

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om
ändring av lagen om enskilda vägar**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Enligt lagen om enskilda vägar kan statligt och kommunalt bidrag beviljas för underhåll och byggande av enskilda vägar. I denna proposition föreslås att stadgandena om statsbidrag skall ändras så att storleken på bidraget för vägunderhåll mer enkelt än för närvarande bestäms utgående från de kalkylerade under-

hållskostnaderna för vägen. Dessutom föreslås vissa principiella och lagtekniska ändringar i stadgandena om statsbidrag. Det föreslås att stadgandena om kommunalt bidrag skall ersättas med ett allmänt stadgande.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av år 1996.

INNEHÅLL

	Sida		Sida
ALLMÄN MOTIVERING	3	4. Beredningen av propositionen	6
1. Nuläge	3	DETALJMOTIVERING	7
1.1. Statsbidrag för underhåll av enskilda vägar	3	1. Lagförslaget	7
1.2. Statsbidrag för byggande av enskilda vägar	4	2. Ikraftträdande	9
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .	4	LAGFÖRSLAGET	10
2.1. Mål	4	BILAGA	12
2.2. De viktigaste förslagen	4		
3. Propositionens ekonomiska och organisatoriska verkningar	5		

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Statsbidrag för underhåll av enskilda vägar

Enligt 93 § 1 mom. (728/77) lagen om enskilda vägar utges av statens medel årligen bidrag för underhåll av en sådan enskild väg i fråga om vilken grundats ett väglag för skötseln av angelägenheter som rör vägen och vilken på orten är av avsevärd betydelse för samfärdseln eller vilken behövs som tillfartsväg till fast bosättning. Enligt paragrafens 2 mom. skall såsom grunder för bestämmande av statsbidragets storlek beaktas vägens regionala läge, vägens betydelse för annan trafik än vägdelägarnas, väghållningskostnadernas storlek och vägdelägarnas ekonomiska ställning så som närmare stadgas genom förordning.

Enligt 14 § 1 mom. (1348/91) förordningen om enskilda vägar ges statsbidrag på grundval av kostnaderna för vägens underhåll beräknade enligt en av vägdistriktet fastställd bidragsprocent. Enligt paragrafens 2 mom. är grundbidraget 50, 45 eller 40 %. Grundbidragsprocenten beror på i vilken kommun vägen är belägen eller i vissa fall på kommundelen enligt vad som närmare fastställs i momentet. Utöver grundbidraget ges enligt 15 § 1 mom. i tilläggsbidrag på grundval av annan trafik än vägdelägarnas högst 20 %, på grundval av vägdelägarnas ekonomiska ställning högst 20 %, på grundval av storleken av kostnaderna för vägens underhåll högst 10 % och på grundval av vägsträckan per delägare som är fast bosatt inom vägens influensområde högst 10 %. Totalbeloppet av det bidrag som beviljas kan likväl uppgå till högst 80 %. Enligt 2 mom. ges bidrag i fråga om en färjsträcka eller en sådan bro som årligen nedmonteras för högst 80 % av drifts- och underhållskostnaderna.

Såsom kostnader som berättigar till statsbidrag godkänns enligt 20 § förordningen om enskilda vägar endast kostnader för sådana arbeten som är nödvändiga för att hålla vägen i ett för trafiken tillfredsställande skick. Därutöver godkänns skäliga kostnader för övervakning av underhållsarbetena och skötseln av väglagets ärenden. Vid godkännande av kostnaderna beaktas den allmänna prisnivån på orten. Enligt förordningens 22 a § godkänns de faktiska kostnaderna enligt 20 § såsom till

statsbidrag berättigande kostnader för färjsträckor, broar som årligen nedmonteras och vintervägar.

Enskilda vägar som beviljas statsbidrag indelas enligt 18 a § förordningen om enskilda vägar i underhållsklasser. Olika avsnitt av vägen kan höra till olika underhållsklasser. De riktgivande material- och arbetsmängder för de årliga underhållsarbetena som skall tillämpas i var och en av underhållsklasserna har fastställts i vägverkets anvisningar.

Enligt 19 § 1 mom. förordningen om enskilda vägar skall vägdistriktet årligen i god tid tillställa ett väglag med rätt till statsbidrag ett förslag till kostnadsberäkning för följande år. Väglaget kan före årets slut föreslå ändringar i förslaget. Enligt paragrafens 2 mom. skall distriktet godkänna kostnadsberäkningen årligen, om möjligt senast inom februari under underhållsåret. Enligt förordningens 21 § 1 mom. skall vägdistriktet besluta om de till statsbidrag berättigande kostnaderna för underhållsåret om möjligt senast inom april följande år. Till statsbidrag berättigande kostnader är i normalfall enligt 2 mom. kostnader enligt en godkänd kostnadsberäkning. Om underhållsarbeten som förutsatts av den godkända kostnadsberäkningen helt eller delvis har försummats, skall dessa enligt paragrafens 3 mom. beaktas i form av avdrag när de kostnader som berättigar till statsbidrag godkänns. Vidare kan vägdistriktet enligt paragrafens 4 mom. av särskilda skäl tillåta väglaget att låta utföra underhållsarbeten som inte förutsatts i den godkända kostnadsberäkningen. Merkostnaderna för dessa arbeten beaktas då beslutet om de till statsbidrag berättigande kostnaderna meddelas.

Enligt 24 § förordningen om enskilda vägar skall vägdistriktet betala in statsbidraget på det bankkonto som väglaget uppger, om möjligt senast inom april året efter underhållsåret.

