

Kysely yksityistielain uudistamisesta – yhteenveto vastauksista

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä yksityistielain kokonaisuudistus. Uudistustyössä arvioidaan muun muassa yksityisteiden rahoitusta, tienkäyttöoikeuksia ja -maksuja sekä tiekunnan hallinnon järjestämistä ja tiekunnan oikeudellista muotoa. Koska laki on poikkeuksellisen vanha, liittyy siihen paljon muitakin modernisointitarpeita.

Yksityistielain uudistamista koskeva kysely oli avoinna OtaKantaa.fi -palvelussa 24.5.–30.6.2016. Kyselyn tavoitteena oli kartoittaa yksityistielain uudistukseen liittyviä tarpeita ja näkemyksiä. Vastauksia annettiin yhteensä 155.

Kysymys 1: Miten yksityisten teiden ylläpitäminen olisi rahoitettava?

Suurin osa vastaajista katsoo, että yhteiskunnan on edelleen osallistuttava yksityisten teiden pitoon kohtuullisessa määrin avustusten kautta. Varsin moni korostaa toisaalta myös käyttäjien ja hyötyjien ensisijaista vastuuta yksityisteiden rahoituksesta. Muutama vastaaja katsoo, että avustuksia olisi karsittava. Suurempi osa korostaa kuitenkin tarvetta kasvattaa avustusmääriä. Moni katsoo, että avustuksia olisi saatava myös kunnossapitoon eikä vain perusparannuksiin. Vastaajat esittävät vaihtelevia jakosuhteita, osa korostaa käyttäjien vastuuta ja osa yhteiskunnan avustuksia.

Julkisia avustuksia pidetään tärkeinä maaseudun asumismahdollisuuksien turvaamisessa, elinkeinoelämän kannalta tärkeiden yksityisteiden kunnossapidossa sekä tapauksissa, joissa yksityistä tietä käytetään paljon ulkopuoliseen liikenteeseen. Usea vastaaja katsoo, että avustukset tulisi sijoittaa yhteiskunnalliseen hyötyyn, joka voi liittyä johonkin edellä mainituista. Vastauksissa korostetaan yhteiskunnan velvollisuutta turvata mahdollisuus asumiseen ja riittäviin liikkumisyhteyksiin myös harvaan asutuilla alueilla. Esiin nostetaan lisäksi se, että yksityisten teiden varsilla asuu myös paljon iäkkäitä ihmisiä, jotka eivät itse pääse liikkumaan ja joiden luona sen vuoksi käy säännöllisesti esimerkiksi koti- ja terveyspalveluita tarjoavia henkilöitä. Julkisia avustuksia pidetään välttämättöminä myös tilanteissa, joissa ulkopuolisia käyttäjiä tai yleistä liikennettä on tiellä paljon kuten läpikulkuteillä. Erityisinä tilanteina tuodaan esiin myös yksityistiet, joita käytetään esimerkiksi kansallispuistoon kulkemiseen. Ulkopuolinen liikenne tiellä on saattanut lisääntyä merkittävästi kansallispuiston tai muun virkistysalueen perustamisen jälkeen. Vastauksissa katsotaan myös, että avustuksia pitäisi kohdentaa elinkeinotoiminnan kannalta tärkeille teille.

Osassa vastauksia katsotaan myös, että julkisissa avustuksissa olisi päästävä ns. yhden luukun periaatteeseen. Kuntia pidetään hyvänä vaihtoehtona perustellen asiaa paikallisten olojen tuntemuksella. Nykyiset kuntien avustukset saavat kuitenkin kritiikkiä monimutkaisuudesta ja epäyhdenvertaisesta kohtelusta, kun avustusmäärät ja -käytännöt vaihtelevat kunnittain. Kritiikkiä saa myös se, että tien asema suhteessa katuverkkoon ja siten tiestä aiheutuva ylläpitovastuu jakautuu toisinaan varsin epäloogisesti tai sattumanvaraisesti. Kuntien avustuksia esitetään muutettavaksi lakisääteisiksi, ja lakiin esitetään kirjattavaksi myös vähimmäisavustusprosentti. Ehdotetaan myös laadittavaksi ohje, jotta kuntien avustukset eivät olisi mielivaltaisia. Julkisiin avustuksiin vaaditaan toisaalta myös joustoa ja mahdollisuutta tapauskohtaisten olosuhteiden huomioimiseen.

