

Dnro 30/2017

## LAUSUNTO LUONNOKSESTA YKSITYISTIELAIKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistielaista.

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa.

MTK kiittää yksityistielain kokonaisuudistuksen käynnistämisestä. Yksityistieverkon merkitys tulee lähivuosina korostumaan biotalouden merkityksen nopean kasvun myötä. Lähes kaikki biotalouden tarvitsemasta maa- ja metsätalouden alkutuotannosta tapahtuu yksityistieverkon piirissä ja yksityisteiden kunto on ehdottoman tärkeä tekijä biotalouden toimintamahdollisuuksien varmistamiseksi. Erityisesti metsätalouden kuljetustarpeet ovat nousseet entistä tärkeämmäksi tekijäksi kansantaloutemme perustana.

Nykyinen yksityistielaki on vaikeaselkoinen sisältäen useiden osauudistusten jäljiltä lukuisia huonosti yhteensoivia pykälä, eikä osa sen säädöksistä avaudu lukemalla edes asiaan perehtyneille. Lain tulkinta edellyttää myös sen soveltamisesta annetun oikeuskäytännön tuntemista, joten oikeuskäytännössä vahvistuneiden tulkintojen mahdollinen siirtäminen lakiin selventäisi oikeustilaa.

MTK muistuttaa hallituksen yleisestä tavoitteesta byrokratian purkamiseksi. Nyt esillä oleva luonnos ei kaikilta vaikutuksiltaan vähennä byrokratiaa vaan uhkaa lisätä kustannuksia ja vaikeuttaa elämää pienissä sopuisissa tiekunnissa. Esimerkiksi jääviyden tiukentaminen johtaa siihen, että pienissä tiekunnissa aktiiviset jäsenet loppuvat.

MTK vaatii pienimuotoisen ja kustannuksiltaan edullisen yksityisteiden tienpidon mahdollistamista myös tulevaisuudessa. Tieisännöinnin ja suurempien tiekuntien tuoma ammattimaisuus yksityisteiden tienpitoon on kannattavaa, kunhan se tapahtuu muutoin kuin kevyen hallinnon tiekuntien toiminnan ajamisella liian vaikeaksi tai peräti mahdottomaksi.

MTK katsoo esitetyn kuntien tielautakuntien lakkauttamisen olevan monin tavoin ongelmallinen, eikä asiaa ole selvitetty loppuun asti. Kunnissa säilyisi edelleen vahvaa yksityistieosaamista edellyttäviä tehtäviä ja toisaalta esimerkiksi muutoksenhakuun liittyvät kysymykset vaativat vielä selvittämistä. MTK esittää myös huolensa sekä muutoksenhaun että yksityistietoimitusten kustannusten kasvusta, jos ne siirrettäisiin esitetyllä tavoin pois yksityistielautakunnilta.

Luonnoksen teksti on kieliasultaan hyvä ja nykyaikainen, vaikka yksityiskohtia onkin siirretty paljon vanhasta laista. Myös lain tekninen rakenne eli pykälien sijoittelu on rakenteeltaan looginen ja helposti omaksuttava. MTK pitää nyt esitettyä teknisesti hyvänä.

MTK esittää lausuntonaan seuraavia yksittäisiä asiakokonaisuuksia koskevia havaintoja. (Otsikointi ja pykälien numerointi lakiluonnoksesta.)

## 1. Määritelmät (3 §)

MTK esittää pieniä muutoksia 3 §:ään esitettyihin yksityisteitä koskeviin määritelmiin.

3) **tieoikeuden** tulee tarkoittaa vain *"oikeutta käyttää toisen kiinteistön aluetta pysyvästi kulkuyhteyttä varten"*. Sähkö- ja viestintäjohtojen ym. sijoittamisessa ei voi olla kyse tieoikeudesta, vaikka tiekunnalle annettaisiinkin 47 ja 54 §:ssä oikeus sopia johtojen sijoittamisesta tiealueelle.

MTK katsoo, että tieoikeuden käsitettä ei tule laajentaa vakiintuneen käsityksen ulkopuolelle. Laajempi tulkinta olisi omiaan aiheuttamaan ongelmia.

9) **tiealueella** aluetta, johon tieoikeus kohdistuu. Kyse olisi siten juridisesta määritelmästä, joka tulee erottaa teknisestä tien käsitteestä.

MTK esittää luetteloon lisättäväksi määritelmän **"tie"**, joka olisi tekninen käsite, sisältäen luonnoksessa listatut osat, kuten ajorata, jalkakäytävä, pyörätie jne. Esitetty termien jakaminen selkeyttäisi sääntelyn sisältöä ja olisi nykyisen lain mukainen.

MTK nostaa esiin epäselvänä kysymyksenä listauksessa uutena olevan riista-aidan. On mahdollista, että maantiehen kuuluvan, mutta yksityistien tiealueelle sijoitettavan, riista-aidan kunnossapitovastuun katsottaisiin kuuluvan tiekunnalle. Tämä tulkintamahdollisuus tulee sulkea pois.

12) **Tien kunnossapitoa** koskevasta luettelosta tulee poistaa maininta *"mukaan lukien auraus ja puhtaanapito"*. Nämä ovat vain osa välttämättömistä ja tarpeellisista kunnossapidon tehtävistä, eivätkä tuo säädökseen mitään lisäarvoa, vaan pikemminkin sotkevat käsitystä kunnossapidon sisällöstä.

