

Liikenne- ja viestintäministeriö

Raisio 20.3.2017

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI YKSITYISTIELAIKSI

MTK-Varsinais-Suomi ja MTK metsälinja esittävät lausuntonaan seuraavia muutoksia luonnokseen (Otsikointi ja pykäläien numerointi lakiluonnoksesta):

1. Määritelmät (3 §)

Tiealueen ja -oikeuden määrittely tarkasti on tärkeää maanomistajien oikeusturvan vuoksi. Olisi selkeintä, jos tiealueeksi määriteltäisiin ojien ulkoreunojen välinen alue, eikä ojien ulkoreunan ulkopuolinen alue enää kuuluisi tiealueeseen. Vastuu-, korvaus- ja maankäyttökysymykset ovat muussa tapauksessa hyvin hankalia ja tapauskohtaisia. Ongelmia syntyy mm. puutavaran varastoinnissa teiden varten. Yksityistielain 3 §:ssä tulee lisäksi määritellä tien juridinen ja tekninen määritelmä.

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.

Katsomme, 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.

Esitämme 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.

Epäselvänä kysymyksenä listauksessa on riista-aidat. 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.

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.

Ehdotettu menettely on 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.

Ongelmana esitetyssä ovat sekä vastuukysymykset että tieyksiköinti. Kevyen liikenteen käyttämä reitti edellyttää aivan eri tasoista talvihoitoa kuin tavallinen vähäliikenteinen yksityistie. Aurauksen ja erityisesti liukkauden torjunnan tulisi olla tasoltaan valtion maanteiden tai katujen tasoa, joka on vaatimuksena erittäin tiukka. Muistutamme 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. Tiekunta on vastuussa riittämättömäksi katsottavasta kunnossapidosta johtuvista vahingoista.

Kiinteistönomistajille ei saa säilyttää lisärasituksia tieoikeuden laajentamisella. Tiekunnan vastuut ja kustannusten jakautuminen on selvitettävä huolellista ennen lain säätämistä. On varmistettava, ettei valtion ja maakuntien tienpitoa tai kunnan kadunpitoa koskevia velvollisuuksia ryhdytä kiertämään edellä kuvatulla järjestelyllä. Esimerkiksi asemakaavoitettavilla alueilla liikenneyhteyksien järjestäminen tulee vastaisuudessakin järjestää kunnan ylläpitämien katujen avulla.

3. Ulkopuolisen oikeus käyttää tietä (23 §)

Lakiluonnoksessa todetaan, ettei tiekunnan lupaa tarvittaisi satunnaiseen toimintaan, joka ei selvästi lisää tien kunnossapitokustannuksia. Esitämme, että 1 momentin tekstistä "joka ei selvästi lisää tien kunnossapidon kustannuksia" poistetaan 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.

4. Tienpitovelvollisuuden jakaminen ja tieyksiköt (27 §)

Tienpitovelvollisuus ja sitä toteuttavat tieyksiköt jaettaisiin tulevaisuudessakin 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. Laissa ei tule antaa viestiä, jonka mukaan tiekunnan osakkaat olisivat maksuvelvollisia esimerkiksi satunnaisista marjastusreissustaan, kun tiekunnan ulkopuoliset saisivat kulkea vastaavat ajokerrat ilmaiseksi.

5. Korvaus aiemmin rakennetusta tiestä (32 §)

Uusilta tieosakkailta ja muilta maksulliseen käyttöön oikeutetuilta esitetään säilytettäväksi mahdollisuus veloittaa aiemmin rakennetun tien rakennuskustannuksista. Vaadimme aikamäärän säilyttämistä 15 vuodessa esitetyn 10 vuoden sijaan. Tien rakentamisen ja parantamisen vaikutusaika on pitkä. Kyse on merkittävästä yksityisomaisuuden suojaamiseen liittyvästä kysymyksestä.

6. Korvaus tien vaurioittamisesta (34 §)

Esitämme 2 momenttiin korjausta siten, että vailla tienkäyttöoikeutta tietä käyttäneen tulee 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 käyttävillä on velvollisuus korvata tien vaurioituminen.

