

LAUSUNTO YKSITYISTIELAIN UUDISTAMISTARPEITA SELVITTÄNEESTÄ SELVITYSMIEHEN RAPORTISTA

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa yksityiselain uudistamistarpeita koskevasta selvitysmiehen raportista.

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa selvitysmiehen raportista. MTK pitää hyvänä, että yksityiselain toimivuutta, uudistustarpeita ja erilaisia näkökohtia on selvitetty ja raportti on hyvä pohja lain kokonaisuudistuksen käynnistämiseksi.

MTK näkee tärkeänä yksityiselain kokonaisuudistuksen käynnistämisen. 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 nousemassa entistä tärkeämmäksi tekijäksi kansantaloutemme perustana.

MTK muistuttaa, että lain valmisteluvaiheessa tulee selvitysmiehen esiin nostamien kysymysten lisäksi käsitellä laaja-alaisesti kaikkia yksityistieverkkoa koskevia kysymyksiä. MTK lausuu selvityspyynnössä yksilöidyistä kysymyksistä:

1. Voimassaoleva yksityiselaki on vanhentunut ja vaikeaselkoinen

Yksityiselaki (laki yksityisistä teistä 358/1962) on säädetty vuonna 1962 ja vanhentunut niin juridisesti kuin kieliasultaankin. Laki kaipaa kipeästi kokonaisuudistusta.

Yksityiselaki on tunnetusti vaikeaselkoinen sisältäen useiden osauudistusten jäljiltä lukuisia huonosti yhteensopivia pykäläiä, eikä osa sen säädöksistä avaudu lukemalla edes asiaan perehtyneille. Lain tulokinta edellyttää myös sen soveltamisesta annetun oikeuskäytännön tuntemista, joten oikeuskäytännössä vahvistuneiden tulkintojen mahdollinen siirtäminen lakiin selventäisi oikeustilaa.

MTK painottaa yksityiselain erityisluonteisuutta pääosin maallikkojen käyttämänä lakina ja sen tulisi siten olla helposti omaksuttavissa niin yksittäisten maanomistajien kuin yksityisteitä hallinnoivien tiekuntien näkökulmasta.

MTK katsoo, että lain kokonaisuudistuksen yhteydessä tulee koko yksityiselaki käydä läpi ja päivittää se nykyaikaisia käytäntöjä vastaavaksi. Esimerkiksi tiekunnan kokouskutsujen lähettäminen sähköisesti tai kokouksiin etäyhteydellä osallistuminen tulee tehdä mahdolliseksi.

2. Hallinnon ammattimaistuminen ja vaatimusten lisääntyminen

Yksityisteiden hallinto on muuttunut entistä enemmän ammattitaitoa ja erityisosaamista vaativaksi. Syyinä on mm. rekkujen kokonaispainojen merkittävä kasvu, joka asettaa teiden kunnossapidolle huomattavasti kasvaneet vaatimukset. Vaatimusten täyttäminen edellyttää nykyistä tarkempaa tietoa tien rakenteesta ja sen kunnosta. Näin kalliit parannustoimet voidaan kohdistaa niihin teihin ja tieosuuksiin, jotka sitä vaativat. Vähentyvien resurssien tehokas käyttäminen ja tiemaksujen pysymisen kohtuullisina on

varmistettava sillä, että kunnossapito- ja perusparannustoimet kohdistetaan vain tarpeellisiin toimiin. Suurempien urakkakokonaisuuksien myötä myös asema kilpailutuksessa paranee, koska infra-alan keskiuuretkin toimijat voivat kiinnostua yksityisteiden kunnossapidon ja rakentamisen urakoista. Tämä edellyttää tienpidolta ammattimaista ja kokenutta otetta. Samaan aikaan vaatimusten lisääntymisen kanssa tiekuntien hallintoon osallistuvan aktiivisen väestön määrä on monin paikoin vähentymässä.

MTK muistuttaa myös yksityistieverkolta odotettavien kuljetussuoritteiden kasvavan tulevaisuudessa biotalouteen kasvun johdosta. Biotalousnousua ja mahdollisuuksia ei tule estää tai haitata yksityistieverkon huonolla kunnolla. Tästä syystä on varmistettava riittävä palvelutaso koko tieverkostolle.