## 2. Tieoikeus muun kuin kiinteistön hyväksi (6 §)

Lain 6 §:ään ehdotetaan säädöstä, jonka perusteella ennestään olevaan yksityistiehen voitaisiin perustaa tieoikeus valtion, maakunnan tai kunnan hyväksi yleistä käyttöä varten. Käytännössä tämä tarkoittaisi maantien tai kadun liikenteen ohjaamista yksityistielle ja em. tahot tulisivat tiekunnan osakkaiksi. Käytännössä tämä tarkoittaisi esimerkiksi maantien kevyen liikenteen eli jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekä mahdollisesti hitaan liikenteen, kuten traktoreiden ohjaamista läheiselle yksityistielle.

MTK toteaa ehdotetun menettelyn olevan periaatteellisesti merkittävä, koska tieoikeus ja tiekunnan osakkuus on lähtökohtaisesti katsottu liittyvän tien vaikutuspiirissä olevan kiinteistön hallintaan. Liikenneturvallisuuden kannalta ratkaisu saattaa yksittäistapauksissa olla perusteltua maanteiden ja katujen puutteellisten kevyen liikenteen väylien vuoksi. On myös huomattava, että kevyen liikenteen turvallisuuden lisääntyminen parantaisi yleensä kyseisen yksityistien alueella asuvien liikenneturvallisuutta.

MTK näkee kuitenkin ongelmana sekä vastuukysymykset että tieyksiköinnin. Kevyen liikenteen käyttämä reitti edellyttää aivan eri tasoista talvihoitoa kuin tavallinen vähäliikenteinen yksityistie. Auruksen ja erityisesti liukkauden torjunnan tulisi olla tasoltaan valtion maanteiden tai katujen tasoa, joka on vaatimuksena erittäin tiukka. MTK muistuttaa lain 41 §:stä, jonka perusteella yksityistie on pidettävä käyttötarkoituksensa edellyttämässä kunnossa. Jos käyttötarkoitukseen kuuluu maantien tai kadun kevyen liikenteen väylänä toimiminen, niin kunnossapidolta vaaditaan erittäin korkeaa tasoa. Tiekuunta on vastuussa riittämättömäksi katsottavasta kunnossapidosta johtuvista vahingoista.

MTK katsoo, että korkeammasta kunnossapidon tasosta johtuvat kustannukset on mahdollista kattaa tiemaksuilla, jotka painottuisivat erityisesti kevyen liikenteen tarpeita vastaavasta. MTK näkee kuitenkin ongelmana tieyksiköintiin perustuvassa järjestelmässä sen, että näin valtion, maakunnan tai kunnan asema tiekunnan päätöksenteossa voisi nousta suhteettoman suureksi johtuen suuresta tieyksiköiden määrästä. MTK muistuttaa myös, ettei tieyksiköinnistä säädetä laissa vaan laajassa käytössä olevat suositustaulukot perustuva Maanmittauslaitoksen oppaaseen. Ongelmana on myös oppaan sisältöä eli siellä ei huomioida lainkaan kevyen liikenteen vaikutuksia vaan saatavaa hyötyä koskevat laskelmat lähtevät vasta henkilöautoliikenteen tarpeista ja raskaalle liikenteelle asetetaan erittäin suuri painoarvo.

MTK katsoo kevyen liikenteen huomioimisen tieyksiköinneissä olevan sellainen seikka, että sen säätämistä laissa tulee selvittää.

MTK vaatii tiekunnan vastuuseen ja kustannusten jakautumiseen liittyvien seikkojen huolellista selvittämistä ja eri ratkaisuvaihtoehtojen tarkkaa punnintaa ennen lain säätämistä.

MTK painottaa, että samalla tulee pyrkiä varmistamaan, ettei valtion ja maakuntien tienpitoa tai kunnan kadunpitoa koskevia velvollisuuksia ryhdyttäisi kiertämään edellä kuvatulla järjestelyllä. Esimerkiksi asemakaavoitettavilla alueilla liikenneyhteyksien järjestäminen tulee vastaisuudessaakin järjestää kunnan ylläpitämien katujen avulla.

### **3. Tien muuttaminen kaduksi (14 §)**

MTK kannattaa esitettyjä määräaikoja, joiden kuluessa kunnaan tulee ryhtyä kaavoituksestaan johtuvien kadunpito päätösten tekemiseen tai niitä koskevan arviointiin.

MTK painottaa, että kyse on myös maanomistajien oikeusturvasta kaavoitusmonopolia käyttäviä kuntia kohtaan. Näin yksityisteitä ja katuja koskevat kysymykset eivät voi jäädä roikkumaan määräämättömäksi ajaksi. MTK muistuttaa kaavoituksen olevan hyväksyttyä vain todelliseen maankäytön tarpeeseen, eikä varmuuden vuoksi tapahtuvaa kaavoitusta tulisi hyväksyä. MTK:n havaintojen mukaan eräissä kunnissa kadunpito päätökset ovat jääneet tekemättä jopa vuosikymmenten ajalta, vaikka kunta on johtanut yksityistielle yleistä liikennettä. Vaatimus myös ohjaisi kaavoitusta kokonaisuuksiksi, jotka ovat aidosti toteuttamiskelpoisia ja joiden toteuttamista kunta pitäisi todennäköisenä.

