

VEO / VKE
Susan Hindström, Henriikka Malmi**Lausuntoyhteenveto**8.11.2022
VN/10627/2022**Lausuntoyhteenveto:****Luonnos valtioneuvoston asetukseksi yksityisteistä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu luonnos valtioneuvoston asetukseksi yksityisteistä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta oli lausuntokierroksella 7.9.–19.10.2022 välisenä aikana.

Lausuntopyyntö lähetettiin 41 eri taholle. Asetusluonnoksesta annettiin yhteensä 24 lausuntoa. Lausunnon antoivat: valtiovarainministeriö, puolustusministeriö, maa- ja metsätalousministeriön Saaristoasiain neuvottelukunta, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Maanmittauslaitos, Pohjois-Savon ELY-keskus, KEHA-keskus, Saaristoasiain neuvottelukunnan lossityöryhmä, Suomen Kuntaliitto, Metsäteollisuus ry, Bioenergia ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen yrittäjät ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK, Suomen Tuulivoimayhdistys ry, Suomen Omakotiliitto ry, Koneyrittäjät ry, Suomen Tieyhdistys ry, Suomen Tieisännöitsijät ry, Suomen metsäkeskus, Stora Enso Metsä, Logdell Oy Tieisännöinti ja Haverö vägslag.

Lausunnot ovat saatavilla valtioneuvoston Hankeikkuna-sivustolla:
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM015:00/2022> .

Lausuntopyyntöön oli sisällytetty viisi kysymystä, joihin toivottiin vastauksia lausujilta. Kysymykset olivat:

1. Yleiset huomiot valtioneuvoston asetuseruonnoksesta
2. Minkä kohteiden enimmäisavustusprosentin korottamista voidaan pitää tärkeimpänä yksityistielaisissa, valtakunnallisessa liikennejärjestelmä suunnitelmassa vuosille 2021-2032, ja vuoden 2023 talousarvioehdotuksessa/lisätalousarvioehdotuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (ml. huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistaminen sekä metsäteollisuuden ja energiatuotannon tarpeet)?
3. Miten avustushakemuksia tulisi em. tavoitteiden valossa priorisoida, jos hakemuksia tulisi enemmän kuin on jaettavissa valtionavustusta?
4. Esityksen tavoitteena on kannustaa yksityisteiden parannuksiin niiden vuosittaista määrää lisäävästi, sekä yksityisteiden korjausvelan vähentyminen keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Miten arvioitte avustusprosenttien korottamisen vaikuttavan toteutettavien hankkeiden ja korjausvelan määrään koko Suomen tasolla tai jollain tietyllä alueella? Mitä muita seikkoja kuin muistiossa esitetyt tulisi huomioida, jotta tavoitteet saavutettaisiin?
5. Esityksen mukaan olisi tärkeää tunnistaa keskeisten toimintojen ja kuljetusketjujen kannalta ne yksityistiet, joiden kunnostamisella saavutetaan merkittävimmät vaikutukset. Miten tämä tunnistaminen ja kohdistaminen voitaisiin valtakunnallisesti mahdollisimman yhtenäisin perustein toteuttaa ja ottaa asetuksessa huomioon? Millaista valtakunnallisesti vertailukelpoista tietoa kohteiden kunnosta on saatavilla tunnistamisen tueksi?

1. Lausuntojen pääkohdat kysymyksittäin

1. Yleiset huomiot valtioneuvoston asetuseruonnoksesta

Yleistä

Kaikki lausunnonantajat pitivät yksityistieavustusten avustusprosentteihin esitettyjä korotuksia perusteltuina ja kannatettavina. Lausujat kokivat, että peruseruonnusten kustannukset ovat nousseet

huomattavasti vuosien 2020-2022 aikana. Suuri osa lausunnonantajista piti avustusprosenttien korotuksia tärkeänä erityisesti muun muassa inflaation, kustannustason nousun ja kasvavan energiapulan vuoksi.