Liittyen korvauksen saamiseen ulkopuolisesta käytöstä nousee vastauksissa avustusten lisäksi esiin käyttömaksujen kerääminen. Käyttömaksujen keräämistä pidetään nykyisin erittäin hankalana, ja siihen toivotaan toimivia malleja. Esiin nostetaan myös ajatus, että tieosakkailta perittäisiin vain pieni perusmaksu, mutta rahoitus muuten kerättäisiin niin osakkailta kuin muiltakin käyttäjiltä todellisen ajosuoritteen mukaan. Muutamassa vastauksessa tuodaan esiin, että mikäli tieliikenteeseen tulee sähköinen maksujärjestelmä yleisille teille, tulee valtion keräämiä maksuja ohjata myös yksityisille teille tai yhdistää samaan käyttömaksujen keräämisjärjestelmään myös yksityistiet. Esiin nostettiin käyttömaksujen keräämisen vaihtoehdoksi myös, että kaikille säännöllisesti tietä käyttäville, myös osakaskiinteistöjen ulkopuolisille käyttäjille, määrättäisiin yksikkömaksut käytön perustella.

Verotukseen liittyen muutamissa vastauksissa tuodaan esiin, että tienpitoon kohdistunut arvonlisävero pitäisi palauttaa tiekunnille. Joidenkin vastaajien mukaan tämä yksin riittäisi julkiseksi avustukseksi yksityistieiden pitoon. Moni vastaaja peräänkuuluttaa myös vastinetta kiinteistöverolle yksityistieavustusten muodossa. Usea vastaaja katsoo, että yksityistieiden pitäisi saada tienvarren kiinteistöjen maksamaan kiinteistöveroon suhteutettu korvaus.

Kysymys 2: Miten yksityistieiden hallinnointi olisi järjestettävä? Olisiko tarpeen mahdollistaa tieosakkaille jokin muukin järjestäytymismuoto kuin nykyisenlainen tiekunta?

Valtaosa vastaajista pitää nykyisenlaista tiekuntaa parhaana vaihtoehtona tiekunnan hallinnon järjestämisessä tulevaisuudessa. Tiekuntaa pidetään yksinkertaisena ja toimivana tapana hoitaa yksityistietä koskevia asioita. Vastaajat esittävät kuitenkin useita kehittämissuhteita tiekuntien hallintoa koskevien sääntöjen uudistamiseksi. Suuri osa kehittämissuhteista liittyy suurempien kokonaisuuksien aikaansaamiseen ja hallinnon tehostamiseen ja resurssien säästämiseen sitä kautta. Vastaajat esittävät esimerkiksi useista tiekunnista koostuvien ”tietöjen” tai ”tiepiirien” perustamista. Ehdotetaan myös, että tiekuntien puheenjohtajat tai nimetyt edustajat voisivat edustaa omaa tiekuntaansa toisen tiekunnan kokouksissa ja että pieniä tiekuntia yhdistettäisiin. Muihin asioihin liittyviä kehitysehdotukset liittyvät esimerkiksi hoitokunnan kokoon, toimivaltuuksiin ja jääviyskysymyksiin sekä tieisännöinnin edistämiseen, kunnan rooliin ja menettelyvaatimusten keventämiseen. Eräs ehdotus on myös, että tiekunta perustettaessa se hyväksyisi itselleen säännöt, joita koskevat perusvaatimukset löytyisivät laista.