### **4. Ulkopuolisen oikeus käyttää tietä (23 §)**

MTK pitää hyvänä pykälän sanamuodon selventämistä. Oikeustilan katsotaan säilyvän ennallaan eli yksityisten teiden ei katsota olevan vapaasti kaikkien käytettävissä, joten näin ollen säännöllisen ja tilapäisen käytön katsotaan olevan luvanvaraista. Lähtökohta on hyvä, koska yksityisten teiden rakentaminen ja kunnossapito kustannetaan pääasiassa yksityisillä varoilla.

Lakiluonnoksessa todetaan, ettei tiekunnan lupaa tarvittaisi satunnaiseen toimintaan, joka ei selvästi lisää tien kunnossapitokustannuksia. MTK ehdottaa, että 1 momentin tekstistä ”joka ei selvästi lisää tien kunnossapidon kustannuksia” tulisi poistaa sana ”selvästi”.

Tienpidon kustannusten kerääminen muiltakin käyttäjiltä kuin tiekunnan osakkailta jäisi näin selvemmin tiekunnan omien päätösten varaan. MTK muistuttaa, että käyttäjiltä perittävien maksujen tulee perustua todellisiin tien kunnossapidon kustannuksiin. Maksut eivät siten voi olla rangaistuksenluontoisia tai muutoinkaan kohtuuttoman korkeita. Henkilöauton yksittäisen ajokerran aiheuttamat vaikutukset tien kunnossapitotarpeeseen ovat niin pienet, ettei niiden veloittamista ole yleensä pidettävä millään tavoin taloudellisesti perusteltuna. Näin ollen satunnainen tien käyttö ei olisi maksullista kuin poikkeustapauksissa.

Kysymys tienkäytön satunnaisuudesta on vaikea, eikä sitä ole laissa mahdollista aukottomasti ratkaistavissa. Maanomistajien kannalta erityisen hankalia ovat tapaukset, joissa yksityistien takana sijaitsee esimerkiksi laajasti käytetty epävirallinen uimapaikka tai vaikkapa kalliokiipeilyyn sopiva kohde. Yksittäisten kävijöiden ajaminen tulkittaneen satunnaiseksi, mutta kokonaisuutena liikenteestä aiheutuu tiekunnalle selviä tienpidon kustannuksia.

### **5. Tienpitovelvollisuuden jakaminen ja tieyksiköt (27 §)**

Tienpitovelvollisuus ja sitä toteuttavat tieyksiköt jaettaisiin tulevaisuudessaakin tiestä saatavan hyödyn mukaan. Uutta säännöksessä olisi se, että tieosakkaan tienkäyttöä olisi arvioitava koko yksityistien pituudelta. Perustelujen mukaan laajojen yksityisteiden tiekuntien tapauksissa tieosakas saattaa käyttää tietä muihinkin tarkoituksiin kuin yksinomaan kulkemiseen kiinteistölleen maantieltä. MTK kannattaa lähtökohdaksi esitettyä todellisten käyttötarpeiden mukaista yksiköintiä, mutta huomauttaa myös tiekunnan osakkaiden nauttivan oikeudesta satunnaiseen tien käyttämiseen muuallakin tiekunnan tiellä. Lain esitöissä ei tule antaa viestiä, jonka mukaan tiekunnan osakkaat olisivat maksuvelvollisia esimerkiksi satunnaisista marjastusreissistaan, kun tiekunnan ulkopuoliset saisivat kulkea vastaavat ajokerrat ilmaiseksi.

Normaalia korkeammasta tienpidon tasosta säädettäisiin 27 §:n 3 momentissa ja säädös vastaisi nykyisen lain säädöstä. MTK katsoo, että tämä säädös vaatii vielä tarkempaa valmistelua ja mahdollisesti tarkempaa säädöstä tilanteen muuttumisen johdosta. MTK viittaa luonnoksen 6 § 2 momentissa esitettyyn mahdollisuuden valtion, maakunnan ja kunnan kevyen liikenteen ohjaamiseen yksityistielle. Tällainen tilanne vaatii ehdottomasti normaalia korkeampaa kunnossapidon tasoa, eikä laki anna vielä työkaluja siitä aiheutuvien kustannusten määrittämiseen ja niistä päättämiseen.

## **6. Korvaus aiemmin rakennetusta tiestä (32 §)**

Uusilta tieosakkailta ja muilta maksulliseen käyttöön oikeutetuilta esitetään säilytettäväksi mahdollisuus veloittaa aiemmin rakennetun tien rakennuskustannuksista. MTK näkee tämän tärkeänä omaisuuden suojaa koskevana kysymyksenä.

MTK vaatii aikamäärän säilyttämistä 10 vuoden sijasta 15 vuotena. Tien rakentamisen ja parantamisen vaikutusaika on yli 10 vuotta, joten ajanjakson tulee olla vähintään 15 vuotta. Kyse on merkittävästä yksityisomaisuuden suojaamiseen liittyvästä kysymyksestä.

## **7. Korvaus tien vaurioittamisesta (34 §)**

MTK esittää 2 momenttiin korjausta siten, että vailla tienkäyttöoikeutta tietä käyttäneen tulisi korvata myös lisääntyneestä kunnossapidosta aiheutuneet kustannukset. Ylimääräisen kunnossapidon ja vaurioitumisen välinen raja on erittäin epäselvä. Vaurioitumisen osalta on syytä selvittää, että myös tieosakkailta ja muilla luvallisesti tietä käytävillä on velvollisuus korvata tien vaurioituminen.