Siirtymäsäännökset

Useampi lausunnonantaja piti siirtymäsäännöksen säätämistä asetukseen tarpeellisena. Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti, että vuonna 2022 saapuneisiin, vireillä oleviin avustushakemuksiin, joiden hankkeen osalta ei ole vielä aloitettu töitä, voitaisiin soveltaa uutta asetusta.

2. Minkä kohteiden enimmäisavustusprosentin korottamista voidaan pitää tärkeimpänä yksityistielaisissa, valtakunnallisessa liikennejärjestelmä suunnitelmassa vuosille 2021-2032, ja vuoden 2023 talousarvioehdotuksessa/lisätalousarvioehdotuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (ml. huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistaminen sekä metsäteollisuuden ja energiatuotannon tarpeet)?

Yleisesti lausuttiin, että kaikki enimmäisavustusprosenttien korotuksen ovat kannatettavia ja perusteltuja.

Lausunnonantajat olivat yhtä mieltä siitä, että erityisen tärkeää on avustusprosenttien nosto kalliissa hankkeissa kuten lossikohteissa sekä siltahankkeissa. Molemmista näissä kohteissa kustannukset nousevat korkeiksi, eikä niissä voida säästää kustannuksista tekemällä vain osittaista työtä tai viivyttämällä töiden loppuun saattoa kuten tavallisissa tiekohteissa. Erityisesti siltahankkeet nostettiin tärkeiksi kohteiksi huoltovarmuuden, kotimaisen puun saatavuuden varmistamisen sekä metsäteollisuuden ja energiatuotannon tarpeiden kannalta. Heikkokuntoisten siltojen nähdään aiheuttavan suurimman haitan raskaan liikenteen kuljetuksille.

Toisaalta lausunnonantajat kokivat kohteiden asettamisen tärkeysjärjestykseen hankalaksi, sillä koko yksityistieverkko koetaan tärkeäksi. Esimerkiksi maa- ja metsätaloutta on valtaosalla yksityisteiden vaikutuspiiriä, uusiutuvan energian rakentuminen ja ylläpito perustuvat pitkälti yksityistieverkoston ja myös turvetuotantoalueille kulkevaa yksityistieverkkoa on tuhansia kilometrejä. Tärkeintä näiden kuljetusten kannalta on riittävän kantavuuden ylläpitäminen sekä siltojen kunnossapito. Myös luonnonolosuhteiden aiheuttamat vauriot nostettiin tärkeiksi kohteiksi, sillä vahingot tapahtuvat usein yllättäen ja nopeasti, jolloin myös korjaukselle on suurempi tarve. Nämä kohteet tulevat todennäköisesti myös lisääntymään tulevaisuudessa sään ääri-ilmiöiden yleistyessä.

Myönteisenä pidettiin myös sitä, että yksityistien lauttopaikkaa koskevalle valtionavustukselle asetettaisiin 80 prosentin vähimmäistaso Liikenne 12 -suunnitelmassa linjatun mukaisesti. Saaristoasiain neuvottelukunnan lossityöryhmä ja Haverö väglag katsoivat kuitenkin, että yksityisen lauttopaikan avustuksen enimmäistasoa tulisi korottaa suuremmaksi kuin 85 prosenttia ja on tärkeää, että avustus lasketaan asetuksen sanamuodon mukaisesti ”hyväksyttävistä todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista”. Hyväksyttäväksi kustannuksiksi tulisi lausujien mukaan katsoa kaikki sellaiset kustannukset, jotka aiheutuvat viranomais määräysten tai säädösten noudattamisesta sekä muut hyväksyttävät todelliset kustannukset. Kyseiset lausunnonantajat toivat myös esiin lossien eriarvoisen ja ainutlaatuisen aseman yksityistieverkoston, sillä juoksevia kuluja on enemmän kuin muilla yksityistieverkoston osilla. Nämä juoksevat kulut ovat suurelta osin liikennöinnin aiheuttamia, usein lakisäätöisiä kuluja, kuten alusvuokra, henkilöstön palkka- ja sosiaalikulut, polttoaineen hinta, vakuutukset, alusten huolto ja kunnossapito, pakolliset katsastukset ja vaaditut turvallisuuslaitteistot. Polttoainekustannusten nousu vaikuttaa merkittävästi lossien toimintaan.