Yksi malli haasteisiin vastaamisessa on tieisännöintimallin käyttäminen, jonka kehittämistä tulee lainvalmistelun aikana selvittää. Tieisännöinnin kehittäminen voisi olla vaihtoehto tiekunnista tiestökuntiin siirtymisen rinnalla tai sijasta.

MTK pitää tärkeänä, että uudistettava laki sallii tiekunnille joustavan mahdollisuuden valita erilaisista hallinnon järjestämistavoista yksittäisen tiekunnan toimintaolosuhteiden mukaisesti. Ammattimaisuuden korostamisen rinnalla tulee varmistaa, että halutessaan tiekunnan tulee voida toimia kevyellä hallinnolla. Tiekunnilla pitää olla valinnanvapaus kevyen hallinnon ja entistä ammattimaisemman hallinnon väliltä. Valinta tulisi tehdä paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden näkökulmasta.

3. Tiemaksut ja ulkopuolisten tienkäytön maksullisuus

Nykyisin käytössä oleva tiekunnan osakkaiden tiestä saatavan laskennallisen hyödyn mukaan määräytyvä tieyksiköinti on edelleen käyttökelpoinen malli kulujen jakamiseen. Tiekuunnissa ja toimitusmenetelyissä on jo nyt laajassa käytössä Maanmittauslaitoksen laatima tieyksiköintiä koskeva ohje. Kyse on kuitenkin vain ohjeesta, eikä sillä tällä hetkellä ole lakiin perustuvaa velvoittavuutta.

MTK katsoo, että tieyksiköintiin perustuva maksujärjestelmä on periaatteessa hyvä ja vakiintunut menettelytapa, mutta lain valmistelun yhteydessä siinä käytetyt kertoimet tulisi avata ja päivittää vastaamaan maaseudun todellisia oloja. MTK nostaa esille esimerkiksi lypsykarjatilat, joiden osuus tieyksiköinneistä on monissa tapauksissa arvioitu suhteettoman suuriksi. Maaseutuyrittäjien elinkeinorakenne on käynyt läpi suuren muutoksen ja vastaavasti kesäajan asumisen muuttuminen monessa tapauksessa jopa ensisijaiseksi tai ainakin läpi vuoden käytetyksi loma-asunnoksi on samalla muuttanut tyypillisten yksityisteiden liikenteen määrää ja lähdettä. Tieyksiköinnin perusteet olisi siksi päivitettävä ja niiden käytöstä olisi säädettävä lailla. Kansalaisten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat asiat tulee säätää laillisilla säädöksillä.

Yhteiskunnan yksityistieavustusten vähenemisen myötä kysymys muiden kuin tieosakkaiden käytöstä perittävien käyttömaksujen on entistä ajankohtaisempi. Nykyinenkin yksityistielaki mahdollistaa käyttömaksujen määräämisen, mutta käytännön menettely esimerkiksi maksuvelvollisuudesta ilmoittamiseksi ja maksujen määräämiseksi on erittäin hajanainen, eikä siitä säädetä laissa. Käyttömaksujen määräämisen ja laskuttamisen perusteet menettelyineen olisi säädettävä laissa. Lain valmistelutyössä olisi selvitettävä yksityisteiden luokittelun käyttämisestä myös tienkäytön maksullisuutta arvioitaessa. Tiekuunnan ulkopuolisten elinkeinonharjoittajien liikennöinnin maksullisuutta tulee myös selvittää.

MTK katsoo, ettei tienpitoon myönnetyn yhteiskunnan avustuksen tule sulkea pois mahdollisia käyttömaksuja, koska osakkailtakin peritään tiemaksuja ja yhteiskunnan avustustaso on yleensä hyvin pieni.

MTK pitää kuitenkin ensisijaisena, että yksityistieverkoston maksuttomuus satunnaisille käyttäjille tulisi tulevaisuudessakin varmistaa riittävä yhteiskunnan avustuksilla. Yksityistieverkon merkitys tulee kasvamaan biotalouden kuljetustarpeiden voimakkaan kasvun myötä ja niiden varmistaminen edellyttää toimivan tukijärjestelmän ylläpitoa. Samalla mahdollistetaan satunnaisten tienkäyttäjien kulkumahdollisuudet.

MTK muistuttaa, ettei tavoitteena ole yksityistieverkoston sulkeminen tai maaseudun eristäminen muusta liikenneverkostosta. Yksityistieverkko on osa liikenneverkon kokonaisuutta ja siitä tulee pitää huolta. Valtion yksityistieavustusten määrä tulee pikaisesti nostaa sellaiselle tasolle, ettei vastuu alemmasta liikenneverkosta jää yksinomaan tiekuntien osakkaiden harteille.