Vid utgången av år 1992 omfattade systemet med statsbidrag ca 17 700 enskilda vägar, vars sammanlagda längd var ca 59 700 km. Till vägarna anslutna vägar och vägavsnitt som endast används inom jord- och skogsbruket fanns till en omfattning av ca 4 100 km. Inom stads- och byggnadsplaneområdena fanns ca 500 km vägar med bidrag. Bidragssystemet omfattade 16 färjställen, 17 broar som nedmonteras årligen och ca 250 km vintervägar. Antalet sådana vägar som avses i övergångs-

stadgandet i förordningen av år 1991 om ändring av förordningen om enskilda vägar (1348/91), dvs. vägar för vilkas del fattats ett sådant beslut om bidrag före år 1978 som gällde till utgången av år 1993 uppgick till 500. Deras sammanlagda längd var ca 1 600 km.

Underhållskostnaderna för vägar som fått statsbidrag år 1992 var 252 milj. mk och det utbetalda statsbidraget 138 milj. mk. Av bidragssumman uppgick andelen för färjställen, broar som nedmonteras årligen och vintervägar till 4,8 milj. mk. De genomsnittliga underhållskostnaderna var ca 4 200 mk per kilometer. Det genomsnittliga statsbidraget var ca 2 300 mk per kilometer. Den genomsnittliga bidragsprocenten var 55.

1.2. Statsbidrag för byggande av enskilda vägar

Enligt 94 § lagen om enskilda vägar kan för byggande av en sådan väg som avses i 93 § 1 mom., dvs. en väg som uppfyller villkoren för erhållande av bidrag för underhåll av väg, av statens medel årligen beviljas bidrag inom ramen för ett i statförslaget upptaget anslag, i enlighet med vad som närmare stadgas genom förordning. Av särskilda skäl kan statsbidrag beviljas även för byggande av en sådan enskild väg i fråga om vilken väglag för skötseln av angelägenheter som rör vägen inte grundats.

Enligt 26 § 1 mom. förordningen om enskilda vägar kan statsbidrag enligt prövning beviljas för högst 80 % av de godtagbara kostnaderna för projekterings-, byggnads- och förbättringsarbeten på vägar, broar och färjsträckor samt för vägförärrättningskostnader.

År 1992 beviljades 25 milj. mk i statsbidrag för byggande av enskilda vägar.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

2.1. Mål

Trots att många faktorer beaktas när storleken på bidraget för vägunderhåll av enskilda vägar bestäms, fördelas bidragen vägvis på så sätt att den ekonomiska belastningen för vägen per fast bosatt hushåll blir mycket olika i fråga om olika vägar. Ett av målen med lagförslaget är att jämna ut denna belastning för den fasta bosättningen.

Systemet med statsbidrag för enskilda vägar baserar sig både i fråga om underhåll och vägbyggen i mångt och mycket på faktiska, godtagbara kostnader. En princip som under de senaste åren omfattats vid utvecklandet av statsbidragssystemen är att grunderna för bestämmande av storleken på bidrag skall vara kalkylmässiga. Ett annat mål med lagförslaget är därför att ändra grunderna för bestämmande av storleken på bidraget för vägunderhåll så att de blir kalkylmässiga.

Stadgandena om villkoren för erhållande av statsbidrag i lagen om enskilda vägar innehåller vissa brister. Därför omfattar bidragssystemet för närvarande en mängd sådana vägar som med beaktande av lagens ursprungliga syfte inte hör hemma där. Dessutom innehåller stadgandena om statsbidrag vissa principiella och lagtekniska brister. Stadgandena om kommunalt bidrag är för sin del föråldrade. Ett tredje mål med lagförslaget är att avhjälpa även dessa missförhållanden.

2.2. De viktigaste förslagen

Det föreslås att de stadganden i lagen och förordningen om enskilda vägar, enligt vilka storleken på statsbidraget för underhåll av enskilda vägar för närvarande bestäms, skall ersättas med nya stadganden så att bidragets storlek beror på de kalkylerade underhållskostnaderna för vägen. För tillfartsvägar till fast bosättning skall bidraget dessutom bero på antalet fast bosatta hushåll inom vägens influensområde. Avsikten är att närmare stadganden om de kalkylerade underhållskostnaderna skall utfärdas genom förordning. För färjställen, sådana broar som årligen nedmonteras och vintervägar skall bidragets storlek likväl alltjämt bestämmas enligt stadganden som motsvarar de nuvarande, dvs. på basis av de faktiska kostnaderna.

Det föreslås att de stadganden i lagen och förordningen om enskilda vägar som fastställer villkoren för erhållande av statsbidrag för enskild väg skall preciseras så att de motsvarar nuvarande praxis, som delvis är baserad på högsta förvaltningsdomstolens ställningstaganden. Ett villkor för bidraget skall vara att vägen är farbar med bil och att vägen är av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten eller att den behövs som tillfartsväg till fast bosättning på en sträcka av minst en kilometer

och att den betjänar minst tre fast bosatta hushåll. Statsbidrag skall inte beviljas för ett avsnitt av en väg som hör till ett väglag, om vägvägningsområdet endast används inom jord- eller skogsbruk eller endast leder till fritidsbostäder, samt inte heller för vägar eller vägvägningsområden som ligger inom stads- eller byggnadsplaneområden.

Stadgandet om indragning av statsbidrag för underhåll av enskild väg ingår för närvarande i förordningen om enskilda vägar. Det föreslås att motsvarande stadgande skall ingå i lagen. Samtidigt föreslås att stadgandet skall kompletteras så att bidraget för vägar och vägvägningsområden inom stads- och byggnadsplaneområden skall dras in efter att kommunen enligt lagen åtagit sig väghållningen eller när fem år har gått från det att planen har vunnit laga kraft.