7. Tien kunnossapito (41 §)

Tien kunnossapitoa koskevaan pykälään tulisi miettiä mainintaa erilaisesta kunnossapidon tasosta tien eri osilla. Muistutamme edelleen myös valtion, maakuntien ja kuntien liikenteen johtamisesta aiheutuvasta kuluista ja niiden korvaamisesta.

8. 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 suhtaudumme lähtökohtaisesti torjuvasti maanomistajien omistusoikeutta rajoittaviin ehdotuksiin. Omistusoikeuden suoja on yksi länsimaisen oikeusjärjestelmän peruspilareista.

Ymmärrämme sähkö- ja televerkkojen välttämättömyyden ja niiden sijoittamisen paikoittain yksityisten omistamille kiinteistöille. Sijoittamisesta maksettavat korvaukset eivät yleensä riitä kattamaan ilma- ja kaapelilinjoista maanomistajille aiheutuvaa jatkuvaa haittaa.

Kaapeleiden sijoittaminen tierakenteeseen ilman maanomistajan lupaa voisi kokonaisuutena arvioiden olla hyväksyttävää. Yksitystien 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.

Ehdotetussa menettelyssä on runsaasti mahdollisia käytännön ongelmia ja niiden ratkaiseminen on välttämätöntä ennen lain säätämistä ehdotetussa muodossa. Edellytämme avoimiin kysymyksiin kaikkia osapuolia tyydyttäviä ja ennen kaikkea selviä ratkaisuja. 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

Vaadimme 3 §:ssä esitettyjen määritelmien mukaisesti tehtävän selvän eron tien todellisen sijainnin ja tietoimituksessa määritetyn sijainnin välillä. Näemme 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. Katsomme, että tiekunnan oikeus koskee vain johtojen sijoittamista tiealueella olevalle tielle.

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

Tien siirtämisen tai lakkauttamisen yhteydessä vanhaan tiehen jäävät kaapelit olisi joko siirrettävä tai niiden pysyttämistä olisi normaaliin tapaan sovittava maanomistajan kanssa. Käytännössä tämä ei poikkea esimerkiksi määräaikaisen sopimuksen raukeamisen myötä sopimuksettomaan tilaan jääneiden verkkojen tilanteesta.

Muistutamme myös, että tiealueelle sijoittamisen rinnalla säilyy mahdollisuus verkkojen sijoittamiseen nykyiseen tapaan tiealueen ulkopuolelle maanomistajan luvalla. Tiealueen määrittelyssä ei tule valita sitä tarpeettomasti laajentavaa tulkintaa. On myös todennäköistä, että esimerkiksi rumpuputkien 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.

9. 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 varallisuusosoikeudellisen sopimuksen tulkittaisiin johtavan esteellisyyteen asian käsittelyyn tai ratkaisemiseen. Näin ollen esimerkiksi aurauksesta huolehtiminen johtaisi esteellisyyteen.

Pidämme esteellisyyden tiukkaa tulkintaa ongelmallisena. Monissa tiekunnissa muutama aktiivinen jäsen hoitaa sekä hallinnon että tien kunnossapidon. Katsomme, 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. Edellytämme pienille ja ilman ongelmia toimiville tiekunnille toimintaedellytysten turvaamisen myös jatkossa. Ylimääräinen byrokratia ja lisäkustannukset eivät ole hyväksyttävissä.

Edellytämme lakiin kirjausta, jolla tavanomaisena pidettävät vähäarvoiset kunnossapidon työsuoritukset rajattaisiin esteellisyyden ulkopuolelle.

10. 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 esitämme 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. 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.

11. Tiekunnan kokouksen koollekutsuminen (68 §)

Kannatamme esitettyä mahdollisuutta sähköisistä kokouskutsuista, mutta sähköpostia käyttämättömillä tiekunnan osakkailla tulee olla oikeus saada kokouskutsunsa edelleen paperisina. Tämä tulee varmistaa säädöksessä.

12. Muutoksenhaku tiekunnan päätöksiin (72 § ja 95 §)

Tiekuntien päätösten muutoksenhaun ehdotetaan siirtyvän maa-oikeuksiin. Nykyisin ensivaiheen muutoksenhaku elimenä toimivat kuntien tielautakunnat.