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 yksityistie-

den kunnossapitoon. Erityisesti siltojen kunnossapitoon on saatava erityistä rahoitusta. Biotalousalan kilpailukykyyn lisäämiseksi korotetut rekkojen kokonaismassat on huomioitava siltojen kantavuudessa myös yksityistieverkolla.

4. Yksityisteiden luokittelu

Selvitystyössä on nostettu esiin yksityisteiden toiminnallinen luokittelu eri tieluokkiin. Luokittelulla pyritäisiin antamaan tietty odotustaso kunkin tieluokan kunnossapidosta, tien teknisistä vaatimuksista ym. On myös todennäköistä, että luokittelu vaikuttaisi yksityisteille myönnettävien avustusten jakamiseen. Luokittelu liittyy myös yksityistieverkon viemiseen digitaaliseen muotoon esim. digiroad, joka mahdollistaa esimerkiksi painorajoitustietojen ajantasaisen seurannan ja välittämisen mm. navigaattoreihin.

MTK näkee luokittelun kehittämisen jatkovalmistelun arvoisena. Luokittelulla tulisi pyrkiä luomaan moineen eri tarkoitukseen soveltuva työkalu. Sitä voisi ajatella käytettävän yhtenä elementtinä esimerkiksi tiemaksujen, kunnossapidon, avustusten ym. tasoa ja määrää määrittävänä.

MTK:n näkökulmasta erityisesti luokitteluaineiston digitaaliset käyttömahdollisuudet ovat laajoja mahdollistaen kokonaan uusia toimintoja. Näin saatua aineistoa voitaisiin käyttää esimerkiksi sellaisten yksityisteiden erottamiseen, joilla ajamista on rajoitettu maksuvelvollisuudella tai ajoneuvojen kokoon ja massoihin perustuvilla rajoituksilla.

MTK pitää tärkeänä, että luokittelussa kyetään ottamaan huomioon paikalliset tarpeet ja mahdollisuudet. Esimerkiksi rannikon ja maan harvaanasutun itä- ja pohjoisosien väliset tarpeet ovat yksityisteidenkin osalta hyvin erilaiset. Luokittelusta ei myöskään saa tulla automaattia, jolla tiettyihin luokkiin asetetut tiedot otettaisiin pysyvästi pois avustusten piiristä.

5. Valtion yksityistieavustukset ja kemera-tuet yhteen?

Selvitysmies on esittänyt valtion yksityistieavustusten ja kestävänsä metsätalouden rahoituslain mukaisten yksityistieihin kohdistuvien avustusten yhdistämistä.

Valtion maksamat yksityistieavustukset ovat rajautuneet jo pitkään kunnossapitoavustusten sijasta yksityisteiden parantamishankkeiden avustuksiin eli avustusjärjestelmä on tältä osin pitkälle samanlainen kuin kemera-tukien osalta. Valtion yksityistieavustuksia saa kuitenkin laajempi joukko yksityisteitä kuin kemera-tukia, jotka perustuvat yksinomaan metsätaloutta palveleviin kohteisiin.

Ainoan merkittävän poikkeuksen muodostavat yksityisteiden lossit, joita valtio on avustanut merkittävästi osuudella. Yksityisteiden lossit sijaitsevat pääosin Saaristomerellä ja Saimaan vesistöissä. Paikallisesti lossit ovat erittäin tärkeä osa yksityistieverkkoa ja sen tukijärjestelmää.

Tukijärjestelmien liittäminen yhteen muuttaisi myös niiden hallinnointia. Selvitysmies esittää, että koko tukijärjestelmä siirrettäisiin yksityistielakiin, jota muuttamalla huolehdittaisiin avustusten kohdentamisesta myös metsätalouden tarpeisiin. Toimeenpanevaksi viranomaiseksi määritettäisiin ELY-keskukset.

Tätä kirjoitettaessa kemera-järjestelmä on notifioitavana komissiossa, joten sen jatko on vielä epäselvä. Asia tulee ottaa tarkasteluun lain valmisteluvaiheessa.