Det maximala statsbidragsbeloppet för byggande av enskild väg regleras för närvarande i förordningen om enskilda vägar. Det föreslås att stadgandet om maximibeloppet skall införlivas i lagen.

Stadgandena om kommunalt bidrag i lagen om enskilda vägar är i princip onödiga, eftersom understödande av enskilda vägar kan anses höra till kommunal självstyrelse. Likväl föreslås inte att stadgandena upphävs, utan att de ersätts med ett allmänt stadgande för att tolkningsproblem som gäller kommunens kompetensområde skall kunna undvikas och för att de system och avtal för kommunalt bidrag till vilka allmänt hänvisas i lagen om enskilda vägar inte skall behöva förnyas.

Lagen om enskilda vägar förutsätter att vägnämnden i kommunen skall granska att en ansökan om statsbidrag är motiverad och vid behov kräva kompletteringar av ansökan samt i ärendet införskaffa behövliga utlåtanden och avge eget utlåtande. I och med att bidragssystemet förenklas på det sätt som föreslagits kommer behoven av att skaffa ytterligare upplysningar av sökanden och av att behandla ansökningarna i vägnämnden att minska väsentligt. Därför föreslås att handläggningen av bidragsansökningar i vägnämnderna frångås. Den tid som behövs för handläggning av ansökningarna minskar sålunda betydligt. Vid behov kan vägdistriktet alltjämt inbegära vägnämndens utlåtande om en ansökan.

Det stadgande i lagen om enskilda vägar enligt vilken användning av en väg för annat än transporter som gagnar vägdelägarna inte får förbjudas om statsbidrag beviljas eller har beviljats för vägen, föreslås på grund av tolk-

ningsproblem bli preciserat så att förbudet endast gäller vägar som beviljas eller har beviljats bidrag enligt lagen om enskilda vägar.

De stadganden på basis av vilka vägdistriktet beslutar om beviljande och indragning av statsbidrag ingår nu i förordningen om enskilda vägar. Även stadgandena om sökande av ändring i vägdistriktets beslut finns i förordningen. Eftersom kommuner och enskilda kan åläggas förpliktelser gentemot staten endast genom lag eller med stöd av ett uttryckligt bemyndigande i lag genom ett stadgande på lägre nivå, föreslås att stadgandena om beviljande och indragning av bidrag samt om ändringssökande tas in i lagen.

Eftersom ett bemyndigande att meddela föreskrifter och anvisningar som gäller medborgarna enligt principerna för förvaltningsmyndigheternas normgivning skall basera sig på lag, föreslås att också fullmakten att meddela anvisningar om statsbidrag skall tas in i lagen.

3. Propositionens ekonomiska och organisatoriska verkningar

Den föreslagna reformen skulle enligt situationen år 1992 ha inneburit att statens utgifter för statsbidrag till underhåll hade uppgått till 141,7 milj. mk. Eftersom utgifterna det året var 138,3 milj. mk, hade inbesparingen uppgått till 3,4 milj. mk. Om bidraget dragits in för vägar som enbart används inom jord- och skogsbruket och vägar inom stads- och byggnadsplaneområden samt för sådana i övergångsstadgandet i förordningen om ändring av förordningen om enskilda vägar (1348/91) avsedda vägar som inte uppfyller villkoren för bidrag, skulle inbesparingen ha varit 10 milj. mk. En ändring av grunderna för bestämmande av bidragsstorleken skulle ha medfört att behovet av bidrag för de vägar som får bidrag hade ökat med 13,4 milj. mk.

Om propositionen godkänns, kommer fördelningen av bidragsanslaget att förändras märkbart både väg- och regionvis. Som en följd av de eventuellt ändrade grunderna för bestämmande av bidragsstorlek skulle ca 1 900 av de vägar som för närvarande får bidrag förlora det. Den sammanlagda längden av dessa vägar är ca 4 000 km. Det gäller vägar som inom vilkas influensområde det finns rikligt med fast bosättning och på vilka den ekonomiska belastningen för vägen per fast bosatt hushåll är

relativt liten. Den årliga bidragssumman kommer å andra sidan att öka märkbart för sådana vägar som inom det område de betjänar har lite fast bosättning och på vilka den ekonomiska belastningen för vägen per fast bosatt hushåll

är stor. Den föreslagna reformens verkningar på bidragens regionala fördelning kommer enligt situationen år 1992 att vara följande för de olika vägdistrikten:

Vägdistrikt bidrag	Nuvarande enligt prop. milj. mk	Bidrag milj. mk	Skillnad milj. mk
Nyland	11,5	8,2	—3,3
Åbo	19,7	20,9	1,2
Tavastland	12,9	13,2	0,3
Kymmene	7,3	9,5	2,2
S:t Michel	11,9	15,7	3,8
Norra Karelen	12,3	11,8	—0,5
Kuopio	12,2	13,5	1,3
Mellersta Finland	11,2	12,7	1,5
Vasa	16,3	14,3	—2,0
Mellersta Österbotten	5,9	5,9	0,0
Uleåborg	6,4	6,6	0,2
Kainuu	6,2	6,3	0,1
Lappland	4,5	3,2	—1,3
Sammanlagt	138,3	141,7	3,4

Den föreslagna lagen har ingen inverkan på bidragsanslaget för vägbyggen.