Muihin järjestäytymismuotoihin myönteisesti suhtautuvat vastaajat ehdottivat vaihtoehtoiseksi muodoksi esimerkiksi alueellista yt-järjestöä, osuuskuntaa, (kylä)yhdistystä tai muuta voittoa tavoittelematonta järjestöä, holding-yhtiön tyyppistä osakeyhtiötä ja yhteisalueain mukaista osakaskuntahallintoa. Myös eritasoisten järjestäytymismallien luomista esitetään niin, että tiekunta voisi itse valita järjestäytymismuotonsa. Uusiin järjestäytymismuotoihin suhtauduttiin kuitenkin varsin varovasti, ja tuotiin esiin esimerkiksi, että jos järjestäytymistä muutettaisiin, haettaisiin lopullista linjaa järjestäytymismallista tuomioistuinriitojen kautta vielä pitkään lain säätämisen jälkeen. Myös yksinkertaisen järjestäytymismahdollisuuden säilyttämistä pieniä yksityistieitä varten pidetään tärkeänä.

Muutama vastaaja esittää, että tieosakkaiksi kelpaavien tahojen ja yhteisöjen piiriä olisi hyvä laajentaa niin, että esimerkiksi kunta ja vuokralaiset voisivat tulla tieosakkaiksi, vaikkeivät ne omistaisikaan kiinteistöä tien vaikutuspiirissä.

Kysymys 3: Tulisiko mahdollistaa tiekunnan toimiminen myös esimerkiksi jäte-, vesi- tai energiakysymyksissä? Tulisiko tiekunnan halutessaan voida tarjota tienpitoon taikka jäte-, vesi- tai energiakysymyksiin liittyviä palveluita myös muille tahoille?

Vastaukset jakaantuivat myönteisesti ja kielteisesti tiekuntien tehtäväalan laajentamismahdollisuuksiin. Suurin osa vastaajista vastusti ehdotusta tai suhtautui uusien palvelutehtävien tarjoamiseen varsin pidättyväisesti. Vastauksissa katsottiin, että toimialan laajeneminen muihin tehtäviin voisi monimutkaistaa hallintoa ja pahentaa jo ennestään riitaisten tiekuntien tilannetta tuomalla päätöksenteon piiriin uusia riidan aiheita. Moni vastaaja piti selkeyttä ja yksinkertaisuutta tärkeänä ominaisuutena teiden hoidossa. Toimialan laajentuessa toiminnan tarkoitus ja kustannustietoisuus voisi hämärtyä, ja asioiden hoitaminen maallikko- ja vapaaehtoisvoimin käydä liian vaikeaksi. Katsottiin, että muut kysymykset voidaan hoitaa erikseen tapauskohtaisesti tai muissa organisaatioissa, ja että asiantuntemus muihin kysymyksiin löytyy jostain muualta kuin tiekunnasta. Esimerkiksi vesi- ja energiaverkkoihin liittyvien tehtävien hoitoa tiekunnan kautta epäiltiin vahvasti, sillä ne koskettavat yleensä laajempaa piiriä kuin yhtä tiekuntaa. Energia-asiat ovat myös yhtiöiden hoidossa.

Myönteisesti ehdotukseen suhtautuvat katsovat, että tällaisten mahdollisuuksien tarjoaminen voisi tehostaa yhteisten asioiden hoitoa ja tuoda säästöjä, sillä asiat usein koskevat samoja kiinteistöjä. Usean infrastruktuurin osa-alueen hoitaminen samassa yhteydessä voisi myös tarjota ratkaisuja aktiivisten toimijoiden vähenemiseen väestön ikääntyessä ja mahdollistaa toiminnan ammattimaistumisen. Etenkin jätehuollon hoitamista tiekunnan toimesta ja palvelujen tarjoamisen mahdollistamista omille osakkaille pidetään järkevinä ajatuksina. Tiekuunnan toimivaltuutta esitetään laajennettavaksi myös tieympäristön hoitamiseen esimerkiksi kasvillisuuden raivaamiseksi. Vastaajat pitävät kuitenkin tärkeänä esitettyjen palveluiden tarjoamisessa vapaaehtoisuutta. Tiekuuntia ei saa pakottaa ottamaan uusia aloja hoidettavakseen, eikä niitä saa pakottaa yritystoimintaan, jos ei siihen ole halua ja edellytyksiä.

