan ajoneuvosta on suoritettava ajoneuvoveroa. Ajoneuvovero muodostuu henkilö- ja pakettiautoilta kannettavasta perusverosta sekä käyttövoimaverosta, joka vastaa aikaisempaa ns. dieselveroa. Ajoneuvohallintokeskus toimittaa veron maksuunpanon ja huolehtii veron maksuunpanoon ja perimiseen liittyvistä tehtävistä.

Vuoden 2004 alusta tuli voimaan uusi ajoneuvoverolaki, joka korvaa moottoriajoneuvolain (1966) sekä ajoneuvoverolain (1996). Veroperusteet eivät muuttuneet. Uusi laki on verotettavan tarpeet yksilöidymminkin huomioiva ja nykyaikainen laskutusjärjestelmä. Verovelvollinen on aina auton haltija tai jos rekisteriin ei ole merkitty haltijaa, verovelvollinen on omistaja. Vero on ajoneuvokohtainen juokseva vero; auton verokausi on 12 kk:n ajanjakso, joka alkaa kun auto tulee rekisteriin tai kun verovelvollinen muuttuu. Vero voidaan maksaa kertaerässä tai osina. Verovelvollisuuden päättymisen jälkeen palautetaan ennakkoon maksettua veroa. Vapautusta verosta voidaan myöntää vammaisuuden perusteella.

Valvonnasta vastaavat poliisi, tulli ja katsastus. Valvonta perustuu atk-valvontaan. Siten kuittia maksusta ei tarvitse pitää mukana.

#### Ratavero ja ratamaksu

- Rataverolaki (605/2003)
- Rautatielaki (198/2003)

Valtion rataverkon käyttämisestä on peritty ratamaksua vuodesta 1990 lähtien. Vuodesta 2001 lähtien ratamaksu on koostunut kolmesta maksusta: perus-, haitta- ja lisämaksusta. Perusmaksu on korvannut junaliikenteen radan pidolle aiheuttamaa rajakustannusta ja haittamaksu on kattanut onnettomuus ja päästökustannuksia. Lisämaksulla on katettu radanpidon kiinteitä kustannuksia. Ratamaksut on perinyt Ratahallintokeskus, joka on käyttänyt ratamaksutulot perusradanpitoon.

Uudessa rautatielaissa on otettu huomioon Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi 2001/14 EY. Sen mukaan radan käyttäjiltä voidaan periä mm, niukkuusmaksua, haittamaksua, lisämaksua ja kapasiteetin varausmaksua.

Lain käsittelyn yhteydessä perustuslakivaliokunta katsoi maksuille olevan ominaista, että ne ovat korvaus tai vastike julkisen vallan palvelusta; muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan veroja. Siten ratamaksun perusmaksu on valtiotasäntöoikeudellisessa mielessä maksu. Muut ovat veroja, koska niihin sisältyy vastikkeen ylittäviä suorituksia. Rautatielakia käsiteltiin siten verolain vaatimalla tavalla.

Verotuksen toimittamisesta ja valvonnasta huolehtii Ratahallintokeskus. Keskus toimii myös rataverkon haltijana ja rautatieviranomaisena ja toimii myös ratamaksun perusmaksun perijänä.

## **Yksityisten teiden valtionapu**

- Yksityistielaki (358/1962)

Yksityistielain 93 §:n mukaisesti valtio voi avustaa yksityisteiden parantamista. Avustuksen suuruus valtion menoarviossa oli vuonna 2004 noin 11 milj. euroa. Yksityistielain 93 a §:ssä on määritelty valtionavustuksen enimmäismäärä. Valtionavustuksen osuus on yleensä 50–70 % parantamishankkeen kustannusarviosta. Parantamisen valtionavustus on harkinnanvarainen ja suuren kysynnän vuoksi avustettavat parantamishankkeet asetetaan kiireellisyysjärjestykseen.

Avustuksen jakaa Tiehallinto. Valtionapua haetaan tiepiiriltä. Hakuohjeet ja kunnossapito-ohjeet löytyvät Tiehallinnon internet-palvelun yksityisteiden sivuilta.

Tiepiiri päättää avustuksen myöntämisestä ennen sen vuoden loppua, jona se on jätetty. Päätöksessä määritetään mm. kunnossapitoluokka, mutta ei valtionavustuksen suuruutta, joka on harkinnanvarainen. Myönteinen päätös on voimassa toistaiseksi. Tiepiiri lähettää tiekunnalle vuosittain toukokuussa arvion asianomaiselta vuodelta maksettavista valtionavustuksista. Avustus maksetaan kunnossapitokauden lopussa. Tiekunta voi uudella hakemuksella muuttaa mm. kunnossapitoluokkaa.

## **Öljysuojarahasto**

Öljysuojarahasto on ympäristöministeriön hoidossa oleva valtion talousarvion ulkopuolinen rahasto. Se huolehtii eräissä tapauksissa öljyvahinkokustannusten korvaamisesta. Maksettavista korvauksista päättää rahaston johtokunta, jonka valtioneuvosto asettaa kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Varat toimintaansa rahasto saa öljysuojajamaksun kertymästä ja osittain siirroista valtion talousarviosta.

## **Televisiomaksu**

- Laki valtion televisio- ja radiorahastosta (745/1998)
- Asetus radiolaitteista (859/1992)

Television käyttämiseen on hankittava televisiolupa, jonka myöntää Telehallintokeskus. Televisiolupaa on haettava kirjallisesti tai suullisesti. Televisiolupa on myönnettävä hakijalle, jollei ole ilmeistä, että hakija ei noudata televisiolutia koskevia säännöksiä.

Televisiolupa on säilytettävä siellä, missä televisiota vakituisesti säilytetään. Televisiolupa on vaadittaessa esitettävä Telehallintokeskuksen määräämälle tarkastajalle. Elinkeinonharjoittajalla tai yhteisön toimipaikassa käytössä olevia televisioita varten tulee olla yksi televisiolupa jokaista vakituista toimipaikkaa kohti. Televisiolupa on voimassa hakemispäivästä tai hakijan ilmoittamasta myöhemmästä päivästä.

Valtioneuvoston määräämät maksut television käyttämisestä voidaan periä ilman tuomiota tai päätöstä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosotto-toimin annetussa laissa säädetään. Television käyttämisestä ilman TV-lupamaksua peritään tarkastusmaksu.

Tarkoitusta varten on valtion talousarvion ulkopuolinen valtion televisio- ja radiorahasto, jota hoitaa Viestintävirasto. Rahastoa koskevassa laissa on säädetty mm. rahaston varojen käytöstä, maksunsuuruuden määräämisestä, maksuvelvollisuudesta, ilmoitusvelvollisuudesta ja tarkastajista sekä television käyttäjärekisteristä. Valtioneuvosto päättää kalenterivuositteittäin käyttösuunnitelmassa rahaston varojen jakamisesta eri käyttötarkoituksiin. Rahaston varoja suoritetaan Yleisradio Oy:lle valtionvarainministeriön hyväksymänä erinä käyttösuunnitelman ja yhtiön rahoitustarpeen mukaisesti.

## **Riistanhoitomaksu**

- Laki riistanhoitomaksusta ja pyyntilupamaksusta (616/1993)
- Metsästysasetus
- Valtioneuvoston asetus riistanhoitomaksusta ja pyyntimaksusta annetun päätöksen 1 § muuttamisesta

Jokaisen metsästyksen harjoittajan tai metsästyksen johtajana toimivan on metsästyksvuosittain maksettava valtiolle riistanhoitomaksu.

Valtion talousarvioon otetaan vuosittain vähintään sitä määrää vastaava määräraha, jonka kolmen edellisen vuoden metsästäjämäärien perusteella arvioidaan samana vuonna kertyvän riistanhoitomaksuina. Määrärahaa voidaan riistanhoidon lisäksi käyttää riistanhoitoyhdistysten käyttö- ja pääomamenoihin, ryhmävakuutuksiin sekä kokeilutoimintaan ja muuhun riistatalouden edistämiseen.