3. Miten avustushakemuksia tulisi em. tavoitteiden valossa priorisoida, jos hakemuksia tulisi enemmän kuin on jaettavissa valtionavustusta?

Useimmat lausunnonantajista kokivat avustushakemuksien priorisoinnin olevan haastavaa. Yleinen näkemys vaikutti kuitenkin olevan, että erityisesti siltakohteita tulisi pitää tärkeimpinä kohteina, ja niiden avustamista tulisi tarvittaessa priorisoida. Myös lossikohteet nostettiin toistuvasti esiin priorisoitaviksi kohteiksi. Lausunnonantajien mukaan molemmat edellä mainitut kohteet eroavat tavanomaisista tiekohteista siten, että niitä on mahdoton kunnostaa vain osittain ja ne ovat usein kustannuksiltaan suuria.

Hanke tulee saattaa alusta loppuun, ja ilman asianmukaista avustusta koko hanke voi jäädä toteuttamatta. Lausujat kokivat siltojen olevan merkittävä pullonkaula raskaan liikenteen kuljetuksille. Muun muassa Koneyrittäjät ry sekä Bioenergia ry huomauttivat, että suuri osa silloista ei kestä nykyisten metsätyökoneiden painoa. Työkoneiden paino on kasvanut vanhempiin malleihin verrattuna, ja tästä syystä yleiset tiet päivitettiin vuosina 2019-2021 30 tonnin 3-akselisesta telipainosta 33 tonnin 3-akseliseen telipainoon. Siltojen kunnan katsottiin olevan myös mahdollinen uhka liikenneturvallisuudelle.

Useampi lausujista priorisoi nimenomaan hankkeita, jotka ovat tärkeitä elinkeinoelämän (mm. ruoantuotanto, metsätalous, metalliteollisuus, maa-ainesten ottopaikat, tuulivoiman rakentaminen, turvetuotanto) tarpeiden kannalta. Yleisesti ottaen lausujat ehdottivat, että valtio keskittyisi avustamaan normaalia kalliimpia kohteita, pysyvän asutuksen kohteita, elinkeinoelämän kannalta tärkeitä yksityisteitä sekä vilkasliikenteisiä läpikulkuväyliä. Muita priorisoinnissa huomioon otettavia tärkeitä seikkoja mainittiin olevan mm. raskaan liikenteen kuljetusmäärät, muun liikenteen määrä, koulukuljetusten reitit, alueen puun hakkuupotentiaali ja mahdollisuus varareittien käyttöön. Puolustusministeriön näkemyksen mukaan huoltovarmuuden kannalta merkityksellisiä yksityisteitä tulisi myös pystyä priorisoimaan. Samoin priorisoinnin yhteydessä tulisi varmistaa, ettei avustuksen kohdentamisella nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa vähennetä maanpuolustuksen kannalta merkittävien yksityisteiden kunnossapitoon suunnattuja varoja.

Lisäksi lausunnoissa mainittiin tarve priorisoida luonnonolosuhteiden aiheuttamat korjaustarpeet, joita voi tulevaisuudessa esiintyä aiempaa enemmän sään ääri-ilmiöiden lisääntyessä. Myös tavanomaiset tien parantamiskohteet koettiin tärkeiksi, jotta voidaan turvata tulevaisuuden lisääntyvät kuljetustarpeet eri alueilla.