## **8. Tien rakentaminen (40 §)**

Luonnoksessa esitetään tien rakentamista niin, että "tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti".

MTK pitää määrettä "mahdollisimman" liian tiukkana. Edullisten ratkaisuvaihtoehtojen valitseminen on tieosakkaiden kannalta järkevää, mutta tiukan tulkinnan seurauksena syntyvä liian pitkälle menevä säästäminen ei palvele kenenkään etua.

## **9. Tien kunnossapito (41 §)**

Tien kunnossapitoa koskevaan pykälään tulisi mieltä mainintaa erilaisesta kunnossapidon tasosta tien eri osilla. MTK muistuttaa edelleen myös valtion, maakuntien ja kuntien liikenteen johtamisesta aiheutuvasta

## **10. Rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle (47 ja 54 §)**

Tiekuntien toimivaltaa esitetään laajennettavaksi siten, että tiekunta voisi päättää sähkö- ja telekaapeleiden sekä muiden kiinteistön käyttöä palvelevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta.

Nykyisen yksityistielain mukaan tieoikeutta koskeva rasite antaa oikeuden vain tienpitoon, ei muiden infraverkkojen rakentamiseen. Tieoikeus ei myöskään muuta kiinteistön omistusoikeutta, joten yksityistien alla olevan maapohjan omistusoikeus säilyy kiinteistön omistajalla. Näin ollen tiekunnalla ei ole oikeutta tehdä sopimuksia esimerkiksi sähkö- tai telekaapeleiden sijoittamisesta.

Ehdotettu muutos on omistusoikeuden suojaamisen kannalta erittäin suuri muutos ja MTK suhtautuu lähtökohtaisesti torjuvasti maanomistajien omistusoikeutta rajoittaviin ehdotuksiin. Omistusoikeuden suoja on yksi länsimaisen oikeusjärjestelmän peruspilareista.

MTK ymmärtää sähkö- ja televerkkojen välttämättömyyden ja niiden sijoittamisen paikoittain yksityisten omistamille kiinteistöille. Sijoittamisesta maksettavat korvaukset eivät yleensä riitä kattamaan ilma- ja kaapeliinjoista maanomistajille aiheutuvaa jatkuvaa haittaa. Esimerkiksi pelloilla olevat pylvää ja ha-

rukset aiheuttavat suurta haittaa, ja ilmajohdoista aiheutuu suoranainen työturvallisuusriski. MTK tunnista myös sähkö- ja tietoliikenneyhteyksien toimintavarmuuden suuren merkityksen erityisesti maataloustuottajille.

MTK esittää varovaisena kantanaan, että kaapeleiden sijoittaminen tierakenteeseen ilman maanomistajan voisi kokonaisuutena arvioiden olla hyväksyttävää. Yksityistien alle jääneen maapohjan voidaan tulkita olevan menetettyä maa-alueetta, vaikka omistusoikeus säilyykin kiinteistön omistajalla. Näin ollen tiehen sijoitettavat johdot vapauttaisivat kiinteistön muut osat ja vähentäisivät muualle kohdistuvia haittoja. Kaikkien haittojen ja rajoitteiden kohdistuminen samaan kohtaan on kokonaisuutena arvioiden vähäisempi haitta.

MTK näkee ehdotetussa menettelyssä runsaasti mahdollisia käytännön ongelmia ja niiden ratkaiseminen on välttämätöntä ennen lain säätämistä ehdotetussa muodossa.

yksityistielain valmistelussa selvitettäväksi vielä avoinna olevat kysymykset ja edellyttää niihin löydettyä kaikkia osapuolia tyydyttävät ja ennen kaikkea selvät ratkaisut. Avoimia kysymyksiä ja ongelmakohtia ovat esimerkiksi seuraavat:

- Erot tierasitteen ja todellisen tien leveydessä
- Tien todellinen sijainti poikkeaa usein tierasitteesta määritetystä
- Johtojen ja verkkojen asema tietä siirrettäessä tai lakkautettaessa

MTK vaatii 3 §:ssä esitettyjen määritelmien mukaisesti tehtävän selvän eron tien todellisen sijainnin ja tietoomituksesta määritetyn sijainnin välillä. MTK näkee ainoana hyväksyttävänä ratkaisuna sen, että tiekunnalle mahdollisesti myönnettävä oikeus verkkojen sijoittamiseen koskee vain ja ainoastaan todellista tierakennetta, ei sen vieressä olevia viljelyksiä tai muita maita. Tämän ratkaisemiseksi MTK ehdottaa, että tiekunnan oikeus koskisi vain johtojen sijoittamista tiealueella olevalle tielle.

Tien ulkopuolelle sijoittaminen aiheuttaa välitöntä vaaraa esimerkiksi peltojen salaajituksille, joiden kohdalla kaivamista tiekunnan luvalla ilman maanomistajan lupaa ja valvontaa ei voida missään tapauksessa pitää hyväksyttävänä. MTK muistuttaa, että se ei olisi edes verkkoyhtiöiden etu, koska niillä on kaikissa tapauksissa vastuu aiheuttamisensa vahinkojen korjaamisesta.

MTK toistaa 3 §:n kohdalla esittämänsä vaatimuksen siitä, että tieoikeuden tulee tarkoittaa vain "oikeutta käyttää toisen kiinteistön aluetta pysyvästi kulkuyhteyttä varten". Sähkö- ja viestintäjohtojen ym. sijoittamisessa ei voi olla kyse tieoikeudesta, vaikka tiekunnalle annettaisiinkin 47 ja 54 §:ssä oikeus sopia johtojen sijoittamisesta.