Maa- ja metsätalousministeriö myöntää Metsästäjien keskusjärjestön hakemuksesta riistanhoitomaksuina kertyvistä varoista määrärahat järjestöille käytettäväksi metsästyslain mukaisten tehtävien suorittamiseen.

## **Kalastuksenhoitomaksu ja viehekalastusmaksu**

- Kalastuslaki (286/1982)

Jokaisen kalan pyyntiä harjoittavan henkilön on suoritettava valtiolle kalastuksenhoitomaksu. Poikkeuksena on alle 18-vuotiaat ja yli 65 onkijat ja pilkkijät. Jokaisen viehekalastusta harjoittavan 18–64-vuotiaan henkilön on suoritettava valtiolle vuosittain viehekalastusmaksu.

Kalastuksenhoitomaksu on 20 euroa kalenterivuodelta tai kuusi euroa kultakin enintään seitsemän vuorokauden kalastusjaksolta. Maa- ja metsätalousministeriö perii maksut elinkustannusindeksin nousua vastaavasti tarkistettuna.

Viehekalastusmaksu on 27 euroa kalenterivuodelta tai kuusi euroa seitsemän vuorokauden kalastusjaksolta kunkin sellaisen läänin osalta, jonka alueella kalastusta harjoitetaan.

Todistus kalastuksenhoitomaksun ja viehekalastusmaksun maksamisesta on pidettävä mukana kalastusta harjoitettaessa sekä vaadittaessa näytettävä vesialueen omistajalle tai kalastusoikeuden haltijalle tai kalastuksen valvojalle.

Valtion talousarvioon otetaan kalatalouden valtakunnalliseen ja alueelliseen edistämiseen vuosittain määräraha, joka vastaa ainakin sitä määrää, mikä kolmen edellisen vuoden aikana kalastuksenhoitomaksun suorittaneiden henkilöiden keskimääräisen lukumäärän perusteella kalastuksenhoitomaksuina kertyisi. Kalastuksenhoitomaksuina kertyneet varat käytetään kalavesien omistajille kalavesien käytöstä maksettaviin korvauksiin, kalastusalue toiminnan ja kalastusalan järjestöjen toiminnasta, kalatalouden edistämisestä sekä valtiolle maksun kannosta aiheutuvien menojen maksamiseen. Korvaukset maksaa asianomainen maaseutuelinkeinopiiri maa- ja metsätalousministeriön vahvistamien perusteiden mukaan.

Asianomainen ministeriö pitää kertyvien kalastuksenhoitomaksujen seurantaa, mainittujen varojen jakamista, kalatalouden suunnittelua, päätöksenteon valmistelua ja muiden kalatalouteen liittyvien tehtäviensä hoitamista varten tarpeellista kalastuksenhoitomaksurekisteriä. Rekisteriä pidetään automaattisen tietojenkäsittelyn avulla. Rekisterin sisältö on määritelty kalastuslaissa.

Viehekalastusmaksuina kertyneet varat jaetaan, valtiolle maksun kannosta ja varojen jakamisesta aiheutuneilla kuluilla vähennettynä, kalenterivuosittain kalavesien omistajille korvauksena heidän omistamiensa kalavesien käyttämisestä viehekalastukseen. Korvaukset myöntää maa- ja metsätalousministeriön määräämissä rajoissa asianomainen maaseutuelinkeinopiiri. Varojen jaossa on otettava huomioon vesialueeseen kohdistuva viehekalastusrasitus.



## **Työryhmän tarkastelemat moottorikelkkailureittien rahoitustavat ja niiden arviointi**

Työryhmä tarkasteli ja arvioi seuraavia moottorikelkkailureittien rahoitustapoja:

- a) Moottorikelkkailureittien rahoitus pidetään nykyisellä pohjalla
- b) Muutetaan maastoliikennelakia siten, että moottorikelkkailureittien käytöstä voidaan periä reittikohtainen maksu
- c) Moottorikelkkailureittejä tuetaan valtion talousarviosta
- d) Moottorikelkkailureittejä tuetaan valtion talousarviosta ja sen lisäksi otetaan käyttöön yleisten moottorikelkkailureittien käyttömaksu
- e) Moottorikelkkailureittejä tuetaan valtion talousarviosta ja sen lisäksi otetaan käyttöön vuosittain suoritettava ajoneuvovero
- f) Osa moottorikelkkailureiteistä tuotetaan valtion kustannuksella

### **a) Moottorikelkkailureittien rahoitus pidetään nykyisellä pohjalla.**

Nykyisen rahoituksen ongelmana on, etteivät moottorikelkkailureitit kuulu liikenneväylärahoituksen eivätkä myöskään liikuntapaikkarahoituksen piiriin. Vaikiintunut rahoituspohja puuttuu. Rahoitus on ollut vapaaehtoista, paikallisista tarpeista lähtevää. Rahoitus on myös tilapäistä ja monista lähteistä koostuvaa. Moottorikelkkailureittejä on voitu rakentaa lähinnä vain Pohjois-Suomeen, jossa on voitu tehokkaasti käyttää työministeriön ja EU:n rahoitusmahdollisuuksia. Rahoitus on kohdistunut lähinnä suunnitteluun ja rakentamiseen. Ylläpidon (lanauksen) rahoitus on ollut ongelmallista.

Moottorikelkkailureittien käytöstä ei yleisenä liikennepalveluna saa periä maksua. Sen sijaan moottorikelkkaurien käytöstä on voitu periä reitti- ja ylläpitäjakohtaisia maksuja. Moottorikelkkailureitit ovat olleet lähes poikkeuksetta kuntien vastuulla. Uria ovat rakentaneet kuntien ja valtion lisäksi myös yksityiset tahot kuten safariyritykset, majoitusliikkeet ja kelkkakerhot. Urien käytöstä perityt maksut eivät ole kattaneet uran rakentamisesta ja ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

Sekä reittien että urien rahoittamiseen on etenkin merkittävien matkailukeskusten lähiympäristöissä luotu pooleja. Pooleilla on laajennettu rahoituspohjaa siten, että myös yritysalamä, kuten huoltamot, majoitus- ja ravitsemisliikkeet, safariyritykset ja kauppa osallistuvat reittien pitokustannuksiin. Osallistuminen on ollut vapaaehtoista ja usein vuosittain erikseen sovittavaa. Rahoitus on painottunut erityisesti lanauksustannusten kattamiseen.

Nykyisessä rahoitustilanteessa ei toteudu maastoliikennelain mukaisella menettelyllä perustettavia moottorikelkkailureittejä suosiva tavoite. Moottorikelkkailumatkailupalvelut eivät nykyisellä rahoituspohjalla toteudu matkailua tehokkaasti tukevalla tavalla. Erityisesti ylikunnallisille reiteille ei löydy luontevaa toteuttajaa. Rakentamisen rahoittaminen on ongelmallista erityisesti Etelä- ja Keski-Suomessa, jossa kuntien, EU:n ja työministeriön rahoitus on vähäisempää. Moottorikelkkailureittien toteuttamisen rahoituksen puutteet ja yhteyden perustamisen helppous suuntaavat kelkkailua jälle, joka on vaarallista. Jäyhteydet lyhentävät merkittävästi kelkkailukautta ja haittaavat siten matkailun kehittymistä. Moottorikelkkamatkailun kehittyminen on pitkälti yksityisten moottorikelkkakerhojen ja yksityisten moottorikelkkaurien varassa.

Työryhmä lähtee siitä, että nykytuotoinen moottorikelkkailureittien rahoitus muodostaa pääosan reittien rahoituksesta myös jatkossa. Työryhmä katsoo kuitenkin, että moottorikelkkailureittien rahoitusta on tarpeen parantaa nykyisestä ja saattaa pysyvämälle pohjalle.