Useampi lausunnonantaja katsoi, että alueellisilla ELY-keskuksilla on parhaimmat mahdollisuudet priorisoida hankkeita hakemuksissa esitettyjen tietojen sekä hankkeen arvioidun vaikuttavuuden perusteella, ja että asetustason priorisointia ei tarvita. Lausunnoissa todettiin kuitenkin, että priorisoinnissa on tärkeä noudattaa yhtenäisiä perusteita koko maassa. Liikenne- ja viestintäviraston rooli avustusten hallinnoimisessa todettiin toistuvasti suureksi.

4. Esityksen tavoitteena on kannustaa yksityisteiden parannuksiin niiden vuosittaista määrää lisäävästi, sekä yksityisteiden korjausvelan vähentyminen keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Miten arvioitte avustusprosenttien korottamisen vaikuttavan toteutettavien hankkeiden ja korjausvelan määrään koko Suomen tasolla tai jollain tietyllä alueella? Mitä muita seikkoja kuin muistiossa esitetyt tulisi huomioida, jotta tavoitteet saavutettaisiin?

Lausunnonantajien näkemyksen mukaan enimmäisavustusprosenttien nostolla saataisiin lisättyä vuosittain toteutettavien yksityisteiden parantamishankkeiden määrää. Tukiprocenttien noston ja avustusmäärärahojen riittävän tason katsottiin olevan olennaisimpia keinoja yksityisteiden korjausvelan vähentämiseksi.

Valtiovarainministeriö huomautti lausunnossaan, että vuosille 2020-2022 määrärahaa on osoitettu yhteensä 80 miljoonaa euroa, josta käyttämättä jäänyt osuus on kumuloitunut vuosi vuodelta ja se oli lausunnonantajankohdalla tilinpidon tietojen mukaan n. 67 miljoonaa euroa. Määrärahan likimain puolittuessa vuoden 2023 jälkeen, avustusprosenttien korottaminen tarkoittaisi valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan käytännössä sitä, että avustuksia olisi jaettavissa pienempään määrään hankkeita eikä hankkeiden määrällinen lisääminen tulevalla, nykyistä alemmalla rahoituksen tasolla ole siten looginen perustelu avustusprosenttien korottamiselle. Valtiovarainministeriö on myös esittänyt avustusprosenttien korottamista ainoastaan väliaikaisena toimenpiteenä ja että avustusprosentit tulisi palauttaa takaisin matalammalle tasolle, esimerkiksi vuoden 2024 alusta lähtien, jotta määrärahatason laskiessa avustuksia olisi mahdollista jakaa laajemmalle joukolle hankkeita.

Lausunnonantajat kuitenkin katsoivat, että korjausvelan määrän väheneminen ei ole arvioitavissa helposti ilman vertailukelpoista tietopohjaa. KEHA-keskuksen näkemyksen mukaan tavoitteiden saavuttamisessa vaikuttavuuden kriteerien tulkinta, yhtenäiset avustuskäytännöt, valintaperusteet avustuskohteille ja valtakunnallinen ohjeistus tukevat toimeenpanoa. Ohjeistuksen asiakaslähtöisyyteen olisi hyvä kiinnittää huomiota. Liikenne- ja viestintäviraston koordinoinnin ja ohjauksen katsottiin olevan keskeisessä roolissa.

Väylävirasto esitti, että yksistään valtionavustusten enimmäisprosenttien korottamisella ei saavuteta tavoitetta korjausvelan vähentymisestä, vaan valtion ja kunnan yhteenlasketulla määrärahalta on vaikutusta tiekunnan halukkuuteen ja mahdollisuuksiin käynnistää parantamishankkeita. Kunnat myöntävät avustuksia perusparannuksiin eri perustein keskenään, sillä osa kunnista edellyttää myös valtiolta myönnettyä avustusta, kun taas toiset kunnat avustavat vain siinä tapauksessa, että valtio tekee kielteisen avustuspäätöksen. Valtionavustuksen enimmäisprosentin korotus saattaa johtaa myös kunnan myöntämien parantamisavustusten vähenemiseen.