Den föreslagna lagen har inga nämnvärda organisatoriska verkningar. I de administrativa utgifterna uppnås en årlig inbesparing på 1,5—2 milj. mk för vägverkets del och på ca 0,5 milj. mk för kommunernas del. Vägverkets inbesparingar beror på att vägdistriktet kommer att behöva mindre personresurser än nu för att sköta bidragssystemet. I kommunerna beror inbesparingen på att vägnämnderna inte längre skall behandla bidragsansökningarna.

4. Beredningen av propositionen

Trafikministeriet tillsatte i slutet av år 1991 en arbetsgrupp med uppgift att utreda frågan om hur statsbidragen för enskilda vägar allokeras och grunderna för bestämmande av bidraget. Arbetsgruppen avgav sitt betänkande den 30 september 1992. Betänkandet innehöll ett förslag om ändring av lagen om enskilda

vägar, vilket hade utarbetats i form av en regeringsproposition. Trafikministeriet begärde utlåtande om betänkandet av finansministeriet, inrikesministeriet, Finlands Stadsförbund, Suomen Kunnallisliitto, Finlands svenska kommunförbund och vägverket. Med undantag av Finlands Stadsförbund förhöll sig remissinstanserna överlag positivt till arbetsgruppens förslag, även om de föreslog ändringar i fråga om vissa detaljer. Finlands Stadsförbund förespråkade inte någon sådan ändring av lagen om enskilda vägar som arbetsgruppen föreslagit, utan påskyndade beredningen av det system med statsbidrag till kommunerna för väg- och gatuhållning som Andra parlamentariska trafikkommittén föreslagit och, som en del av detta system, avgörandet av frågor som gäller statsbidraget för enskilda vägar.

Lagförslaget har beretts vid trafikministeriet utgående från det ovan nämnda förslaget. I mån av möjlighet har de ändringsförslag som anfördes i utlåtandena beaktats vid beredningen.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslaget

93 §. Statsbidraget är inte avsett för underhåll av en sådan enskild väg som i praktiken inte finns i terrängen, även om väglag har grundats. Det är heller inte avsett för vägar på vilka man inte kan köra med personbil, dvs. vägar som t.ex. endast traktorer eller terrängfordon kan använda. Vägen kan nämligen inte vara av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten, om den inte lämpar sig för bl.a. utryckningsfordon och andra servicebilar. Det är å sin sida skäligt att av en tillfartsväg till fast bosättning i nuvarande läge kräva att nämnda fordon kan utnyttja den. Därför krävs i det föreslagna 1 mom. att vägen skall vara farbar med bil.

Som tillfartsväg till fast bosättning anses enligt 13 § 2 mom. förordningen om enskilda vägar en sådan väg som används för den fasta bosättningens trafik till ett lokalt förvaltnings- eller servicecentrum. Enligt paragrafens 3 mom. bör vägen ha en längd av minst en kilometer. Av vägande skäl kan dock beslutas att bidrag beviljas även för en väg som är kortare. Enligt ett utslag av högsta förvaltningsdomstolen år 1979 (HFD:s liggare 1046/5.3.1979) utgör ett eller två fast bosatta hushåll inte fast bosättning, medan däremot fyra hushåll enligt ett utslag av högsta förvaltningsdomstolen år 1983 (HFD:s liggare 5593/23.12.1983) utgör fast bosättning. Dessa ställningstaganden har gett upphov till en praxis enligt vilken minst tre fast bosatta hushåll måste behöva vägen som tillfartsväg under en sträcka på minst en kilometer för att vägen skall kunna anses ha rätt till statsbidrag.

Det har i olika sammanhang framförts flera förslag om precisering av villkoren för bidrag för tillfartsvägar till fast bosättning. Det har föreslagits att bidragssystemet skall omfatta de vägar som behövs som tillfartsvägar antingen av minst två fast bosatta hushåll eller minst ett fast bosatt hushåll. Det har också föreslagits att den längd som krävs på vägen skall förkortas. I de mest långtgående förslagen har längdkravet varit 300 meter. Lindrade bidragsvillkor skulle innebära en ökning av statens utgifter för bidrag till enskilda vägar. Med beaktande av den allmänna ekonomiska situationen och statsekonomins nuläge har utgångspunkten vid beredningen av lagförslaget varit

att statens utgifter inte får öka. Därför föreslås att bidragsvillkoren skall bibehållas så att de motsvarar nuvarande praxis. Det föreslås likväl att kraven i fråga om antalet fast bosatta hushåll och längden på vägen för klarhets skull skall tas med i lagen.

För närvarande omfattar systemet med statsbidrag ca 500 km väg inom stads- och byggnadsplaneområden. Till de vägar som inom ramen för systemet får bidrag hör ca 3 900 km sådana vägar utan fast bosättning inom det område vägen betjänar som endast används inom jord- och skogsbruk eller leder till fritidsbostäder. Det kan inte anses ändamålsenligt att dylika vägar får bidrag enligt lagen om enskilda vägar. För att vägar av motsvarande slag inte längre skall inkluderas i bidragssystemet, föreslås att paragrafens 2 mom. skall innehålla ett stadgande som förhindrar att bidrag beviljas för dylika vägar.

93 a §. I punkt 1.1. i den allmänna motiveeringen redogörs för de nuvarande grunderna för bestämmande av bidragsstorleken. Av redogörelsen framgår att en stor mängd olika regionala och vägspecifika faktorer beaktas när bidragets slutliga storlek bestäms och att bidragsstorleken i fråga om en väg fastställs som resultatet av en mycket detaljerad process med många skeden. Trots detta lyckas man endast delvis med ett av de centrala målen med statsbidragssystemet, dvs. med att jämna ut den belastning som väghållningen innebär för den fasta bosättningen. Även när statsbidragen beaktas varierar belastningen för vägen per fast bosatt hushåll från tiotal mark till tusental mark per år. De frivilliga kommunala bidragen utjämnar dock belastningen i någon mån.