Tien siirtämisen tai lakkauttamisen yhteydessä vanhaan tiehen jäävät kaapelit olisi joko siirrettävä tai niiden pysyttämisestä olisi normaaliin tapaan sovittava maanomistajan kanssa. Käytännössä tämä ei poikkeaa esimerkiksi määräaikaisen sopimuksen raukeamisen myötä sopimuksettomaan tilaan jääneiden verkkojen tilanteesta. Yksityisteiden siirtämisestä tai lakkauttamisesta johtuvat sopimuksettomat tilat olisivat ehkä promilleja muista syistä johtuviin verrattuna.

On selvää, että tielle sijoitettavista kaapeleista aiheutuu haittaa tienpidolle, kuten ojien perkaukseen tai tierakenteelle itselleen. Myös ojien penkkoihin kaivettavat kaapelit ovat vaikeita työkohteita ja johtavat helposti maanvalumiin ja ojien tukkeutumiseen.

On selvää, että verkon rakentaja vastaa jälkien korjaamisesta, mutta MTK haluaa nostaa lain valmistelutyöhön kysymyksen siitä, tarvitaanko tämän varmistamiseksi ja selvittämiseksi erillinen lainsäädös.

MTK muistuttaa myös siitä, että tiealueelle sijoittamisen rinnalla säilyy mahdollisuus verkkojen sijoittamiseen nykyiseen tapaan tiealueen ulkopuolelle maanomistajan luvalla. Tästä johtuen MTK painottaa, ettei tiealueen määrittelyssä tule valita sitä tarpeettomasti laajentavaa tulkintaa. On myös todennäköistä, että esimerkiksi rumpuputkien tms. kohdalla kaapelia joudutaan kuitenkin paikoittain sijoittamaan tiealueen ulkopuoliselle alueelle maanomistajan kanssa tehtävillä sopimuksilla. Siten ei ole todennäköistä, että verkkoyhtiöt voisivat sopia kaikesta yksinomaan tiekuntien kanssa.

## 11. Rakentamisrajoitus (48 §)

MTK esittää, että rakentamisrajoituksen liittyvät luvat voisivat olla kunnan viranomaisen toimivaltaan kuuluvia. Asian tutkiminen nivoutuisi hyvin yhteen kunnan toimivaltaan kuuluvaan rakennuslupaharkintaan.

## 12. Puiden ja pensaiden poistaminen (49 §)

Luonnoksessa ehdotetaan tiekunnille oikeutta poistaa tiealueen ulkopuolelta liikenneturvallisuutta ilmeisesti vaarantavat puut, oksat jne.

MTK vastustaa ehdotusta ja näkee sen turhia riitoja synnyttävänä säädöksenä. MTK näkee liikenneturvallisuuden tärkeyden ja ehdottaa puiden ym. poistoa koskeväksi menettelyksi puolueettoman viranomaisen tekemää päätöstä. Nykyisin toimivalta on kuntien tielautakunnilla ja MTK esittää tehtävän pysyttämistä esimerkiksi kuntien ympäristölautakuntien tai maakuntien tehtävänä. MTK näkee kysymyksen myös omaisuudensuojaan kohdistuvana kysymyksenä.

## 13. Esteellisyys (61 §)

Tiekunnan hallinnon esteellisyyttä koskevia vaatimuksia esitetään muutettavaksi siten, että ne olisivat hyvin lähellä yhdistyslain (503/1989) 37 §:ssä säädettyjä. Tämä johtaisi tiekuntien jääviyskysymyksessä tiukempaan tulkintaan kuin nykyisin. Minkä tahansa varallisuus oikeudellisen sopimuksen tulkittaisiin johtavan esteellisyyteen asian käsittelyyn tai ratkaisemiseen. Näin ollen esimerkiksi aurauksesta huolehtiminen johtaisi esteellisyyteen.

MTK pitää esteellisyyden tiukkaa tulkintaa ongelmallisena. Monissa tiekunnissa muutama aktiivinen jäsen hoitaa sekä hallinnon että tien kunnossapidon. MTK katsoo, että aurauksen tai lanauksen kaltaisten tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien tehtävien ei tulisi johtaa esteellisyyteen asioiden käsittelyssä. Näistä maksettavia korvauksia on yleensä pidettävä niin vähäarvoisina ja helposti valvottavina, että liian tiukka linja esteellisyyttä arvioitaessa johtaa kohtuuttomiin tuloksiin. Pienten tiekuntien kunnossapito on niin pienimuotoista toimintaa, ettei ulkopuolisten urakoitsijoiden saaminen niitä tekemään ole todennäköistä. Tarkoituksenmukaista ei myöskään ole pakottaminen muunlaisiin hallintomalleihin. MTK edellyttää pienille ja ilman ongelmia toimiville tiekunnille toimintaedellytysten turvaamisen myös jatkossa. Ylimääräinen byrokratia ja lisäkustannukset eivät ole hyväksyttävissä.

MTK pitää tärkeänä, että lain valmistelutyössä kyetään löytämään malli, jolla tavanomaisena pidettävät vähäarvoiset kunnossapidon työsuoritukset rajattaisiin esteellisyyden ulkopuolelle.