**b) Muutetaan maastoliikennelakia siten, että moottorikelkkailureittien käytöstä voidaan periä reittikohtainen maksu.**

Maastoliikennelakia voitaisiin muuttaa siten, että moottorikelkkailureittien käytöstä voisi periä reittikohtaisen maksun. Moottorikelkkailureitit ja moottorikelkkaurat tulisivat rahoituksen suhteen tasavertaisiksi, joka edistäisi maastoliikennelain mukaisten reittien toteutumista. Moottorikelkkailureitit ja moottorikelkkaurat muodostavat nykyisellään verkoston, jossa on paljon eri tahojen ylläpitämiä väyliä. Väyläkohtaiset maksut eivät kuitenkaan edistäisi matkailun kehittymistä. Maksut olisivat eräänlaisia tietulleja, jotka soveltuisivat huonosti usean tahon ylläpitämän reittiverkoston rahoitukseen.

Valvonta olisi ongelma, koska moottorikelkkailureitit julkisena liikennepalveluna olisivat poliisin valvonnan piirissä ja moottorikelkkaurat uran pitäjän yksityisen valvonnan piirissä. Joka tapauksessa reittikohtaisista maksuista seuraa monitahoisen valvonnan tarvetta. Reitti- ja urakohtaiset maksut eivät kattaisi kaikkia kustannuksia. Käyttäjä maksaa periaate toteutuisi.

Työryhmän mielestä ”käyttäjä maksaa” periaate on sinänsä tavoiteltava periaate. Työryhmä katsoo kuitenkin, että reittikohtaiset maksut eivät sovellu reittien rahoittamisen pohjaksi. Reittikohtaiset maksut olisivat ”tietulleja”, joiden perimiseen ja valvontaan liittyy huomattavia käytännön ongelmia. Moottorikelkkailureitit muodostavat Suomen olosuhteissa verkoston, jossa on paljon eri tahojen pitämiä reittejä.

**c) Moottorikelkkailureittejä tuetaan valtion talousarviosta.**

Moottorikelkkailureittejä voitaisiin tukea suoraan valtion varoista, joko ottamalla valtion talousarvioon uusi moottorikelkkailureittien valtionapumomentti tai laajentamalla jo olemassa olevan valtionapumomentin (esim. yksityisten teiden valtionavut) käyttötarkoitusta. Siten moottorikelkkailureittejä voitaisiin rahoittaa yleisistä verovaroista samaan tapaan kuin yksityisiä teitä. Eräänä perusteena olisi se, että moottorikelkkojen polttoaineesta maksetaan polttoaineveroa ja matkailutulojen kasvun myötä myös verotulot kasvavat. Valtion menot kasvaisivat, joskin menojen lisäys olisi harkinnanvaraista. Mahdollinen avustus ei kattaisi väylien perustamisesta ja pitämisestä aiheutuvia menoja. Siten myös nykyinen rahoitus pohja (mm. poolijärjestelyt, työllisyysvarat) tulee säilyttää. Avustukset tulisi kohdentaa vaikuttavuuden aikaansaamiseksi esimerkiksi vain ylikunnallisiin moottorikelkkailureitteihin. Valtionavustuslaissa (688/2001) on säädetty niistä perusteista ja menettelytavoista, joita noudatetaan myönnettäessä valtionavustuksia. Koska kysymyksessä olisi harkinnanvarainen avustus, rahoittaminen ei vaadi erityislainsäädäntöä.

Työryhmä katsoo, että moottorikelkkailureittejä voitaisiin tukea suoraan valtion varoista, joko ottamalla valtion talousarvioon uusi moottorikelkkailureittien valtionapumomentti tai laajentamalla jo olemassa olevan valtionapumomentin (esimerkiksi yksityisten teiden valtionavut) soveltamisaluetta.

**d) Moottorikelkkailureittejä tuetaan valtion talousarviosta ja sen lisäksi otetaan käyttöön yleisten moottorikelkkailureittien käyttömaksu.**

Vaihtoehdon mukaan moottorikelkkailijan on maksettava valtiolle maksu, joka oikeuttaa ajamaan yleisessä käytössä olevilla moottorikelkkailureiteillä. Maksua eivät maksaisi ne, jotka eivät reittejä käytä. Käyttäjä maksaa periaate toteutuisi yleisellä tasolla. Poro- ja metsätalouden harjoittajat, kalastajat ja ne jotka kelkkailevat lähinnä vain jäällä eivät joutuisi siten maksamaan käyttömaksua. Maksun tuotto jäisi



huomattavasti vähäisemmäksi, kuin kaikkia kelkkoja koskeva vero. Noin 100 000 kelkasta vain osa maksaisi reittimaksun. Kelkkojen ja reittien käyttöä ja käyttäjien maksuhalukkuutta ei ole valtakunnallisesti selvitetty, joten maksuhalukkuutta koskevia arvioita ei voi esittää. Yleisiä moottorikelkkailureittejä on perustettu vähän, jonka johdosta yleisten moottorikelkkailureittien käyttömaksutuotto voidaan arvioida vähäiseksi. Maksun tuotto olisi täysin riittämätön moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittamiseen. Maksumenettely voitaisiin rinnastaa mm. televisiolupaan. Maksun valvonta olisi huomattavan paljon ongelmallisempaa kuin tieliikenteen maksujen valvonta. Valvonta olisi tehokasta vain matkailukeskusten ja taajamien läheisyydessä. Reittimaksun tulisi olla melko korkea, jotta sillä olisi merkitystä reittien rahoituksen turvaamisen kannalta. Maksun yleisen kohdentumisen vuoksi järjestelmän toteuttaminen vaatisi verolain säätämistä, jonka nojalla yleisessä käytössä olevien moottorikelkkailureittien käyttämisestä tulee suorittaa ajoneuvoveroa. Tarvittavat muutokset voitaisiin tehdä ajoneuvoverolakiin.

Työryhmä katsoo, että kaikkien käytössä olevia yleisiä, maksuttomia moottorikelkkailureittejä on niin vähän, etteivät ne käytännössä mahdollista yleisen moottorikelkkailureittimaksujärjestelmän käyttöönottoa. Yleisluonteisen kohdentumisensa vuoksi maksu olisi luonteeltaan fiskaalinen ja rinnastuisi ajoneuvoveroon. Vähäisen tuoton vuoksi järjestelmä ei olisi kustannustehokas. Lisäksi se olisi vaikeasti valvottava.

**e) Moottorikelkkailureittejä tuetaan valtion talousarviosta ja sen lisäksi otetaan käyttöön vuosittain suoritettava ajoneuvovero.**

Koska moottorikelkat ovat rekisteröityjä ajoneuvoja, voitaisiin niiden haltijoille lähettää ulosottokelpoinen vuosiveromaksu. Maksun keräämiseen on ajoneuvohallintokeskuksella valmis järjestelmä, jolloin veron kerääminen olisi edullisesti järjestettävissä. Vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi ajoneuvoverolain muuttamista siten, että moottorikelkka kuuluisi verovelvollisuuden piiriin.

Tietyt ryhmät tulisivat vaatimaan vapautusta verosta. Näitä olisivat mm. poro- ja metsätalouden harjoittajat, kalastajat ja ne vapaa-ajankelkkailijat, jotka eivät reittejä käytä. Tämä lisäisi veron kannon kustannuksia. Vero tuottaisi eniten esitetyistä vaihtoehdoista. Siitä huolimatta tämäkään tulo ei riittäisi olemassa olevien moottorikelkkailureittien ylläpitämiseen vaan muutakin rahoitusta tarvittaisiin. Verotettava kelkkakanta on pienehkö verojärjestelmän tuottavuuden kannalta. Vero olisi luonteeltaan fiskaalinen eikä ”käyttäjä maksaa periaate” toteutuisi. Vero jouduttaisiin maksamaan käyttöä palvelua tai ei. Veron voitaisiin katsoa olevan luonteeltaan ”haittavero”, mikä ei edistäisi moottorikelkkamatkailua. Katsastus ei voisi valvoa maksun suorittamista, koska moottorikelkkoja ei katsasteta.