Lausunnoissa todettiin myös, että kustannustason merkittävä nousu nostaa yksittäisen toteuttamishankkeen kustannuksia, jolloin tuettavien hankkeiden määrä vähenee toteuttamishinnan noustessa. Haettujen ja myönnettyjen avustusten määrää ja kustannustasoa olisi sen vuoksi suositeltavaa seurata muutoksen toteuttamisen jälkeen. Lisäksi nostettiin esiin se, että ongelmia ovat aiheuttaneet mm. liian kapeat yksityisteiden ja valtioneiden liittymät, kääntöpaikkojen pieni koko ja teiden kapeneminen kunnostuksen yhteydessä, joita koskevia suunnitteluohjeita tulisi tarkastella uudelleen.

Useampi lausuja koki tehokkaan tiedottamisen ja neuvonnan parantavan avustusprosenttien korottamisen vaikuttavuutta. Tieto avustusprosenttien korottamisesta on jo aiheuttanut ELY-keskuksiin kyselyitä, joiden perusteella tiekunnissa on aikeita hakea avustuksia, mikäli avustusprosentteja esitetyn mukaisesti korotetaan. Vastaavasti myös avustuksiin liittyvällä neuvonnalla koetaan olevan suuri rooli vaikuttavuuden parantamisessa.

Lisäksi lausunnoissa nostettiin esiin se, että vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että valtionavustusten vuosittainen taso pysyy ennustettavana kuten Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu. Avustusmäärärahatason on tärkeää säilyä riittävän korkeana riittävän pitkälle tulevaisuuteen, vähintään parin hallituskauden yli, jotta yksityisteiden korjausvelkaa saataisiin vähennettyä.

Vaikuttavuuden kannalta lausunnonantajien mukaan olisi myös tärkeä varmistaa, että Kemera-rahituksen korvaavassa METKA-rahituksessa metsäteiden parantamishankkeiden avustusprosentit olisivat samaa tasoa yksityistieasetuksen nojalla myönnettävien valtionavustusten kanssa. Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK katsoi, että mikäli myös tulevan METKA-rahituksen tukitasoja nostetaan metsäteille samaan tasoon kuin yksityistieasetuksen osalta on esitetty, voitaisiin arviolta n. 40-50 miljoonan euron vuosittaisella tukitasolla saada korjausvelka taittumaan lähivuosina.

5. Esityksen mukaan olisi tärkeää tunnistaa keskeisten toimintojen ja kuljetusketjujen kannalta ne yksityistiet, joiden kunnostamisella saavutetaan merkittävimmät vaikutukset. Miten tämä tunnistaminen ja kohdistaminen voitaisiin valtakunnallisesti mahdollisimman yhtenäisin perustein toteuttaa ja ottaa asetuksessa huomioon? Millaista valtakunnallisesti vertailukelpoista tietoa kohteiden kunnosta on saatavilla tunnistamisen tueksi?

Lausunnonantajien näkemyksen mukaan kattavaa valtakunnallista tietoa yksityisteiden kunnosta ei ole saatavilla.

Väylävirasto huomautti, että mahdollisimman yhtenäisten valtakunnallisten tunnistamis- ja kohdentamisperusteiden osalta valtakunnallisia periaatteita on haasteellista määrittää, koska maa on laaja ja toimintaympäristöt kirjavia.

Useat lausujat pitivät tärkeänä, että nykyistä jatkuvaan hakuun perustuvaa avustusten myöntämismallia jatkettaisiin. Avustushakemusten käsittelyajat ja byrokratia kasvavat, jos avustusmäärärahat sidotaan tien ja sen mahdollisten siltojen kuntoarvioihin. Tämä tarkoittaisi myös hakemusten pisteyttämistä toisiaan vastaan. Nykyisen, jatkuvaan hakuun perustuvan käytännön tulisi jatkua, sillä jos hakemuksia käsiteltäisiin vain kerran tai pari vuodessa, tulee tästä turhaa viivettä ja hankkeiden läpiviemiseen vaadittava aika kasvaa.