Vastauksissa esiin nostetaan, että mikäli yksityisesti hoidettaisiin ison maantieteellisen alueen tie-, vesi- jäte ja/tai energiakysymyksiä, niin kyseinen organisaatio vastaisi jo melkein kuntaa. Miksi alueen asukkaat sen jälkeen maksaisivat kiinteistövero ja täyttää kunnallisvero? Myös tiekunnan verokohtelu vaatisi uutta ratkaisua, jos se voisi harjoittaa yritystoimintaa ja tarjota myös tiehen liittymättömiä palveluita.

Kysymys 4: Millaisia viranomaistoimituksiin ja -palveluihin kohdistuvia yksityistieasioihin liittyviä kehittämistarpeita näette?

Suurimpana yksittäisenä parantamiskohteena nähtiin kuntien tielautakunnat, joita usea vastaaja piti epäasiantuntevina ja kykenemättöminä niille annettujen tehtävien hoitamiseen. Kuntien tielautakuntia ei myöskään pidetty riittävän riippumattomina vaan niiden toimintaan nähtiin liittyvän vähintäänkin riski poliittisin perustein tehtävistä ratkaisuista. Suurin osa asian esiin nostaneista vastaajista siirtäisi kaikki yksityisteitä koskevat toimitusasiat ”yksiin käsiin” maanmittauslaitokseen. Tielautakuntien tehtävien siirtämistä maakuntiin perustettaville elimille pohdittiin myös. Tielautakunnille nykyisin kuuluvien muutoksenhaku tehtävien osalta oli vähemmän yksimielisyyttä. Osa siirtäisi muutoksenhakuasiat käräjäoikeuksiin, osa maanmittauslaitokselle ja osa loisi uusia riidan ratkaisumalleja kuten tieisännöitsijöiden sovittelupalveluita. Useassa vastauksessa korostettiin, että tieosakkaiden oikeusturvaan on kiinnitettävä huomiota ja ettei muutoksenhakua tiekunnan päätöksistä saisi rajoittaa tekemällä siitä nykyistä kalliimpaa.

Tärkeänä kehittämistarpeena tuotiin esiin myös yksityisteitä koskevien rekisterien ajantasaisuus ja yksityisteitä koskevan tiedon saavutettavuus. Viranomaistehtävien siirtäminen yksiin käsiin nähtiin myös edistävän yksityisteitä koskevan tiedon hallitsemista. Tieto esimerkiksi yksityistiestä vastaavista henkilöistä ja käyttöluvista löytyisi selkeästi yhdestä paikasta.

Muutama vastaaja toi esiin, että tieyksiköinti vaatisi aina viranomaisen apua. Esitettiin esimerkiksi erillisen palvelun perustamista yksiköinnin suorittamiseksi. Yksiköintiä ehdotettiin uudistettavaksi muutoinkin.

Vastauksissa tuotiin esiin myös tiekuntien ja -osakkaiden tarve viranomaisen tukeen, neuvontaan ja apuun erinäisissä asioissa kuten tien yksiköinnissä, riitojen selvittämiseksi sekä siltojen lujuuslaskelmien laatimisessa ja muussa teknistä asiantuntemusta vaativissa toimissa.

Muita kehittämissuhteita olivat muun muassa byrokratian vähentäminen esimerkiksi liikennemerkkien asettamisessa yksityistielle, maamittauslaitoksen toimitusten sujuvoittaminen ja toimitusten hintojen alentaminen, yksityisteiden yhdistämisen prosessin helpottaminen ja modernien sähköisten asiointitapojen laajempi käyttöönotto.