Ajoneuvohallintokeskuksella on rekisteröityjä ajoneuvoja koskeva kustannustehokas veronkantojärjestelmä. Työryhmän mielestä moottorikelkkojen nykyinen määrä, noin 100.000, ei puolla yleisen vuosittain suoritettavan ajoneuvoveron keräämistä. Kaikkia rekisteröityjä moottorikelkkoja koskeva vero olisi tuotoltaan liian vähäinen vaikka veronkantojärjestelmä sinänsä olisi edullinen. Moottorikelkkaa elinkeinojen harjoittamisessa tarvitsevat tahot vastustavat vuosittaista ajoneuvoveroa. Moottorikelkkailu jääpeitteisillä vesialueilla on yleiskäyttöoikeutta, joka ei puolla palveluiden rahoittamiseksi kerättävää veroa. Myöskään tällä hetkellä tuotettujen palveluiden vähäisyys ei puolla veron käyttöön ottoa. Moottorikelkkojen käyttöön ei liity sellaisia muista moottoriajoneuvoista poikkeavia erityisiä ympäristöhaittoja, jotka edellyttäisivät haittaveron asettamista moottorikelkoille. Vero olisi luonteeltaan fiskaalinen eikä ”käyttäjä maksaa periaate” toteutuisi. Veroon liittyisi valvontaongelmia, koska moottorikelkkoja ei katsasteta vuosittain.

**f) Osa moottorikelkkailureiteistä tuotetaan valtion kustannuksella.**

Kunnat tai muut moottorikelkkailureiteistä vastaavat tahot voisivat ostaa reitin-pitopalveluita tiehallinnolta. Toisaalta valtio voisi osoittaa suoraan Tiehallinnolle varoja moottorikelkkailureittien perustamiseen ja pitämiseen.

Tiehallinto hankkii kaikki yleisten teiden kunnossapitopalvelut markkinoilta laatuvaruilla kokonaispalveluina. Tämän valmiin toimintamallin pohjalta Tiehallinto voisi ottaa vastuulleen moottorikelkkailureittien kunnossapitoa siinä laajuudessa kuin valtio siihen rahoitusta osoittaisi. Valtio olisi näiden moottorikelkkailureittien pitäjä. Tässä valtio ottaisi samankaltaisen vastuun reittipalveluiden tuottamisessa kuin valtiolla on ylikunnallisten teiden suhteen. Muita valtion moottorikelkkailureittien tuottajatahoja ovat Metsähallitus ja tietyt ympäristökeskukset.

Valtion työnä toteutettava vaihtoehto olisi valtiolle kustannuksiltaan kalliimpi, kuin valtionapuvaihtoehdot, joissa valtionavustusta saava taho vastaisi valta-osasta reittikustannuksia.

Valtio vastaa maanteiden pitämisestä. Työryhmä katsoo kuitenkin, ettei valtion tule ottaa maanteiden pitämistä vastaavaa yleistä toteuttamisvastuuta moottorikelkkailureiteistä. Työryhmä pitää tärkeänä, että moottorikelkkailureittipalveluiden tarpeiden arviointi lähtee alueellisista ja paikallisista tarpeista. Rahoituspohjan tulisi olla mahdollisimman laaja siten, että kunnat ja moottorikelkkailusta hyötyvä elinkeino kantaisivat päävastuun reittien kustannuksista. Valtio voi osallistua moottorikelkkailureittien pitämiseen liiketaloudelliselta pohjalta, jos se on kilpailutilanteessa kustannustehokasta.

## Työryhmän ehdotukset

### **Moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittaminen moottorikelkkaverolla tai käyttömaksulla**

Työryhmän tehtävänä oli toimeksiannon mukaan laatia selvitys moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittamisesta moottorikelkkamaksulla. Tähän liittyen työssä tuli selvittää moottorikelkkamaksun/veron keräämisen ja käytön eri vaihtoehdot ja tehdä arvio vaihtoehtojen säädöstarpeista.

Työryhmä on edellä luvussa 4. suorittanut vertailun moottorikelkkaväylien rahoittamisen eri vaihtoehdoista. Vertailuun sisältyy myös tarkastelu mahdollisuuksista ottaa käyttöön *moottorikelkoista vuosittain suoritettava ajoneuvovero* tai vaihtoehtoisesti *moottorikelkkailureittejä koskeva yleinen käyttömaksu tai reittikohtainen käyttömaksu*.

*Ajoneuvoveron* keräämistä varten on sinänsä olemassa toimiva järjestelmä. Moottorikelkkojen määrä Suomessa on kuitenkin varsin vähäinen verojärjestelmän ”kannattavuuden” kannalta. Yksittäistä moottorikelkkaa koskevan ajoneuvoveron tulisi olla huomattavan suuri, jotta veron kertymällä olisi merkitystä myös valtiontaloudellisista lähtökohdista. Monessa suhteessa ongelmallista olisi ajoneuvoveron ulottaminen niihin tahoihin, jotka käyttävät moottorikelkkaa ammattinsa harjoittamisessa. Verojärjestelmän käyttöönottoa, kun otetaan huomioon siitä saatava tuotto saavutettaviin etuihin nähden, ei kokonaisuuden kannalta voida siten pitää toteuttamiskelpoisena ratkaisumallina. Järjestelmän käyttöön ottaminen edellyttäisi verolakien muuttamista siten, että moottorikelkat tulisivat verojärjestelmän piiriin. ”Käyttäjä maksaa” periaate ei toteutuisi. Moottorikelkoilla ajosuoritteet ovat hyvin erilaiset. Sama koskee käyttötarkoitusta ja käyttöpaikkaa. Toiset ajavat paljonkin moottorikelkkailureiteillä toiset vain vähän ja useat eivät ollenkaan. Itse asiassa lähin moottorikelkkailureitti voi sijaita satojen kilometrien päässä asuinpaikasta. Siten ajoneuvovero olisi luonteeltaan puhtaasti fiskaalinen vero.

*Moottorikelkkailureittejä koskevat yleiset käyttömaksut* koskisivat vain reittien käyttäjiä. Näissä tilanteissa ns. ”käyttäjä maksaa” periaate toteutuisi yleisellä tasolla. Maksujen keräämistä varten tulisi kuitenkin luoda oma järjestelmänsä ja myös maksun tuottojen voidaan arvioida jäävän vähäisiksi. Myös valvonta olisi vaikeasti järjestettävissä. Kun otetaan lisäksi huomioon moottorikelkkailureittien toistaiseksi varsin vähäinen määrä, ei yleisten käyttömaksujenkaan käyttöönottoa voida ainakaan tässä vaiheessa pitää perusteltuna, sillä huonon kohdentumisensa vuoksi maksu olisi luonteeltaan fiskaalinen ja rinnastuisi veroon. Myös tämän järjestelmän käyttöönotto edellyttäisi lainsäädännöllisiä muutoksia joko ajoneuvo- tai maastoliikennelakiin riippuen siitä, olisiko kyseessä reittikohtainen maksu vai yleinen reittimaksu.

Selvitys moottorikelkkaveron/maksun käyttöönottamisesta liittyy pohjimmiltaan, kun otetaan huomioon myös virkistys- ja luontomatkaillen kehittämistä koskeva valtioneuvoston periaatepäätös, moottorikelkkailureittien rakentamisen ja ylläpidon kehittämiseen osana virkistys- ja luontomatkaillutoiminnan yleistä edistämistä. Työryhmä onkin tähän liittyen tarkastellut, voitaisiinko reittien rahoittamista tukea jatkossa valtion varoista, vaikka nimenomaista vero- tai maksujärjestelmää ei edellä todetun mukaan ainakaan tässä vaiheessa ole tarkoituksenmu-

kaista ottaa käyttöön. Työryhmä ehdottaakin, että luotaisiin edellytykset rahoittaa moottorikelkkailureittejä valtion talousarvion kautta. Tämä edellyttää kuitenkin eräitä jäljempänä lueteltuja toimenpiteitä, jotka tulisi toteuttaa ennen työryhmän jäljempänä ehdottaman uuden rahoitustavan käyttöönottoa. Siten esimerkiksi rahoituksen tarve ja kohdentaminen arvioitaisiin lähemmin vasta moottorikelkkailureittejä koskevien valtakunnallisten tavoitteiden tultua määritellyiksi.