För att jämna ut den belastning vägen innebär för den fasta bosättningen och för att göra grunderna för bestämmande av bidragsstorleken mer kalkylmässiga än för närvarande, och därmed även enklare, har flera olika alternativ undersökts vid beredningen av lagförslaget.

Det har ansetts viktigt att vägens behov av underhåll och de underhållskostnader som bestäms enligt behovet beaktas då bidragsstorleken fastställs. Alternativet att göra vägspecifika kostnadsbedömningar har på grund av de principer som omfattats inom statsbidragsverksamheten inte längre ansetts vara möjligt. Det

har inte heller ansetts möjligt att använda sig av de enligt region varierande genomsnittliga kilometerkostnaderna, eftersom vägarnas underhållsbehov endast i någon mån beror på regionala faktorer. Däremot har det ansetts att vägarnas varierande underhållsbehov kan beaktas i tillräcklig omfattning genom att man enligt nuvarande praxis delar in vägarna i fyra underhållsklasser och genom att man som grund för fastställande av bidragsstorleken i varje klass använder den genomsnittliga kilometerkostnaden i hela landet. Förfarandet är inte enbart enkelt, utan det kan också anses uppmuntra till resurshushållning.

För utjämning av den ekonomiska belastning som en väg innebär för den fasta bosättningen har det ansetts viktigt att som faktor för fastställande av bidragsstorleken för tillfartsvägar till fast bosättning beakta antalet fast bosatta hushåll inom vägens influensområde. Det har ansetts att en sådan tillfartsväg till fast bosättning inom vars influensområde det finns mycket fast bosättning, och därmed även många som står för den ekonomiska belastningen för vägen, behöver mindre stöd av staten än en väg med lite fast bosättning inom influensområdet. Ett sätt att iakttä denna princip är att från vägens underhållskostnader dra av väglagets självriskandel, som växer ju mer fast bosättning det finns inom influensområdet, och att bevilja bidrag endast för de kvarstående underhållskostnaderna. Då man har utgått å ena sidan från att det inte är möjligt att i nuläget öka statens utgifter och å andra sidan från att det totala statsbidragsbeloppet för underhåll av enskilda vägar skall hållas på ungefär nuvarande nivå, har slutsatsen blivit att bidragets maximalbelopp per väg i fråga om tillfartsvägar till fast bosättning bör vara 75 procent av de kalkylerade underhållskostnaderna för det vägavsnitt som kvarstår då 100 meter per fast bosatt hushåll inom vägens influensområde dras av från den väglängd som berättigar till bidrag. Väglagets självkostnadsandel skall därmed bestå av underhållskostnaderna för det vägavsnitt som dragits av och en fjärdedel av underhållskostnaderna för det kvarstående vägavsnittet. På sådana vägar som är av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten orsakas trafiken till betydande del av andra än vägdelägarna. För dessa vägar skall därför inte bidraget minskas på grund av fast bosättning.

Det föreslagna 1 mom. avses ersätta den

gällande lagens 93 § 2 mom. samt 14 § och 15 § 1 mom. i förordningen om enskilda vägar i vilka grunderna för bestämmande av bidragsstorleken för närvarande huvudsakligen ingår. Bidragets storlek kommer enligt vad som redogjorts att bero på vägens kalkylerade underhållskostnader, om vilka stadgas närmare genom förordning. De kilometerkostnader för underhåll som används som utgångspunkt för bestämmande av de kalkylerade underhållskostnaderna skall vara 4 000 mk enligt 1992 års kostnadsnivå, vilket mycket väl motsvarar de genomsnittliga kilometerkostnaderna för alla enskilda vägar i landet under året i fråga. Avsikten är att vägverket skall se över dessa kostnader vart femte år. De mellanliggande åren skall kilometerkostnaderna justeras enligt jordbyggnadskostnadsindex. Kilometerkostnaderna per underhållsklass skall fastställas på basis av de nämnda genomsnittliga kilometerkostnaderna med hjälp av de koefficienter som nämns i momentet. Koefficienterna, som ligger mellan 1,5 och 0,75, bygger på de nuvarande genomsnittliga kilometerkostnaderna för de olika underhållsklasserna.

Det föreslagna 93 a § 2 mom. ersätter 15 § 2 mom. i förordningen om enskilda vägar, vilket innehåller de nuvarande grunderna för bestämmande av bidragsstorleken för färjställen och sådana broar som årligen nedmonteras. Efter som vintervägar används bara en del av året, kan man inte tillämpa kalkylmässiga underhållskostnader när storleken av bidragen för dem bestäms. Därför föreslås att i momentet dessutom tas in ett stadgande enligt vilket även bidraget för vintervägar skall bestämmas enligt de faktiska godtagbara drifts- och underhållskostnaderna. Som bidragsprocentens maximalbelopp för vintervägar föreslås 65 procent, vilket rätt nog motsvarar den nuvarande genomsnittliga bidragsprocenten för vintervägar.

93 b §. Det föreslagna 1 mom. motsvarar 18 § 2 mom. i förordningen om enskilda vägar. Efter som beviljandet av bidrag regleras genom lag, är det följdriktigt att genom lag även stadga om indragning av bidraget.

I fråga om det föreslagna 2 mom. hänvisas till motiveringen till 93 § 2 mom.