## 14. Päätöksenteko tiekunnassa (63 §)

Luonnoksessa esitetään valtakirjoilla muita osakkaita edustavan yhden henkilön äänimäärän rajoittamista 45 %:iin kokouksessa edustettuina olevien osakkaiden äänistä.

Rajoitukselle ei esitetä riittäviä perusteita ja MTK esittää tällaisen poikkeuksellisen rajoituksen poistamista. Valtuuttajilla tulee olla oikeus käyttää osakkuutensa tuomia oikeuksia myös itse valitsemiensa valtuutettujen kautta. On muistettava, että jokainen valtuutuksen tekijä voi itsenäisesti päättää antaako valtuutusta vaiko ei. Äänileikkuri olisi myös erittäin helppo kiertää toisella valtuutetulla. On myös muistettava uutena vaihtoehtona käyttöön otettavaksi esitetyt etäyhteydellä tiekunnan kokouksiin osallistuminen, jonka voisi olettaa olennaisesti vähentävän tarvetta valtuuttamiselle.

## 15. Tiekunnan kokous (65 §)

MTK esittää pohdittavaksi, tulisiko tiekunnan kokousta koskevassa lainkohdassa säätää myös hoitokunnan ja toimitsijamiehen valinnasta. Lain kohtaa tulkitsemalla nämä ovat väistämättä osa tiekunnan kokouksessa tehtäviä päätöksiä, mutta tehtävän perustavanlaatuisuuden vuoksi niistä voisi olla syytä säätää laissa.

## 16. Tiekunnan kokouksen koollekutsuminen (68 §)

MTK kannattaa esitettyä mahdollisuutta sähköisistä kokouskutsuista, mutta muistuttaa siitä, että myös sähköpostia käyttämättömillä tiekunnan osakkailla tulee olla oikeus saada kokouskutsunsa edelleen paperisina. Tämä tulee varmistaa säädöksessä.

## 17. Muutoksenhaku tiekunnan päätöksiin (72 § ja 95 §)

Tiekuntien päätösten muutoksenhaun ehdotetaan siirtyvän maa- ja metsätalouden osastoille. Nykyisin ensivaiheen muutoksenhakuelimenä toimivat kuntien tielautakunnat.

MTK näkee ehdotetun muutoksen ongelmallisena erityisesti oikeudenkäynnin kustannusten vuoksi. Yksinkertaisenkin asian muutoksenhakukustannukset kohoavat tuhansien eurojen suuruisiksi ja hävinneen osapuolen kokonaiskustannukset ovat 10.000 euron luokkaa. Tämä aiheuttaa selvän esteen oikeusturvan hakemiselle jo varsin hyvätuloisillekin ihmisille.

On selvää, että maa- ja metsätalouden osastoissa asiantuntemus on erittäin korkeatasoista, mutta on myös aiheellista kysyä ovatko tyypilliset muutoksenhaun kohteena olevat asiat sellaisia, että niiden ratkaisemiseen tarvitaan maa- ja metsätalouden osaston asiantuntemusta.

Luonnoksen 95 §:ssä ehdotetaan uusille maakunnille annettavaa mahdollisuutta erityisten sovitteluelimien perustamiseksi. Sovitteluelimet muodostuisivat sopivien asiaa tuntevien henkilöiden kollegiosta, mutta kyseessä olisi vain vapaaehtoisuuteen perustuva ja oikeudellisesti sitomattomia ratkaisuja antavasta elimestä. Käsittely olisi kuluiltaan olennaisesti maa- ja metsätalouden osaston prosessia halvempaa.

MTK pitää hyvänä erilaisten mallien selvittämistä oikeusturvan parantamiseksi. Ongelmaksi muodostuu sovittelun vapaaehtoisuus ja ratkaisujen sitomattomuus, joka ei odotettavasti riitä ratkaisemaan pahasti tulehtuneita ja kenties vuosikausia riitaisten tiekuntien päätöksentekoon liittyviä erityisiä haasteita. On myös varsin todennäköistä, että menettely tulisi poikkeamaan merkittävästi eri maakuntien välillä. MTK esittää lisäksi huolenaan, että varsinaisen oikeuden käynnin vanhentumisajat eivät mahdollistaisi maakunnallista sovitteluelintä.

MTK haluaa tässäkin asiassa nostaa vielä esiin uudelleen arvioinnin kuntien tielautakuntien toiminnan jatkamisesta. Kun kunnilla kuitenkin säilyy tarve hallinnoida yksityisteiden avustuksia, niin ensivaiheen muutoksenhakuelimenä toimiminen ei aiheuttaisi suuria lisäkustannuksia.

Toisena selvitettävänä menettelynä MTK esittää selvitettäväksi selvitysmies Esko Hämäläisen esittämä ajatus siitä, että tiekuntien päätöksiin voisi ensi vaiheessa hakea muutosta oikaisuvaatimuksella, jonka tiekunta itse käsitelisi uudelleen. Tiekuuntien hallinto perustuu yleensä maallikkojen tekemiin päätöksiin ja on todennäköistä, että osa päätöksistä on valmisteltu huonosti, eikä kaikkia asioita ole selvitetty riittävästi.