Näemme 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.

On selvää, että maa-oikeuksissa asiantuntemus on erittäin korkeatasoista, mutta on myös aiheellista kysyä, ovatko tyypilliset muutoksenhaun kohteena olevat asiat sellaisia, että niiden ratkaisemiseen tarvitaan maa-oikeuden 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 prosessia halvempaa.

Pidämme 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. Varsinaisen oikeudenkäynnin vanhentumisajat eivät mahdollistaisi maakunnallista sovitteluelintä.

Haluamme nostaa vielä esiin arvioinnin kuntien tielautakuntien toiminnan jatkamisesta. Kun kunnilla kuitenkin säilyy tarve hallinnoida yksityisteiden avustuksia, niin ensivaiheen muutoksenhakuelimenä toiminenkaan ei aiheuttaisi suuria lisäkustannuksia.

Toisena selvitettävänä menettelynä esitämme selvitettäväksi selvitysmies Esko Hämäläisen esittämää ajatusta siitä, että tiekuntien päätöksiin voisi ensi vaiheessa hakea muutosta oikaisuvaatimuksella, jonka tiekunta itse käsittelisi uudelleen. Tie kuntien hallinto perustuu yleensä maallikkojen tekemiin päätöksiin ja on todennäköistä, että osa päätöksistä on valmisteltu huonosti, eikä kaikkia asioita ole selvitetty riittävästi.

Tällainen oikaisumenettely 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.

Esitämme muutoksenhakua koskevan kokonaisuuden selvittelyä vielä ennen lain etenemistä ehdotusvaiheeseen.

13. 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. Viranomaisjohtojen toimitusten rinnalle lakiin esitetään mahdollisuutta sopimusperusteisesti tiekunnan perustamiseen esimerkiksi olemassa olevalle tielle, jonka tienpito on hoidettu järjestäytymättä.

Katsomme 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.

Näemme 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.

Maanmittauslaitoksen toimitusten taksat ovat kalliita. Kustannusten korkeus on jo nyt vähentänyt maanomistajien halukkuutta toimitusten teettämiseen. Byrokratian purkamiseen tähtäävät toimet ovat kannatettavia.

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

14. Maakunnan avustus (89 §)

On ensisijaisen tärkeää, 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. Biotalouden 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. Yksityisteiden lossien avustukset on säilytettävä. Nämä ovat asukkaiden lisäksi elintärkeitä saariston maa- ja metsätalouden sekä kaiken saaristossa tapahtuvan yritystoiminnan harjoittamiselle.

15. Kunnan avustus (90 §)

Kunnilla säilyy oikeus avustaa alueellaan olevia yksityisteitä. Avustuksen ehdoksi esitetään tiekunnan järjestäytymistä ja yksityistierekisterissä olevien yhteystietojen ajantasaisuutta. Epäilemme, että tosiasialliset kustannussäästöt tielautakuntien lakkauttamisesta eivät olisi suuret ja siksi on vielä syytä selvittää niiden toiminnan jatkuminen.

16. Liikennemerkki kertomaan yksityistien maksullisuudesta

Esitämme, että lakiin tulee ottaa säädös liikennemerkistä, jolla tiekunta voisi ilmoittaa tienkäytön maksullisuudesta. Yksittäisten tienkäyttäjien maksuvelvollisuuden toteuttamisen kannalta on ollut erittäin vaikea viestiä tienkäytön maksullisuudesta. Virallisen liikennemerkkin asema olisi kiistaton, eikä autoilija voisi sen ohittamisen jälkeen vedota tietämättömyyteen.

Ehdotamme, että LVM valmistelee liikennemerkkin vaatimat säädökset yhdessä samaan aikaan vireillä olevan tieliikennelain kokonaisuudistuksen kanssa. Liikennemerkkeistä säädetään tarkemmin tieliikennelaissa.

Raisiossa 20.3.2017

Maataloustuottajain Varsinais-Suomen Liitto - MTK-Varsinais-Suomi ry


Aino Launto-Tiuttu

MTK Metsälinja


Lasse Lahtinen