94 §. För närvarande stadgas om maximibeloppet av statsbidrag för byggande av enskild väg i 26 § 1 mom. i förordningen om enskilda vägar. Det föreslås att omnämmandet av maximibeloppet skall ingå i lagen, eftersom detsam-

ma har föreslagits i fråga om grunderna för bestämmande av storleken på bidraget för väghunderhåll. Samtidigt föreslås paragrafen innehålla ett stadgande som motsvarar det nuvarande 96 § 1 mom. till den del momentet gäller statsbidrag.

95 §. Enligt 5 § 1 mom. kommunallagen (953/76) skall en kommun handha till dess självstyrelse hörande och för kommunen i lag särskilt stadgade uppgifter. Understödjande av väghållning i fråga om enskilda vägar kan anses höra till det kommunala självstyret, varför det inte behövs ett särskilt stadgande om detta i lagen om enskilda vägar. Av de skäl som anförts under 2.2. i den allmänna motiveringen föreslås dock att i paragrafen tas in ett allmänt stadgande om kommunala bidrag i stället för de nuvarande stadgandena.

96 §. Det nuvarande 1 mom. är onödigt på grund av de föreslagna 94 och 95 §§.

Det föreslås att stadgandet i det nuvarande 2 mom. skall ingå som ett nytt 1 mom., likväl ändrat så att begränsningen i fråga om begagnande av vägen endast skall gälla sådana enskilda vägar för vilkas underhåll statsbidrag har beviljats med stöd av lagen om enskilda vägar. Ändringen beror delvis på att 95 § ändras. Det främsta målet med ändringen är dock att undvika oklarheter i fråga om förbud att begagna vägen i de fall där statsbidrag ges med stöd av någon annan lag.

Det nya 2 mom. föreslås bestå av gällande 3 mom. i ändrad lydelse. Ändringarna beror på det föreslagna 1 mom.

97 §. Det nuvarande 1 mom. behövs inte, eftersom den kommunala vägnämndens handläggning av en ansökan om statsbidrag kan frångås av de orsaker som nämns under 2.2. i den allmänna motiveringen. I momentet föreslås ingå ett stadgande enligt vilket vägdistriktet beslutar om beviljande och indragning av statsbidrag. För närvarande innehåller lagen inte något motsvarande stadgande. Motiveringen framgår av punkt 2.2. i den allmänna motiveringen.

Gällande 2 mom. är onödigt på grund av den föreslagna 95 §.

98 a §. Stadgandena om ändringssökande in-

går nu i 42 b § förordningen om enskilda vägar. Av de orsaker som nämns under 2.2. i den allmänna motiveringen föreslås att ett stadgande om ändringssökande tas in i lagen.

109 §. Det föreslagna 1 mom. motsvarar till sitt sakinnehåll den nuvarande paragrafen. Det är endast ordalydelsen som har ändrats.

Bemyndigandet att meddela föreskrifter och anvisningar om statsbidrag och om väghållning i fråga om till bidrag berättigade vägar ingår för närvarande i 40 § 1 mom. förordningen om enskilda vägar. Föreskrifter behövs inte utöver förordningen. Däremot behövs anvisningar av teknisk art. Det föreslås att bemyndigandet att meddela anvisningar skall ingå i ett nytt 2 mom. Motiveringen framgår av punkt 2.2. i den allmänna motiveringen.

Ikraftträdelse- och övergångsstadganden. Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Ingången av 1996 är den i praktiken tidigast möjliga.

Om lagförslaget godkänns så att det träder i kraft vid ingången av år 1996, betalas bidragen för 1995 års del under år 1996 enligt de stadganden som gäller för närvarande. Med stöd av de nuvarande stadgandena kan vägdistriktet under år 1995 justera besluten om bidrag i fråga om väglag som får statsbidrag för underhåll enligt de nya stadgandena. Även beslut som gäller bidragsansökningar som lämnas in under år 1995 skall kunna fattas år 1995 enligt de nya stadgandena. Övergången till det nya systemet kan på detta sätt ske flexibelt. Det bör år 1995 vara möjligt att även vidta vissa andra förberedande åtgärder för verkställigheten av lagen. Bland annat kan kravet enligt de nuvarande stadgandena att ett förslag till kostnadsberäkning för följande år skall sändas till väglaget frångås våren 1995.

2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1996.

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

Lag

om ändring av lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 15 juni 1962 om enskilda vägar (358/62) 93—97 och 109 §§, av dessa lagrum 93, 94 och 96 §§ sådana de lyder i lag av den 14 oktober 1977 (728/77) och 97 § sådan den lyder delvis ändrad genom sistnämnda lag, samt fogas till lagens 13 kap. nya 93 a, 93 b och 98 a §§ som följer:

93 §

Av statens medel ges årligen bidrag för underhåll av en sådan med bil farbar enskild väg för vilken har grundats ett väglag för skötseln av vägangelägenheterna och

1) som är av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten eller

2) som behövs som tillfartsväg till fast bosättning på en sträcka på minst en kilometer och som betjänar åtminstone tre fast bosatta hushåll.

Statsbidrag beviljas inte för ett avsnitt av en väg som hör till ett väglag, om avsnittet endast används inom jord- eller skogsbruk eller endast leder till fritidsbostäder, samt inte heller för vägar eller vägvägningsområden som ligger inom ett stads- eller byggnadsplaneområde.