Tällainen oikaisu menettely olisi omiaan näiden virheellisten päätösten oikaisemiseksi, kun osapuolet olisivat voineet argumentoida näkökantojaan paremmin ja tiekunnalla olisi mahdollisuus perehtyä asiaan uudestaan. Tällä erittäin kevyellä menettelyllä saataisiin oikaistua selvät asiavirheet ym. helposti korjattavissa olevat virheellisyudet. Menettely olisi siten lähellä kunnalliseen päätöksentekoon liittyvää oikaisuvaatimusmenettelyä, joka edeltää mahdollista hallinto-oikeuteen valittamista.

MTK esittää muutoksenhakua koskevan kokonaisuuden selvittelyä vielä ennen lain etenemistä ehdotusvaiheeseen.

## 18. Yksityistietoimitus (78 §)

Luonnoksessa ehdotetaan kuntien tielautakuntien lakkauttamista ja toimitustehtävien siirtämistä Maanmittauslaitoksen tehtäväksi. Lisäksi esitetään kiinteistörekisterinpitäjänä toimiville kunnille vapaaehtoista mahdollisuutta tarjota yksityistietoimituksia myös asemakaava-alueen ulkopuolella. Viranomaisjohtoitien toimitusten rinnalle lakiin esitetään mahdollisuutta sopimusperusteisesti tiekunnan perustamiseen esimerkiksi olemassa olevalle tielle, jonka tienpito on hoidettu järjestäytymättä.

MTK katsoo tielautakuntien toimitustehtävien siirtämisen Maanmittauslaitokselle johtavan toisaalta asioiden käsittelyn siirtymiseen kauemmaksi tiekuntien jäsenistöstä, mutta toisaalta se parantaisi käsittelyn osaamista ja ammattimaisuutta. Nykyisin tielautakuntien valmiudet ja kokemus vaihtelevat suuresti kunnittain, joten yksityistieasioiden käsittelyn erot luovat eriarvoisuutta. Tielautakunnat on lopetettu useimmista kunnista ja yksityistieasioita käsitellään jonkun muun lautakunnan jaostossa

MTK näkee ongelmallisena esitetyn mallin, jossa Maanmittauslaitoksen rinnalla mahdollistettaisiin osalle kuntia oikeus yksityistietoimitusten tekemiseen. Mallissa maanomistajien oikeudelliseen asemaan vaikuttaisi heidän kannaltaan satunnainen tekijä ja eri kunnissa sijaitsevat kiinteistöt olisivat erilaisessa asemassa. Asia on merkittävä myös periaatteellisena kysymyksenä eli onko kuntien tarkoituksena harjoittaa kilpailevaa toimintaa valtion viranomaisten kanssa. Tätä on pidettävä vieraana suomalaiselle hallinnolle.

Maanmittauslaitoksen henkilöstön osaaminen on erittäin korkealla tasolla ja muutos yhtenäistäisi menettelyjä koko maassa. Toisaalta asioiden käsittelyn siirtäminen pois kunnista johtaa todennäköisesti kustannusten nousuun, koska kunnat ovat subventoineet tiekunnille antamia palvelujaan.

MTK esittää huolensa Maanmittauslaitoksen toimitusten taksojen kalleudesta. Kustannusten korkeus on jo nyt vähentänyt maanomistajien halukkuutta toimitusten teettämiseen.

MTK näkee hyvänä byrokratian purkamiseen tähtäävät toimet eli eräissä tapauksissa ilman toimitusta tehtävissä oleviin eli tieosakkaiden välisellä sopimuksella tiekunnan perustamiseen, jakamiseen, yhdistämiseen ja lakkauttamiseen.

MTK esittää jo mainitulla tavoin, että kuntien tielautakuntien lakkauttamista harkitaan vielä uudelleen. Jos tielautakunnat pysytettäisiin toimivaltaisina, niin myös yksityistietoimitukset tulisi säilyttää niiden tehtävänä.

## **19. Maakunnan avustus (89 §)**

MTK muistuttaa valtion yksityistieavustusten olevan nykyisellä tasollaan täysin riittämättömät, ja mikäli ne jaettaisiin kaikkien tulevien maakuntahallintojen kesken olisi keskimääräinen jaettavissa oleva rahamäärä alle 0,5 miljoonaa euroa per maakunta. Tämä raha on niin pieni, ettei maakunnilla ole mahdollisuutta osoittaa täysipäiväisiä resursseja yksityisteiden avustusten hallintaan ja näin ollen asiaan paneutumisen taso tulisi väistämättä jäämään vähäiseksi. MTK muistuttaa, että tehtävässä vaaditaan kuitenkin erityisosaamista esimerkiksi siltojen, lauttojen ja muiden erityiskohteiden avustuksista valmisteltaessa ja niistä päätettäessä.

MTK painottaa, että ensi sijassa valtion yksityisavustukset tulee nostaa merkittävästi nykyistä korkeammiksi ja sen mukana turvata riittävä osaaminen niiden hallinnoimisessa maakunnissa. MTK kannattaa yksityisteiden tienpidossa maksettujen ALV:jen huomioimisesta valtion ja tulevien maakuntien avustusten rahamäärästä päätettäessä.

MTK näkee esitetyn maakunnallisen mallin ongelmana sen, että vielä ei ole tietoa millaiseksi maakuntien hallinto lopulta tulee muotoutumaan. Ilmeisen välttämätöntä on, että maakunnat tulevat tekemään keskenään yhteistyötä erityisosaamista vaativissa tehtävissä, kuten yksityisteiden siltoja koskevissa asioissa.