Biotalousalan kehittämiseen liittyen metsätieverkoston kunnan vaikutus tulee lähitulevaisuudessa nousemaan entistä tärkeämmäksi. MTK katsoo, että metsätalouden kuljetusten varmistamiseksi tulisi säilyttää erillinen instrumentti metsätieverkoston laajuuden ja palvelutason varmistamiseksi. Myös Metsäkeskuksessa tulee säilyttää riittävä tieosaaminen metsätalouden kuljetusketjun varmistamiseksi ja tukemiseksi. Metsätalouden tarpeita palveleva tukijärjestelmä varmistaa suoran ohjaus- ja tukijärjestelmän biotalousalan kuljetusten varmistamiseksi. Biotalousalan osalta tulee huomata, ettei se ole vain metsätaloutta, joten kemera-tuki ei kata kaikkea sen tarvitsemää tieinfraa.

Lisäksi MTK muistuttaa, että valtion tuen rinnalla kuntien alueillaan oleville yksityisteille myöntämät avustukset ovat nykyään jopa valtion avustuksia merkittävämpi osa yksityisteiden rahoitusta. Näin ollen valtion yksityistieavustusten ja kemera-tukien mahdollinen yhdistäminen ei poistaisi yksityistieavustusten hallinnointia useamman järjestelmän kautta. Byrokration keventäminen on sinällään kannatettavaa ja sen tulisikin sisältyä kaikkiin lainvalmisteluhankkeisiin.

6. Yksityistieasioiden ministeriöksi LVM vai MMM?

Raportissa nostetaan esiin myös kysymys yksityistieasioiden siirtämisestä maa- ja metsätalousministeriön alaisuuteen. Siirtoa on perusteltu maaseudun näkökulmasta eli maaseudun elinkeinojen ja myös kiinteistönmuodostamiseen sekä toimitusasioihin liittyvien toimien keskittämällä samalle hallinnonalalle. Toinen näkökulma on liikenneverkkopohjainen ajattelu, jossa kaikki tiet yksityisteistä valtateihin muodostavat liikenneverkon, joka on kokonaisuus ja palvelee samoja tarpeita.

MTK katsoo, että yksityistieverkkoa tulee tarkastella osana liikenneverkkoa. Liikenneverkko on olennainen niin asukkaiden kuin elinkeinoelämänkin kannalta, eikä kokonaisuutta tule pilkkoa esimerkiksi selvitysmiehen esittämällä kiinteistönmuodostamisasioiden hallinnonalaan liittyvien kysymysten perusteella. MTK vertaa liikenneverkkoa esimerkiksi sähkö- tai viestintäverkkoihin, joita niitäkään ei ole esitetty siirrettäväksi maa- ja metsätalousministeriölle sillä perusteella, että ne palvelevat maaseutuelinkeinoja. Kilpailu niukoista resursseista saattaisi myös lisätä maaseudun ja infrastruktuuriltaan kehittyneempien alueiden välistä vastakkainasettelua. Valtakunnallisia infrastruktuurin verkostoja on tarkasteltava kokonaisuuksina niin, että maaseudun katsotaan olevan niissä tärkeä osa.

MTK edellyttää yksityistieasioihin panostamista hallinnonalasta riippumatta. Nykyisin maa- ja metsätalousministeriössä ei ole riittävää tieverkkoon liittyvää osaamista koko yksityistieverkon osalta.

7. Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen ja tehtävien siirtäminen maanmittauslaitokselle

Selvitysmies on päätenyt ehdottamaan kuntien tielautakuntien lakkauttamista ja toimitustehtävien siirtämistä maanmittauslaitoksen tehtäväksi. Toimitussäännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitysmiehen raportissa ole tuotu esille yksityiskohtaisia muutostarpeita, mutta niitä ehdotetaan siirrettäväksi kiinteistönmuodostamislakiin. Maanmittauslaitos toimisi myös ensiasteen muutoksenhakuviranomaisena nykyisten kuntien tielautakuntien sijasta.

MTK katsoo tielautakuntien tehtävien siirtämisen maanmittauslaitokselle johtavan toisaalta asioiden käsittelyn siirtymiseen kauemmaksi tiekuntien jäsenistöstä, 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. Yksityistieasioiden säätämistä esim. yhteiskuntateknisten lautakuntien tehtäväksi tulisi selvittää.

MTK:n näkökulmasta nykyinen lautakuntiin perustuva järjestelmä on puutteineenkin varsin toimiva, mutta asiaa tulisi tarkastella lainvalmisteluvaiheessa avoimesti. Vastaavasti myös muutoksenhakuelimenä toimivan lautakunnan asemaa tulee arvioida sekä oikeusturvanäkökohtien että paikallistuntemuksen ja kustannusten näkökulmasta.