93 a §

Maximalbelopp av bidraget enligt 93 § 1 mom. är för en väg som nämns i 1 punkten i momentet 75 procent av de kalkylerade underhållskostnaderna för vägen och för en väg som nämns i 2 punkten i momentet 75 procent av de kalkylerade underhållskostnaderna för den del av vägen som återstår, när från den till bidrag berättigande vägsträckan dras av 100 meter för varje fast bosatt hushåll inom det område som vägen betjänar. Om de kalkylerade underhållskostnaderna stadgas närmare genom förordning.

För färjställen och sådana broar som årligen nedmonteras utgör maximalbeloppet 80 procent och för vintervägar 65 procent av de faktiska godtagbara drifts- och underhållskostnaderna.

93 b §

Om en väg eller ett vägvägningsområde på grund av förändrade förhållanden inte längre motsvarar förutsättningarna för bidrag enligt 93 § 1 mom., skall bidraget dras in.

För vägar och vägvägningsområden inom stads- och byggnadsplaneområdena skall bidraget dras in

efter att kommunen enligt 3 § 3 mom. åtagit sig väghållningen eller när fem år har gått från det att planen har trätt i kraft.

94 §

Av statens medel kan för byggande av en väg som avses i 93 § 1 mom. beviljas bidrag som motsvarar högst 80 procent av de godtagbara kostnaderna. Av särskilda skäl kan statsbidrag beviljas även för byggande av en sådan enskild väg för vilken något väglag inte har grundats för skötseln av vägangelägenheterna. Bidraget utbetalas först när väglaget har grundats.

95 §

Kommunen beslutar om de bidrag som beviljas av dess medel och om tillsynen över användningen av bidragen.

96 §

Om staten enligt denna lag beviljar bidrag för underhållet av en enskild väg, får användning av vägen för annat än trafik som gagnar vägdela inte förbjudas. För regelbunden trafik på vägen krävs dock väglagets samtycke.

Har staten enligt denna lag beviljat bidrag för byggande av en enskild väg, skall stadgandena i 1 mom. iakttas under en tid av tio år efter att den sista bidragsraten lyfts.

97 §

Beslut om beviljande eller indragning av statsbidrag fattas av det vägdistrikt inom vars område vägen eller största delen av den ligger.

98 a §

I ett sådant beslut om bidrag för väghållning som vägdistriktet fattat med stöd av 97 § eller i ett beslut som vägdistriktet fattat med stöd av 97 a § 1 eller 2 mom. kan väglaget söka ändring genom besvär hos den länsrätt inom vars domkrets vägen eller största delen av den ligger i den ordning som anges i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

109 §

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

Vägverket meddelar anvisningar om statsbidrag och väghållningen i fråga om vägar som är berättigade till bidrag.

Denna lag träder i kraft den _____ 199 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

Till de väglag som erhåller statsbidrag för underhåll av en väg med stöd av tidigare stadganden betalas bidraget för år 1995 enligt nämnda stadganden under år 1996. I fråga om dessa väglag fattar vägdistriktet beslut om bidrag enligt denna lag år 1995. Väglaget skall höras innan beslut fattas.

I fråga om ansökningar om statsbidrag som lämnats in år 1995 fattar vägdistriktet beslut enligt denna lag.

Helsingfors den 8 december 1994

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Ole Norrback*

Lag

om ändring av lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 15 juni 1962 om enskilda vägar (358/62) 93—97 och 109 §§,
av dessa lagrum 93, 94 och 96 §§ sådana de lyder i lag av den 14 oktober 1977 (728/77) och 97 §
sådan den lyder delvis ändrad genom sistnämnda lag, samt
fogas till lagens 13 kap. nya 93 a, 93 b och 98 a §§ som följer:

Gällande lydelse

93 §

Av statens medel utgivas årligen i bidrag för underhåll av sådan enskild väg, i fråga om vilken grundats väglag för skötseln av angelägenheter, som röra vägen, och vilken på orten är av avsevärd betydelse för samfärdseln eller vilken erfordras som tillfartsväg till fast bosättning.

Såsom grunder för bestämmandet av statsbidrags storlek skola beaktas vägens regionala läge, vägens betydelse för annan trafik än vägdelägarnas, vägghållningskostnadernas storlek och vägdelägarnas ekonomiska ställning, på sätt varom närmare stadgas genom förordning.

Föreslagen lydelse

93 §

Av statens medel ges årligen bidrag för underhåll av en sådan *med bil farbar* enskild väg för vilken har grundats ett väglag för skötseln av vägangelägenheterna och

1) som är av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten eller

2) som behövs som tillfartsväg till fast bosättning på en sträcka på minst en kilometer och som betjänar åtminstone tre fast bosatta hushåll.

Statsbidrag beviljas inte för ett avsnitt av en väg som hör till ett väglag, om avsnittet endast används inom jord- eller skogsbruk eller endast leder till fritidsbostäder, samt inte heller för vägar eller vägvägnitt som ligger inom ett stads- eller byggnadsplaneområde.

93 a §

Maximalbelopp av bidraget enligt 93 § 1 mom. är för en väg som nämns i 1 punkten i momentet 75 procent av de kalkylerade underhållskostnaderna för vägen och för en väg som nämns i 2 punkten i momentet 75 procent av de kalkylerade underhållskostnaderna för den del av vägen som återstår, när från den till bidrag berättigande vägsträckan dras av 100 meter för varje fast bosatt hushåll inom det område som vägen betjänar. Om de kalkylerade underhållskostnaderna stadgas närmare genom förordning.

För färjställen och sådana broar som årligen nedmonteras utgör maximalbeloppet 80 procent och för vintervägar 65 procent av de faktiska godtagbara drifts- och underhållskostnaderna.