## ***Moottorikelkkailureittikäsittteen selkeyttäminen ja reittimääritelmän laajentaminen***

Nykyiset moottorikelkkailureitit on perustettu maastoliikennelain mukaisella menettelyllä. Pääosa nykyisistä moottorikelkkailuun tarkoitetuista väylistä on kuitenkin maanomistajan lupaan perustuvia "moottorikelkkauria". Moottorikelkkauran perustamiseen ei sisälly säädöksiin perustuvaa ympäristövaikutusten ja turvallisuuden arviointia, liikennetarpeen arviointia, kansalaisten vaikuttamismahdollisuuksia eikä myöskään tieoikeuden lunastusoikeutta. Työryhmän mielestä moottorikelkkaliikenteeseen tarkoitetuilta väyliltä tulisi edellyttää yhdenmukaista ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden tasoa perustamistavasta riippumatta.

Moottorikelkkailureittikäsittettä tulisi käyttäjän kannalta selkeyttää ja sen soveltamisaluetta laajentaa siten, että kaikki yleiseen tai yksityiseen moottorikelkkaliikenteeseen osoitetut väylät olisivat moottorikelkkailureittejä. Moottorikelkkailureitit on määritelty maastoliikennelaissa (3. luku Moottorikelkkailureitit) ja tieliikennelaissa (2 § 1. Tien määritelmä). Moottorikelkkailureitti olisi tieliikennelain 2 §:ssä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen.

Työryhmä ehdottaa, että erikseen käynnistettäisiin maastoliikennelain tarkistaminen moottorikelkkailureitin määritelmän ja perustamismenettelyn osalta siten, että lakiin lisätään uusi täydentävä moottorikelkkailureitin perustamismenettely. Ehdotetun uuden perustamismenettelyn yhteydessä viranomaisen selvittäisi, että reitti täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset, ja ettei reitistä aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle, muulle ympäristölle, asutukselle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle sekä että reitin pitämiseen on saatu alueen omistajan tai haltijan kirjallinen lupa. Uuteen, täydentävään perustamismenettelyyn ei sisältyisi tieoikeuden lunastamisoikeutta. Perustettava moottorikelkkailureitti voisi olla yleinen tai yksityinen. Voimassa olevan maastoliikennelain moottorikelkkailureittisäännösten soveltamisala painottuisi lähinnä yleistä liikennetarvetta varten tarkoitettua, samoin kuin lunastusmenettelyä edellyttävän reittioikeuden perustamiseen.

Maastoliikennelain muuttaminen voitaisiin toteuttaa sellaisella aikataululla, että uutta moottorikelkkailureittien perustamismenettelyä voitaisiin soveltaa vuoden 2008 loppuun mennessä

## ***Moottorikelkkailureittien yleinen kehittäminen***

Työryhmä katsoo, että tarpeellinen osa nykyisistä yleisessä tai yksityisessä moottorikelkkaliikenteessä olevista merkityistä moottorikelkkaurista tulisi muuttaa moottorikelkkailureiteiksi.

Tämä olisi tarpeen moottorikelkkailun

- ympäristövaikutusten hallitsemiseksi
- liikenneturvallisuuden parantamiseksi
- moottorikelkkailusta saatavien hyötyjen lisäämiseksi ja
- kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien parantamiseksi

Työryhmä katsoo, että moottorikelkkailusta saatavien hyötyjen lisäämiseksi tulisi riittävä osa yksityisistä moottorikelkkailureiteistä saada yleiseen käyttöön.

## **Tavoitteellinen tuettava moottorikelkkaväylästä**

Työryhmä toteaa, ettei Suomessa ole moottorikelkkailureittejä koskevia yhteiskunnallisia tavoitteita. Tämä koskee sekä moottorikelkkailureittien määrää että laatua.

Työryhmä katsoo, että Suomeen tulisi laatia *valtakunnallinen moottorikelkkailureittien tavoitesuunnitelma*. Suunnitelmassa otetaan huomioon olemassa olevat muut liikenneväylät, jolloin voidaan riittävässä määrin kiinnittää huomiota liikenneturvallisuuteen. Suunnitelmaa tarvitaan valtion tukitoimien suunnittelun avuksi siten, että tukitoimet voidaan kohdentaa yhteiskunnallisesti tehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla. Suunnitelmassa tulee hahmottaa erityisesti matkailullisesti tärkeät seudulliset ja maakunnalliset yhteystarpeet. Työryhmän mielestä tavoitesuunnitelma tulisi laatia liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan johdolla ja toimesta yhteistyössä ympäristöministeriön hallinnonalan kanssa.

Työryhmä toteaa, että moottorikelkkailureittien perustamisedellytykset vaihtelevat tällä hetkellä huomattavasti eri osissa Suomea siten, että palveluiden tarjonta ei monin paikoin vastaa kysyntää.

Työryhmä toteaa, että moottorikelkkailureittien perustamisen tulee perustua ensisijaisesti alueellisiin ja paikallisiin tarpeisiin. Tarpeet voivat olla mm. paikallisen vapaa-ajan kelkkailun tarpeita, matkailuelinkeinon tarpeita tai maastoliikenteen ympäristönsuojelun tarpeita. Moottorikelkkailureittien kehittäminen on tarpeen myös liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Työryhmä katsoo, että merkittävimmät moottorikelkkailureittiyhteydet tulisi edellä olevista syistä sisällyttää maakuntakaavoihin.

## **Moottorikelkkailureittien rahoituksen järjestäminen**

Työryhmä on päätenyt tarkastelussaan siihen, että *nykyisen rahoituspohjan* (luvun 4. vaihtoehto a.) lisäksi tulisi moottorikelkkailureittejä tukea *valtion talousarviosta* (vaihtoehto c.). Vaihtoehto c:hen liittyen työryhmä ehdottaa, että valtion talousarvioon tulisi sisällyttää liikenne- ja viestintäministeriön menoluokkaan kohta "Tienpidon valtionavut" *harkinnanvarainen valtionavustusmääräraha yleiseen käyttöön tarkoitettujen moottorikelkkailureittien perustamiseen, rakentamiseen ja ylläpitoon*. Työryhmä katsoo, että mahdollista valtion tukea olisi syytä myöntää vain yleiseen käyttöön tarkoitetuille maastoliikennelaissa tarkoitetuille yleisille tai yksityisille moottorikelkkailureiteille. Määrärahaa olisi tarkoitus käyttää ensisijaisesti seudullisten ja valtakunnallisten moottorikelkkailureittien tukemiseen. Tuki saisi olla enintään 30 prosenttia todellisista hyväksyttävistä kustannuksista. Määrärahaa saisi käyttää myös moottorikelkkailureittien pitäjien kouluttamiseen. Ehdotettu avustusprosenttiosuus korostaa nykyisen jo olemassa olevan pooleihin perustuvan moottorikelkkailureittien kunnossapidon rahoituspohjan säilyttämisen tarpeellisuutta. Myös moottorikelkkailureittien rahoitustarve on tällä hetkellä erilainen eri osissa maata. Pohjois-Suomessa rahoitustarpeet painottuvat reittien ylläpitoon, Keski- ja Etelä-Suomessa sen sijaan reittien perustamiseen ja rakentamiseen. Esitetty 30 prosentin valtionavustusosuus on mm. ympäristöministeriön käyttämä valtionavustusosuus kuntien seudullisten virkistysalueiden hankkimisen tukemiseen.