8. Tiekuintahallinto verrattuna tiestökuntiin tai osakaskuintahallintoon

Selvitysmies on nostanut esiin tiekuintahallinnon rinnalle kysymyksen tiestökuntiin tai osakaskuintahallintoon siirtämisestä.

Tiestökuntamallissa useita samalla alueella sijaitsevia tiekuntia yhdistettäisiin laajemmaksi tiestökunnaksi. Tiestökuntamalli on laajassa käytössä Ruotsissa. Osakaskuintahallintomallissa tiekuntaa hallittaisiin yhteisalueelain mukaisen osakaskuintahallintomallin mukaisesti.

MTK huomauttaa keskittämiskehityksen johtavan väistämättä siihen, että yksittäisten tieosakkaiden vaikutusmahdollisuudet vähenevät tai jopa käytännössä loppuvat kokonaan. MTK pitää tärkeänä, että tiekuntien hallinto säilyy lähellä tienkäyttäjiä ja maksajia.

MTK muistuttaa tiestökuntien olevan jossakin määrin mahdollisia jo nyt voimassa olevan yksityistielain mukaan ja tätä mahdollisuutta on syytä kehittää entisestään. Tärkeää kuitenkin on, että tiestökuntien muodostaminen säilyy vapaaehtoisena ja tiekunnat voivat paikalliset olosuhteet huomioiden valita sopivimmat toimintamallit. Lisäksi tulisi selvittää mallia, jossa tiekunnat voisivat valita lähiympäristönsä tiestökunnista itselleen sopivimman ja sitä kautta ikään kuin kilpailuttaa sopivinta tiestökuntaa.

MTK:n näkökulmasta on erittäin tärkeää, että yksityisteiden hallinnoimisessa otetaan huomioon tieyksiöiden määrä eli suurimman maksurasituksen kantavien osakkaiden vaikutusmahdollisuuksia ei tule vähentää. Loma-asuntojen suuri määrä johtaa monilla yksityisteillä tilanteeseen, jossa suuri osakas-

määrä johtaa siihen, että valtaa tiekunnassa käyttävät muualla asuvat ja tietä vähän käyttävä loma-asukkaiden enemmistö. Kokemukset kentältä kertovat, että tällaisten omistajien halukkuus osallistua tiekunnan hallintoon ja päätöksentekoon on selvästi pienempi kuin vakituisilla asukkailla.

MTK katsoo, että osakaskuntamallia ei ole syytä ulottaa tiekuntien toimialueelle. Osakaskuntamalli on menettelyltään jäykempi ja lisääntyvä byrokratia heikentää yksittäisten osakkaiden vaikutusmahdollisuuksia. Osakaskuntamallin menettelyjen yhdenmukaistamista tulisi lakiuudistusta valmisteltaessa kuitenkin soveltuvien osin selvittää, koska selvitysmiehen raportissa esiin nostamat muut toiminnot, kuten vesihuollon tehtävät perustuvat usein osakaskuntahallintoon. Mikäli näiden toimintojen yhdistämistä esitetään, tulee eri hallintomallien yhteensovittamista selvittää tarkasti.

9. Tie kuntien toimivaltuuksien laajentaminen

Selvitysmiehen raportissa on nostettu esiin mahdollisuus laajentaa tiekuntahallinnon toimialaa muihinkin infrastruktuuriin kuuluviin toimintoihin, kuten jätteenkeräykseen tai tietoliikenneyhteyksien järjestämiseen.

MTK suhtautuu positiivisesti maaseudun kehittämiseen ja sen asukkaiden palvelutason nostamiseen, kuten esimerkiksi tietoliikenteen laajakaistahankkeisiin. Näiden yhdistäminen tiekuntien toimintaan edellyttää kuitenkin laajempaa selvitystyötä ja tiekuntien hallintomallin soveltuvuutta siihen tulee arvioida huolellisesti. Lisäksi tulee selvittää vastuukysymykset ja tekniset seikat, kuten esimerkiksi kaapeleiden vaikutus tien kunnossapitoon tai tienvarsien käyttämiseen puutavaran varastointiin ja kuormaamiseen.