MTK pitää ensisijaisen tärkeänä, että yksityisteiden valtionavustukset pyritään palauttamaan kestäväälle tasolle siten, että yksityisteiden säilyminen avoimena kyettäisiin säilyttämään pääasiallisena mallina. Avustukset tulee kohdentaa entistä tarkemmin ja tasapuolisemmin liikenteellisesti tärkeiden yksityisteiden kunnossapitoon. Erityisesti siltojen kunnossapitoon on saatava erityistä rahoitusta. Biotalousalan kilpailukyvyyn lisäämiseksi korotetut rekkojen kokonaismassat on huomioitava siltojen kantavuudessa myös yksityistieverkolla.

Yksityisteiden lossien avustukset esitetään maakuntaudistuksen myötä siirrettäväksi saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä maakuntalain 6 § 2 momentin mukaisesti. MTK esittää huolensa yksityisteiden lossien avustusten säilymisestä. Nämä ovat asukkaiden lisäksi elintärkeitä niin rannikon kuin Järvi-Suomenkin saariston maa- ja metsätalouden sekä kaiken saaristossa tapahtuvan yritystoiminnan harjoittamiselle.



## 20. Kunnan avustus (90 §)

Kunnilla säilyy oikeus avustaa alueellaan olevia yksityisteitä. Avustuksen ehdoksi esitetään tiekunnan järjestäytymistä ja yksityistierekisterissä olevien yhteystietojen ajantasaisuutta.

MTK nostaa esiin kysymyksen tielautakuntien lakkauttamisesta tavoitelluista säästöistä. Kunnilla säilyy tarve ylläpitää yksityisteihin liittyvää osaamista jakamiensa avustusten vuoksi. MTK esittää epäilyn siitä, että tosiasialliset kustannussäästöt tielautakuntien lakkauttamisesta eivät olisi suuret ja siksi on vielä syytä selvittää niiden toiminnan jatkuminen. MTK viittaa tällä myös lausunnon muihin kohtiin, joissa käsitellään tielautakunnille nykyisin kuuluvia tehtäviä.

## 21. Liikenteen kieltäminen avustettavalta tieltä (91 §)

Säädöstä tarkennetaan nykyisestä 2 momentissa siten, että myös avustuksen saaneella yksityistiellä sen käyttö olisi luvanvaraista ja tien käytöstä voitaisiin periä käyttömaksua 30 §:n mukaisesti. Mikäli muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä aiheutuisi huomattavaa haittaa kiinteistön omistajille tai liikenneturvallisuudelle, voitaisiin kunnan suostumuksella muiden kuin tieosakkaiden tienkäyttöä rajoittaa tai kieltää.

MTK pitää 2 momentin tarkennuksia hyvinä, mutta säädös herättää myös kysymyksen kunnan roolista eli jos tielautakunnat esitetyllä tavoin lakkautetaan, niin kunnille kuitenkin jäisi tämän kaltaisia tehtäviä. MTK toistaa vaatimuksensa siitä, että kuntien roolia tulee vielä selvittää.

## 22. Maakuntien neuvonta- ja sovitteluelin (95 §)

Viittaamme kohdassa 17 (72 §) lausuttuun.

## 23. Arvonlisäveron vähennysoikeus

MTK vaatii yksityisteiden tienpidosta maksetun arvonlisäveron palautusoikeuden käyttöönottamista. Tienpidosta maksettu arvonlisävero rasittaa merkittävässä määrin yksityisteiden varressa toimivia maa- ja metsätalousyrittäjiä, koska arvonlisävero ei ole vähennettävissä kuten muiden tuotantopanosten sisältämät arvonlisäverot.

MTK katsoo arvonlisäveron vähennysoikeuden olevan yksi ratkaisumalli erittäin pieniksi supistuneiden valtion yksityistieavustusten palauttamiseksi kestävälle tasolle.

LVM esittää luonnoksessa yksityisteiden tienpidosta maksetun arvonlisäveron huomioimista valtion yksityistieavustusten rahamäärästä päätettäessä. MTK pitää ehdotettua menettelyä kannatettavana, mikäli arvonlisäveron täysimääräistä vähennysoikeutta ei vaatimuksestamme huolimatta saada voimaan. MTK kuitenkin huomauttaa, että valtion yksityisavustusten rahamäärästä ei päätetä yksityistielaisissa, joten arvonlisäverojen huomioimista koskeva säädös on luonteeltaan vain eduskunnan budjettia ohjaava.

## 24. Liikennemerkki kertomaan yksityistien maksullisuudesta

MTK esittää, että lakiin tulee ottaa säädös liikennemerkistä, jolla tiekunta voisi ilmoittaa tienkäytön maksullisuudesta.

MTK muistuttaa, että yksittäisten tienkäyttäjien maksuvelvollisuuden toteuttamisen kannalta on ollut erittäin vaikea viestiä tienkäytön maksullisuudesta. Virallisen liikennemerkin asema olisi kiistaton, eikä autoilija voisi sen ohittamisen jälkeen vedota tietämättömyyteensä.

MTK ehdottaa, että LVM valmistelee liikennemerkin vaatimat säädökset yhdessä samaan aikaan vireillä olevan tieliikennelain kokonaisuudistuksen kanssa. Liikennemerkeistä säädetään tarkemmin tieliikennelaissa.

Helsingissä 20. päivänä maaliskuuta 2017



Antti Sahi  
Toiminnanjohtaja



Simo Takalammi  
Maankäyttöasiantuntija