Valtionavustukset haettaisiin ja käsiteltäisiin tiepiireissä, joilla on kokemusta mm. yksityisteiden valtionavustusten käsittelystä. Valtion kustannusten lisääntyminen olisi harkinnanvaraista. Valtio saa moottorikelkkojen polttoaineverosta ja matkailupalveluihin ja kauppaan liittyvästä arvonlisäverosta huomattavaa tuloa.

Työryhmän ehdotus uudeksi momentiksi on seuraava:

### 31. 25. Tienpidon valtionavut

#### 50. Valtionapu yksityisten teiden sekä moottorikelkkailureittien kunnossapitoon ja parantamiseen (siirtomääräraha 3 v.)

Momentille myönnetään xx xxx xxx euroa.  
(Vuonna 2005 momentille myönnettiin 13 900 000 euroa)

Määrärahaa saa käyttää yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) ja asetuksen (1267/2000) mukaisten valtionapujen maksamiseen, yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Määrärahaa saa käyttää myös yksityisteiden teisännöitsijöiden kouluttamiseen ja tiekuntien opastamiseen.

*Määrärahaa saa käyttää myös yleiseen käyttöön tarkoitettujen moottorikelkkailureittien suunnitteluun, perustamiseen, rakentamiseen ja ylläpitoon sekä moottorikelkkailureittien pitäjien kouluttamiseen.*

**Selvitysosa:** Määrärahaa on tarkoitus käyttää haja-asutusalueiden teiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen. Määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen ja pysyvän asutuksen sekä perustuotantotoiminnan tarvitsemien teiden avustamiseen niiden merkityksen suhteessa.

Teisännöitsijöiden kouluttaminen ja tiekuntien opastaminen on kolmivuotisen kokeiluhanke ja kestää vuoteen 2006 asti.

Valtionapuun oikeuttavia teitä on noin 60 000 km, avustettavia kohteita on vuosittain 630 ja keskimääräinen avustus 13 250 euroa. Tuen enimmäisosuus voi olla 75 % todellisista hyväksyttävistä kustannuksista. Määräraha on mahdollistanut noin 60 prosentin mukaisen tuen kuntien tuen ollessa kyseisiin kohteisiin noin 20 %. Valtion tuki kohdistuu ensisijassa teiden parantamiseen sekä lauttoihin.

*Määrärahaa on tarkoitus käyttää myös yleiseen käyttöön tarkoitettujen moottorikelkkailureittien maakunnallisen ja valtakunnallisen suunnittelun tukemiseen. Suunnittelun tukemisen on tarkoitus kestää vuoteen 2008 asti. Vuodesta 2008 lähtien tukea on tarkoitus myöntää myös seudullisten ja matkailullisesti merkittävien moottorikelkkailureittien perustamiseen, parantamiseen ja pitämiseen. Tuen osuus voi olla enintään 30 % hankkeen lopullisista hyväksyttävistä kustannuksista.*

Valtionavustusten käytöstä on säädetty valtionavustuslaki 688/2001. Sen vuoksi rahoitusjärjestelmä ei vaadi säädöstasoista sääntelyä, vaan varojen käyttötarkoitusta voidaan määrittellä riittävällä tarkkuudella valtion talousarviossa.

Työryhmä katsoo, että moottorikelkkailureiteille tulee laatia *perustamis- ja ylläpito-ohjeet*. Ohjeita tarvitaan hankkeiden valtionavustuskelpoisuuden arvioinnin pohjaksi. Ohjeita tarvitsevat sekä avustusten myöntäjät että hakijat.

Työryhmä katsoo, että moottorikelkkailureitteihin tulisi voida osoittaa harkinnanvaraista valtioavustusta vuodesta 2008 lähtien, kun moottorikelkkailureittejä koskevat valtakunnalliset suunnitelmat ja tarvittava ohjeistus ovat valmistuneet.

Työryhmä toteaa lisäksi, että *Lapin tiepiiri* toimii koko maata koskien moottorikelkkailureitteihin liittyvän Tiehallinnon osaamisen kehittäjänä.

## **Muita kehittämiskeinoja**

Teiden käyttö moottorikelkkailuun on pääsääntöisesti kielletty. Taajamissa, matkailukeskuksissa ja myös muualla missä on moottorikelkkaliikenteen järjestämistarvetta, voi teiden käyttäminen moottorikelkkailuun olla joissain oloissa tarpeellista reittipalveluiden ja liikenneyhteyksien turvaamiseksi. Työryhmä ehdottaakin, että selvitettäisiin, voiko tieliikennelainsäädäntöä muuttaa moottorikelkkailun suhteen sallivampaan suuntaan siten, että moottorikelkan käyttö kaavateillä tai muilla teillä voitaisiin sallia liikennemerkein erikseen osoitetulla osalla kunnan ja tienpitäjän asianmukaisella luvalla.



# 6

## Yhteenveto

Moottorikelkkailureittien toteutuminen on ollut hidasta, mikä on tuonut ongelmia maastoliikenteen ympäristönsuojelulle ja liikenneturvallisuudelle. Moottorikelkkailun merkitys myös matkailulle on lisääntynyt ja moottorikelkkakanta on kasvanut. Moottorikelkkailureittien toteuttamista on haitannut erityisesti rahoituksen niukkuus ja tilapäisyys. Edellä mainituista syistä maastoliikennemaksutyöryhmä selvitti moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittamista moottorikelkkamaksulla. Työryhmän toimeksianto perustui valtioneuvoston periaatepäätökseen (13.2.2003) toimintaohjelmasta luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi.

Työryhmä tarkasteli käytössä olevia vero-, maksu ja valtionapujärjestelmiä ja arvioi erilaisia moottorikelkkailureittien rahoitustapoja. Työryhmä totesi, että ajoneuvoveron keräämiseen on sinänsä olemassa toimiva järjestelmä. Moottorikelkkakanta on Suomessa kuitenkin varsin vähäinen verojärjestelmän kannattavuuden kannalta. Moottorikelkkailu jääpeitteisillä vesialueilla on yleiskäyttöoikeutta, mikä ei puolla palveluiden rahoittamiseksi kerättävää veroa. Moottorikelkkojen käyttöön ei liity sellaisia muista moottoriajoneuvoista poikkeavia erityisiä ympäristöhaittoja, jotka edellyttäisivät haittaveron asettamista moottorikelkoille.

Moottorikelkkailureittejä koskevat käyttömaksut koskisivat vain reittien käyttäjiä. Näissä tilanteissa "käyttäjä maksaa" periaate toteutuisi yleisellä tasolla. Käytännössä reittejä ei kuitenkaan ole kattavasti tarjolla ja maksu kohdentuisi käyttäjille epätasaisesti. Maksu olisi luonteeltaan fiskaalinen ja rinnastuisi veroon. Reittimaksutuotto jäisi myös vähäiseksi, maksun valvominen olisi hankalaa ja reitiverkosto on lukuisine eri reitteineen ja ylläpitäjineen soveltumaton "tietullityypiseen" rahoitukseen. Reittien vähäinen määrä ei puolla tässä vaiheessa yleisen moottorikelkkailureittimaksujärjestelmän käyttöönottoa.

Työryhmä katsoo, että moottorikelkkailureittien rahoitusta tulisi monipuolistaa maastoliikenteen ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä luontomatkailun edellytysten lisäämiseksi. Työryhmän mielestä ei ole perusteltua ottaa käyttöön maastoliikennettä koskevia verojärjestelmiä eikä yleistä moottorikelkkailureittimaksua. Edellytykset rahoittaa moottorikelkkailureittejä valtion talousarvion kautta tulisi kuitenkin luoda.