93 b §

Om en väg eller ett vägvägnitt på grund av

Gällande lydelse

94 §
 Av statens medel kan för byggande av ovan i 93 § 1 mom. avsedd väg årligen beviljas bidrag inom ramen för ett i statsförslaget upptaget anslag, i enlighet med vad som närmare stadgas genom förordning. Av särskilda skäl kan statsbidrag beviljas även för byggande av sådan enskild väg, i fråga om vilken väglag för skötseln av angelägenheter, som röra vägen, icke grundats.

95 §
 Av kommuns medel må bidrag utgivas för väghållning i fråga om på stadsplane- eller byggnadsplaneområde belägen enskild väg, samt på kommuns område belägen annan enskild väg, som allmänt användes även för annan trafik än för transporter till fromma för vägdelägarna eller vid vilken finnes en betydande bebyggelse eller som begagnas för regelbundna person- eller för näringslivet viktiga varutransporter eller som utgör förbindelseväg till avsides bosättning i kommunen eller som är att jämställa med sådana vägar.

Har väglag grundats för skötseln av väghållningen i fråga om flere vägar, må väglaget beviljas bidrag även i det fall, att de i 1 mom. nämnda förutsättningarna föreligga endast beträffande någon väg.

Kommun må likaså understödja ovan avsedd väghållning medelst naturaprestationer genom att helt eller delvis åtaga sig brobygge, vinterplogning av väg och annat till väghållningen hörande arbete eller genom att utan ersättning överlåta väghållningsämne och andra förnödenheter för väghållningen.

96 §
 Såsom villkor för statligt eller kommunalt bidrag kan uppställas, att väglag grundas för skötseln av angelägenheter som röra vägen.

Beviljar staten eller kommun bidrag för underhållet av enskild väg, får begagnande av

Föreslagen lydelse

förändrade förhållanden inte längre motsvarar förutsättningarna för bidrag enligt 93 § 1 mom., skall bidraget dras in.

För vägar och vägavsnitt inom stads- och byggnadsplaneområden skall bidraget dras in efter att kommunen enligt 3 § 3 mom. åtagit sig väghållningen eller när fem år har gått från det att planen har trätt i kraft.

94 §
 Av statens medel kan för byggande av en väg som avses i 93 § 1 mom. beviljas bidrag som motsvarar *högst 80 procent av de godtagbara kostnaderna*. Av särskilda skäl kan statsbidrag beviljas även för byggande av en sådan enskild väg för vilken något väglag inte har grundats för skötseln av väangelägenheterna. *Bidraget utbetalas först när väglaget har grundats.*

95 §
Kommunen beslutar om de bidrag som beviljas av dess medel och om tillsynen över användningen av bidragen.

96 §
 Om staten enligt denna lag beviljar bidrag för underhållet av en enskild väg, får användning

Gällande lydelse

vägen för annat än transporter, som ske vägdelägarna till godo, icke förbjudas. För idkande av regelbunden trafik på vägen erfordras även härvid väglagets eller vägdelägarnas samtycke.

Har staten eller kommun beviljat bidrag för byggandet av enskild väg skall under en tid av tio år efter det den sista bidragsraten lyfts iakttas vad ovan i 2 mom. är stadgat.

97 §

Då statsbidrag söks för underhåll eller byggande av enskild väg, skall kommuns vägnämnd granska ansökningens sakenlighet och vid behov påyrka kompletteringar av ansökningen samt i ärendet införskaffa erforderliga utlåtanden och avgiva eget utlåtande.

Bidrager kommun till underhållet av väg eller deltager den i väghållningskostnaderna, åligger det vägnämnden att tillse, att vägen hålles i ett sådant skick, som i 7 § 2 mom. är stadgat. Har underhållet av vägen försummats och rättelse trots vägnämndens tillsägelse icke skett, skall länsstyrelsen, då nämnden det yrkar, vid vite eller äventyr, att arbetet må utföras på den försumliges bekostnad, förplikta denne att gottgöra sin försummelse.

109 §

Närmare föreskrifter angående av statsmedel utgående bidrag för väghållning samt angående verkställigheten och tillämpningen av denna lag i övrigt utfärdas vid behov genom förordning.

Föreslagen lydelse

av vägen för annat än trafik som gagnar vägdelägarna inte förbjudas. För regelbunden trafik på vägen krävs dock väglagets samtycke.

Har staten enligt denna lag beviljat bidrag för byggande av en enskild väg, skall stadgandena i 1 mom. iakttas under en tid av tio år efter att den sista bidragsraten lyfts.

97 §

Beslut om beviljande eller indragning av statsbidrag fattas av det vägdistrikt inom vars område vägen eller största delen av den ligger.

98 a §

I ett sådant beslut om bidrag för vägunderhåll som vägdistriktet fattat med stöd av 97 § eller i ett beslut som vägdistriktet fattat med stöd av 97 a § 1 eller 2 mom. kan väglaget söka ändring genom besvär hos den länsrätt inom vars domkrets vägen eller största delen av den ligger i den ordning som anges i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

109 §

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

Vägverket meddelar anvisningar om statsbidrag och väghållningen i fråga om vägar som är berättigade till bidrag.

Denna lag träder i kraft den

199 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

Till de väglag som erhåller statsbidrag för

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

underhåll av en väg med stöd av tidigare stadganden betalas bidraget för år 1995 enligt nämnda stadganden under år 1996. I fråga om dessa väglag fattar vägdistriktet beslut om bidrag enligt denna lag år 1995. Väglaget skall höras innan beslut fattas.

I fråga om ansökningar om statsbidrag som lämnats in år 1995 fattar vägdistriktet beslut enligt denna lag.