Osassa lausunnoista tuotiin ilmi tahoja, joilla on tietoa niin teiden tärkeydestä kuin niiden kunnosta: Alueellista tietoa on saatu Yksityisteiden puuinfra-hankkeesta, jossa on inventoitu Pirkanmaan ja Kainuun maakuntien alueella olevat yksityisteiden sillat. Tulosten mukaan kolmasosa em. alueiden yksityistiesilloista on pikaisen peruskorjauksen tarpeessa. On oletettavaa, että siltojen kunto on vastaava muissakin maakunnissa. Hankkeessa kerättyä tietoa tulisi voida käyttää yksityisteiden avustamisessa

hyödyksi. Lisäksi on käynnistymässä maa- ja metsätalousministeriön rahoittama Tiesit-hanke, jonka tavoitteena on kartoittaa kaikki Suomen yksityistiesillat. Tätä tutkimustietoa voidaan käyttää tulevaisuudessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Metsäteollisuus ry toteavat, että Väylävirasto on yhdessä Metsäteho Oy:n kanssa kerännyt tietoa puunkuljetuksista suoraan metsäteollisuuden yrityksiltä ja heidän alihankkijoiltaan kuten kuljetusyrityksiltä. Tieto on kerätty viranomaiskäyttöä varten suunnittelun parantamiseksi ja sitä voitaisiin käyttää myös avustuskohteiden priorisointiin.

Pohjois-Savon ELY-keskus mainitsi, että keskeisten toimintojen ja kuljetusketjujen kannalta tärkeiden yksityisteiden tunnistamisessa tulisi hyödyntää pohjatietona metsätiepuolelta saatavaa tietoa yhdistettynä ELY-keskusten rahoittamiin yksityisteihin. Tietoa voisi jalostaa merkitsemällä karttapohjiin (esim. Digiroad) olemassa olevat rahoitetut yksityistiet ja tiet, jotka voisivat olla jatkossa potentiaalisia perusparannuskohteita.

Maanmittauslaitos esitti, että teiden priorisoinneissa avustusten jakamisen näkökulmasta voitaisiin hyödyntää Maanmittauslaitoksen ylläpitämää yksityistierekisteriä kiinteistötietojärjestelmän (KTJ) osana. Vastaisuudessa yhteentoimivan digitaalisen yhtenäisrekisterin luominen Digiroad-tiedoista ja KTJ:stä olisi otettava harkittavaksi. Tähän olisi kytkettävä mm. avustusten jaossa merkityksellinen yksityisteiden toiminnallinen ja laadullinen luokittaminen, jolloin tasapuoliseen ja jopa automaattiseen päätöksentekoon perustuva tieavustusten jakaminen voisi olla mahdollista tulevaisuudessa.

Lisäksi tietoa teiden tärkeydestä ja kunnosta on Suomen Tieisännöitsijä ry:n mukaan esim. TIKO tieisännöitsijöillä, Suomen Metsäkeskuksella ja Metsänhoitoyhdistyksillä. Keskitetty kysely tieisännöitsijöille heidän hallinnoimistaan teistä ja teiden tärkeydestä yhteiskunnallisten kuljetusten osalta voisi tuoda jonkinlaista tietopohjaa. Myös kunnilla on luokiteltu kunnan avustettavat tiet kunnossapitoavustuksia silmällä pitäen kunnossapitoluokkiin ja liikenteellisesti tärkeisiin teihin, ja tämä tieto voisi olla kohtuudella saatavissa kunnista. Tästä tosin puuttuu kaikki metsätiet, jotka saattavat olla myös merkittävässä asemassa.