Moottorikelkkailureittien nykyinen rahoituspohja tulee säilyttää ja sitä pitää kehittää niin, että moottorikelkkamatkailusta hyötyvät tahot ovat laajasti mukana väylien rahoituksessa. Valtion rahoituksen mukaantulo edellyttää moottorikelkkailureittejä koskevien valtakunnallisten tavoitteiden määrittelyä niin tarvittavan reitistön määrän kuin laadunkin osalta. Valtakunnallisten tavoitteiden selkiinnyttä tulisi liikenne- ja viestintäministeriön menoluokkaan kohta "Tienpidon valtionavut" (31.25.50) saada harkinnanvarainen valtionavustusmääräraha yleiseen käyttöön tarkoitettujen moottorikelkkailureittien perustamiseen, rakentamiseen ja ylläpitämiseen. Moottorikelkkailureittien perustamista tulisi edistää tasapuolisesti eri osissa maata.

Työryhmä katsoo, että maastoliikennelakia on tarpeen uudistaa moottorikelkkailureitin määrittelyn ja perustamismenettelyn osalta. Työryhmä katsoo myös, että tulisi selvittää, voidaanko tieliikennelainsäädäntöä kehittää siten että moottorikelkkailu teillä olisi nykyistä joustavampaa.



## **Täydentävä mielipide**

Työryhmän tehtävänä oli laatia valtioneuvoston periaatepäätöksen erään alakohdan mukainen selvitys moottorikelkkailureittien ylläpidon rahoittamisesta moottorikelkkamaksulla. Työryhmä päätyi yksimielisesti siihen, että tällainen fiskaalinen vero ei ole sopiva eikä tarkoituksenmukainen tällaiseen tarkoitukseen.

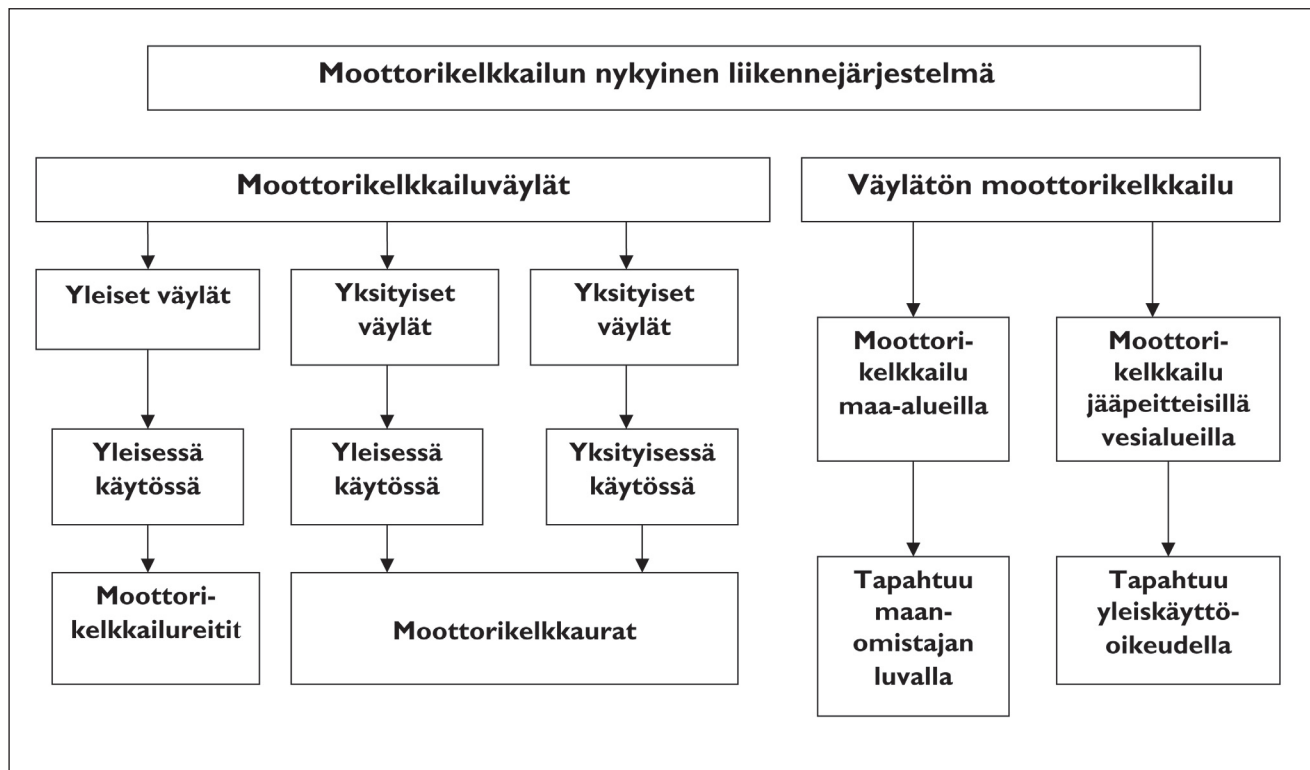
Tämän lisäksi työryhmän työssä kävi ilmi, että useat moottorikelkkailuun maastossa liittyvät määritelmät ovat epämääräisiä. Työryhmä ehdottaa, että maastoliikennelakia uudistettaisiin moottorikelkkailureitin perustamismenettelyn osalta.

Työryhmä katsoo lisäksi, että Suomeen tulisi laatia valtakunnallinen moottorikelkkailureittien tavoitesuunnitelma. Epäilemättä tarvetta tällaiseen suunnitelmaan on. Työryhmä on kuitenkin jo ennen suunnitelman laatimista etukäteen päätenyt siihen, että valtio voisi osallistua harkinnanvaraisella valtionavustuksella ensisijaisesti seudullisten ja valtakunnallisten moottorikelkkailureittien tukemiseen.

On pidettävä ennenaikaisena päättää valtion mahdollisesta osallistumisesta hankkeisiin, joiden tarvetta ei ole kunnolla kartoitettu ja tavoitesuunnitelmaa vasta ryhdytään laatimaan. En voi yhtyä siihen, että tässä vaiheessa määriteltäisiin valtion mahdollisia avustuksia ennen kuin on selvitetty mm. kuntien osallistumista niiden alueilla kulkevien moottorikelkkailureittien kustannuksiin.

Olen päätenyt täydentävään mielipiteeseen, koska avustusten pohtiminen ei ollut työryhmän tehtävänä eikä myöskään sisältynyt valtioneuvoston periaatepäätökseen.