MTK muistuttaa kuitenkin, että tiekuntien hallinnon ydintehtävänä tulee säilyttää tienpitoon liittyvät tehtävät. Toimialaan liittyviä ja muidenkin infrastruktuurin liittyvien tehtävien tulisi olla suhteellisen yksinkertaisesti hallinnoitavia. Esimerkiksi tuulivoima tai vesiosuuskunnan tehtävät ovat luonteeltaan erittäin vaativia, eikä tiekunnissa ole niiden harjoittamiseen tarvittavaa osaamista. Myöskään tiekuntien hallintomallin ei voida katsoa soveltuvan suoraan näiden vaativampien toimintojen hallintointiin.

Lainvalmistelun kannalta MTK näkee kuitenkin haasteellisena useiden eri lakien muodostaman kokonaisuuden hallinnan siten, että yksityistielain uudistustyö ei aiheettomasti hidastu. Myöskään eri toimintojen sisältöä ei pitäisi lyödä lukkoon ennalta, koska tulevaisuuden tarpeita ei kyetä ennakoimaan riittävästi.

On kuitenkin muistettava, että tiekunnilla on osakkaiden niin halutessa jo nykyisin mahdollista ottaa tehtäväkseen erilaisia esitetyn kaltaisia tehtäviä ja hoitaa niitä tiekunnan ympärille rakennetuissa osuuskunnissa tms. Näiden lisätehtävien osalta on huomattava niiden toimintaan sovellettavan eri säädöksiä, eikä tiekunnan hallinto nykyisellään suoraan käy niiden järjestämiseen.

10. Valtio ja kunta tieosakkaana

Selvitysmiehen raportissa on nostettu esiin tilanteet, joissa yhteiskunnan toimin on ohjattu liikenne yksityisteille. Tällaisia kohteita ovat mm. valtateiden keskikaiteiden rakentamisen ja rautateiden tasoristeysten poistamisen yhteydessä syntynyt tarve pitkille yksityisteille, joiden liikenneyhteydet on aiemmin järjestetty maanteitä tai ainakin merkittävästi lyhyempiä yksityisteitä pitkin. Näiden rinnakkaisten tieyhteyksien kunnossapidon rahoitus on järjestetty sopimusperusteisesti ja erityisavustusten kautta.

MTK yhtyy selvitysmiehen näkemykseen, että tällaisissa tapauksissa valtion tai kunnan olisi tultava tiekunnan osakkaaksi. Maksuosuus vahvistettaisiin normaaliin tapaan tieyksiköinnin avulla. Valtion tai kunnan osakkuus vähentäisi tiekunnan entisten jäsenten vaikutusvaltaa, mutta valtion tai kunnan osakkuus koskisi vain tiukasti rajattuja tapauksia, joissa aiemmin maantiellä tai kadulla kulkenutta liikennettä johdettaisiin merkittävässä määrin yksityistielle. MTK pitää tarpeellisena selvittää yksityisteiden liittymien kunnossapidon siirtämistä valtion tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuulle. Lisäksi MTK pitää tärkeänä, että liittymien poistamisesta johtuva puutavaran varastointi- ja kuormaustapaikkujen väheneminen otetaan huomioon ja yksityistielain valmistelussa onkin selvitettävä erilaisten vaihtoehtojen ratkaisujen vaikutuksia.

MTK muistuttaa, että lainsäätäjän tulee joka tapauksessa varmistaa, ettei valtion väylien tason nostamisesta johtuvien yksityisteiden liittymien vähentäminen ja siitä johtuvat pitemmät yksityistiet jää yksin tiekuntien osakkaiden vastuulle.

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

11. Arvonlisäveron palautusmahdollisuuden selvittäminen

Selvitysmies on nostanut esiin kysymyksen tiekuntien mahdollisuudesta saada ostamiensa tuotteiden ja palveluiden arvonlisäverot palautuksena. Asiaa on käsitelty ennenkin ja siihen on suhtauduttu torjuvasti.

MTK yhtyy selvitysmiehen esittämään ajatukseen, että ALV nostettaisiin vielä esiin ja selvitetäisiin palautusjärjestelmän mahdollisuudet. Kyseessä olisi tiekunnille erittäin suuri helpotus.

MAA- JA METSÄTALOUSTUOTTAJAIN KESKUSLIITTO MTK RY

Helsingissä 20. päivänä huhtikuuta 2015



Antti Sahi
Toiminnanjohtaja



Simo Takalammi
Maankäyttöasiantuntija