Useimmat lausijat pitivät tärkeänä tietopohjan kehittämistä. Tietopohjaa yksityisteiden merkityksestä ja kunnosta tulisi vahvistaa, jotta avustuksia voidaan kohdentaa mahdollisimman vaikuttavasti. Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ehdotti, että yksityisteistä luotaisiin yksi yhteinen yksityistieportaali, josta tiekunnan tiedot ja tien kuntoluokitus yms. olisivat saatavilla. Lausijat olivat yhtä mieltä siitä, että yksityistieavustuksia tulisi suunnata myös tutkimus-, kehitys-, ja kartoitushankkeisiin.

6. Muita huomioita

Metsäkuljetusten ajoneuvojen kokojen kasvaminen ja muuttuminen ympärivuotiseksi liikennöinniksi on lisännyt alemman tieverkon rasitusta merkittävästi. Kasvanut vapaa-ajan liikenne vaatii teiden parempaa kuntoa, sillä autot ovat nykyisin pääasiassa suunniteltu vain hyvälle päälle. Niiden alustarakenne ja rengastus eivät kestä huonoilla teillä ajamista, vaan vaurioita syntyy routavaurioiden ja teiden kuoppaisuuden vuoksi huomattavasti.

Sähkökaapeleiden ja valokuitujen sijoittaminen tiealueelle tulee jatkossa nostamaan teiden kunnossapitokuluja, sillä kaapeleita pitää varoa kunnossapitotöitä tehdessä ja tämä tulee varmasti näkymään myös perusparannushankkeiden kustannuksissa.

Muita mainittuja asiaan liittyviä toimenpiteitä oli ehdotus selvittää, mikä on yksityistielain soveltamisalan ulkopuolelle jäävien sopimusteiden osuus ja merkitys yksityistiejärjestelmässä, ja miten avustusjärjestelmien rajoitukset vaikuttavat yksityisteiden käyttäjien yhdenvertaisuuteen.

Maa- ja metsätalousministeriön Saaristoasian neuvottelukunnan lossityöryhmä huomautti, että osa yksityislossien ja -lauttojen ylläpitäjistä tavoittelee toimintansa valtiollistamista niin, että valtio ottaisi kokonaisuudessaan vastatakseen lossi- tai lauttayhteyden ylläpidosta. Tie kuntien esitykset on tähän asti torjuttu viranomaisten taholta sillä perusteella, että ajantasaisia kriteereitä valtiollistamisen edellytyksistä ei ole. Lossityöryhmä pyytää liikenne- ja viestintäministeriötä ryhtymään toimenpiteisiin

valtiollistamiskriteerien luomiseksi. Myös Haverö väglag pyytää selkeitä kriteereitä ja askelmerkkejä lauttayhteyksien valtiollistamiseen.

Myös EU:n valtionavustuslainsäädäntöön viitattiin. Maanmittauslaitos huomautti, että kun yksityistieverkon ylläpitoa tuetaan valtionavustuksin, tienpidon olisi perustuttava tiekuntien hallintoon varojen käytön asianmukaisen kontrollin toteuttamiseksi. Julkisyhteisön avustusten määrästä säädettyä on otettava huomioon, mitä EU-oikeudessa ja sen toteuttamisesta säädettyssä kansallisessa lainsäädännössä säädetään esim. kielletyistä valtionavustuksista.

Maanmittauslaitos nosti eräänä käytännön taholta tulleena asiana tiemaksujen oikeudellisen luonteen tarkemman määrittämisen esim. potentiaalisina kuluttajasaatavina, joiden sääntelytarvetta tulisi selvittää. Sanottuihin saataviin liittyy lakisääteinen velvoite perintää suorittavien tiekuntien taholta kohtuumääräisten perimiskustannusten määrittämiseen mahdollisen viivästyskoron ohella. Kohtuullisuuden arvioiminen maallikoista koostuvissa tiekuntien hoitokunnissa tai toimitsijamiesten toimesta voisi sekkin edellyttää asetustasoista sääntelyä arvioinnin yhdenmukaisuuden takaamiseksi.