Gustav Teir  
Finanssineuvos



# Kuvailulehti

Julkaisija	Ympäristöministeriö Alueidenkäytön osasto	Julkaisuaika Maaliskuu 2005
Tekijä(t)	Maastoliikennemaksutyöryhmä Hannu Karjalainen, Pekka Tuunanen, Martti Aarnio	
Julkaisun nimi	Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö	
Julkaisun osat/ muut saman projektin tuottamat julkaisut		
Tiivistelmä	<p>Työryhmä katsoo, että moottorikelkkailureittien rahoitusta tulisi monipuolistaa maastoliikenteen ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä luontomatkailun edellytysten lisäämiseksi. Työryhmän mielestä ei ole perusteltua ottaa käyttöön maastoliikennettä koskevia verojärjestelmiä eikä yleistä moottorikelkkailureittimaksua. Edellytykset rahoittaa moottorikelkkailureittejä valtion talousarvion kautta tulisi kuitenkin luoda.</p> <p>Moottorikelkkailureittien nykyinen rahoituspohja tulee säilyttää ja sitä pitää kehittää niin, että moottorikelkkamatkailusta hyötyvät tahot ovat laajasti mukana väylien rahoituksessa. Valtion rahoituksen mukaantulo edellyttää moottorikelkkailureittejä koskevien valtakunnallisten tavoitteiden määrittelyä niin tarvittavan reitistön määrän kuin laadunkin osalta. Valtakunnallisten tavoitteiden selkiinnyttyä tulisi liikenne- ja viestintäministeriön menoluokkaan kohta "Tienpidon valtionavut" (31.25.50) saada harkinnanvarainen valtionavustusmääräraha yleiseen käyttöön tarkoitettujen moottorikelkkailureittien perustamiseen, rakentamiseen ja ylläpitämiseen. Moottorikelkkailureittien perustamista tulisi edistää tasapuolisesti eri osissa maata. Työryhmä katsoo, että maastoliikennelakia on tarpeen uudistaa moottorikelkkailureitin määritelmän ja perustamismenettelyn osalta.</p> <p>Työryhmä katsoo myös, että tulisi selvittää, voidaanko tieliikennelainsäädäntöä kehittää siten että moottorikelkkailu teillä olisi nykyistä joustavampaa.</p>	
Asiasanat	Maastoliikenne, moottorikelkka, moottorikelkkailureitti, moottorikelkkaura, ajoneuvovero	
Julkaisusarjan nimi ja numero	Suomen ympäristö 755	
Julkaisun teema	Alueiden käyttö	
Projektihankkeen nimi ja projektinumero		
Rahoittaja/ toimeksiantaja	Ympäristöministeriö	
Projektiryhmään kuuluvat organisaatiot	Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, valtionvarainministeriö, ajoneuvohallitokeskus, Metsähallitus	
	ISSN 1238-7312	ISBN 951-731-297-0 (nid.), 951-731-298-9 (PDF)
	Sivuja 38	Kieli suomi
	Luottamuksellisuus julkinen	Hinta
Julkaisun myynti/ jakaja	Edita Publishing Oy, Asiakaspalvelu, PL 800, 00043 Edita puh. 020 450 05, telefax 020 450 2380 sähköposti: asiakaspalvelu.publishing@edita.fi, www-palvelin: <a href="http://www.edita.fi/netmarket">http://www.edita.fi/netmarket</a>	
Julkaisun kustantaja	Ympäristöministeriö	
Painopaikka ja -aika	Edita Prima Oy, Helsinki 2005	
Muut tiedot	Yhteyshenkilö ympäristöministeriössä: ylitarkastaja Pekka Tuunanen, puh. (09) 1603 9338	

# Presentationsblad

Utgivare	Miljöministeriet Markanvändningsavdelningen	Datum Mars 2005
Författare	Arbetsgruppen för terrängtrafik Hannu Karjalainen, Pekka Tuunanen, Martti Aarnio	
Publikationens titel	Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö (Betänkande av arbetsgruppen för terrängtrafik)	
Publikationens delar/ andra publikationer inom samma projekt		
Sammandrag	<p>Arbetsgruppen anser att finansieringen av snöskoterleder borde göras mångsidigare i syfte att främja miljövården och trafiksäkerheten samt för att förbättra förutsättningarna för naturturism. Enligt arbetsgruppens uppfattning är det inte befogat att införa särskilda skattesystem för terrängtrafik eller en allmän avgift för snöskoterleder. Å andra sidan borde man skapa förutsättningar att finansiera snöskoterleder via statsbudgeten.</p> <p>Den nuvarande finansieringsbasen för snöskoterleder bör bibehållas och vidareutvecklas så, att de aktörer som drar nytta av snöskoterturismen i en betydande omfattning deltar i finansieringen av lederna. Möjligheten till statsfinansiering förutsätter att nationella målsättningar beträffande snöskoterleder görs upp i fråga om såväl antalet leder som deras kvalitet. När de nationella målsättningarna specificerats borde under kommunikationsministeriets utgiftspost "Statsbidrag för underhåll och förbättring av enskilda vägar" (31.25.50) inkluderas ett behovsprövat statsunderstöd för anläggande, byggande och upprätthållande av snöskoterleder. Anläggandet av snöskoterleder borde främjas jämnt i olika delar av landet.</p> <p>Arbetsgruppen anser att terrängtrafiklagen borde reformeras i fråga om definitionen av snöskoterleder och anläggningsförfarandet. Vidare anser arbetsgruppen att man bör utreda om vägtrafiklagstiftningen kan utvecklas på ett sådant sätt som möjliggör en smidigare snöskotertrafik på vägarna.</p>	
Nyckelord	Terrängtrafik, snöskoter, snöskoterled, snöskoterspår, fordonsskatt	
Publikationsserie och nummer	Miljön i Finland 755	
Publikationens tema	Markanvändning	
Projektets namn och nummer		
Finansiär/ uppdragsgivare	Miljöministeriet	
Organisationer i projektgruppen	Miljöministeriet, kommunikationsministeriet, finansministeriet, Fordonsförvaltningscentralen, forststyrelsen	
	ISSN	ISBN
	1238-7312	951-731-297-0, 951-731-298-9 (PDF)
	Sidantal	Språk
	38	finska
	Offentlighet	Pris
	offentlig	
Beställningar/ distribution	Edita Publishing Ab, Kundservice, PB 800, FIN-00043 Edita, Finland tel. +358 20 451 05, telefax +358 20 450 2380 e-mail: asiakaspalvelu.publishing@edita.fi, www-server: http://www.edita.fi/netmarket	
Förläggare	Miljöministeriet	
Tryckeri/ tryckningsort och -år	Edita Prima Ab, Helsingfors 2005	
Övriga uppgifter	Kontaktperson vid miljöministeriet: Pekka Tuunanen, tfn. (09) 1603 9338	

# Documentation page

Publisher	Ministry of the Environment Land Use Department	Date	March 2005
Author(s)	Working group on the off-road traffic charge Hannu Karjalainen, Pekka Tuunanen, Martti Aarnio		
Title of publication	Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö (Report of the working group on the off-road traffic charge)		
Parts of publication/ other project publications			
Abstract	<p>The working group is of the opinion that the financing of snowmobile routes should be diversified in order to improve environmental protection and traffic safety and to increase the conditions for ecotourism. The working group does not consider the adoption of tax systems applying to off-road traffic or a general snowmobile route charge justified. However, preconditions for financing snowmobile routes from the State budget should be created.</p> <p>The current financial base for snowmobile routes should be preserved and developed, so that parties benefiting from snowmobile tourism participate widely in the financing of routes. The inclusion of State financing requires the specification of national objectives for snowmobile routes in regards to both the quality and necessary number of routes. After the national objectives have been clarified, a discretionary government transfer should be included under the Ministry of Transport and Communications category of expenditure heading 'Government aid for road maintenance and improvement work' (31.25.50) for the establishment, construction and maintenance of snowmobile routes intended for public use. The establishment of snowmobile routes should be promoted equally in different parts of the country.</p> <p>In the working group's view, the Off-Road Traffic Act should be reformed regarding the definition of and establishment procedure for snowmobile routes. In addition, the working group is of the opinion that it should be clarified whether road traffic legislation can be developed, so that snowmobiling on roads would become more flexible than at present.</p>		
Keywords	Off-road traffic, snowmobile, snowmobile route, snowmobile track, vehicle tax		
Publication series and number	The Finnish Environment 755		
Theme of publication	Land Use		
Project name and number, if any			
Financier/ commissioner	Ministry of the Environment		
Project organization	Ministry of the Environment, Ministry of Transport and Communications, Ministry of Finance, The Finnish Vehicle Administration, Forest Administration		
	ISSN	ISBN	
	1238-7312	951-731-297-0, 951-731-289-9 (PDF)	
	No. of pages	Language	
	38	Finnish	
	Restrictions	Price	
	for public use		
For sale at/ distributor	Edita Publishing Ltd, Box 800, FIN-00043 Edita, Finland tel. +358 20 451 05, telefax +358 20 450 2380 e-mail: asiakaspalvelu.publishing@edita.fi, www-server: <a href="http://www.edita.fi/netmarket">http://www.edita.fi/netmarket</a>		
Financier of publication	Ministry of the Environment		
Printing place and year	Edita Prima Ltd. Helsinki 2005		
Other information	Contact at the Ministry of the Environment, phone +358 0 1603 9338		