Kysymys 5: Mitä muuta haluaisitte tuoda esille yksityistielain uudistamiseen liittyen?

Kysymyksen 5 vastauksissa korostettiin tarvetta selkeään ja maallikoillekin ymmärrettävään lakiin, sillä lakia soveltavat pääasiassa tavalliset yksityisteillä toimivat ihmiset. Osa vastaajista toivoi lakiin myös väljiä määrittelyitä ja riittävää joustoa jotta laki vastaisi erilaisiin tarpeisiin ja muuttuviin olosuhteisiin mahdollisimman hyvin. Korostettiin myös, että voimassa olevan lain toimivia peruslähtökohtia ei ole syytä hylätä, vaikka lakia onkin syytä selkeyttää ja modernisoida.

Vastauksissa kiinnitettiin huomiota erityisesti tieyksiköintiin, päätöksentekoon tiekunnissa, tien kunnossapitovelvollisuuksiin, kokousmenettelyiden modernisointitarpeeseen ja ulkopuoliseen käyttöön liittyviin kysymyksiin. Yksiköintiin toivottiin selkeyttä, yksinkertaisuutta ja oikeudenmukaisuutta. Muutama vastaaja koki esimerkiksi läpiajoteiden nykyisen yksiköinnin epäoikeudenmukaiseksi, kun tien alkupäässä asuvat maksavat tiemaksua vain lyhyeltä matkaa tietä, vaikka käyttäisivät tietä tosiasiasa koko sen pituudelta läpikulkuun. Myös vakituisten asukkaiden vastuuta tiestä pidettiin kohtuuttoman raskaana suhteessa muihin osakkaisiin. Ehdotettiin lisäksi esimerkiksi, että äänimääräleikkuri poistettaisiin ja että säädettäisiin tasamaksuisista. Katsottiin myös, että hallintokuluja varten perittävän perusmaksun tulisi olla kohtuullinen suhteessa tiemaksuun, että sen perusteista pitäisi säätää laissa tai että sen keräämistä ei pitäisi rajoittaa hallintokulujen kattamiseen. Esitettiin myös, että yksityistiehen liittyviltä kiinteistöiltä pitäisi olla mahdollista periä liittymismaksu, jolla liittyvä kiinteistö voisi esimerkiksi osallistua myös menneiden investointien kattamiseen. Tällä voitaisiin estää tahallinen viivytys tieosakkaaksi hakeutumisessa parantamisinvestointien tekemisen jälkeiseen aikaan. Vastaajat katsoivat myös, että yksiköitä ja tieoikeuksia koskevat muutokset pitäisi saada hoidettua nykyistä helpommin olosuhteiden muututtua, kunhan muutoksenhakumahdollisuus turvataan.

Joissakin vastauksissa katsottiin, että osakkaiden velvollisuudet tulisi selkeästi määritellä laissa. Katsottiin esimerkiksi, että säännösten olisi oltava osakkaita kohtaan velvoittavampi vastuun ottamiseksi tien kunnosta. Pari vastaaja esitti, että tien tulisi olla sellaisessa kunnossa, että ainakin välttämättömät yhteiskunnalliset kuljetukset, kuten jäte-

huollon kuljetukset ja pelastusajot, olisi mahdollista ajaa tietä pitkin. Esitettiin, että yksityisen tien tienpitäjä olisi määriteltävä. Muutama vastaaja esitti käyttöön otettavaksi myös sanktioita tilanteisiin, joissa tienpitoa ei ole hoidettu asianmukaisesti.

Useat vastaajat pitivät tarpeellisena tiekuntien kokousmenettelyitä koskevien säännösten uudistamista nykyaikaiset digitaaliset viestintävälineet mahdollistavaksi. Katsottiin muun muassa, että virallinen kutsu tiekunnan kokoukseen pitäisi olla mahdollista lähettää sähköpostilla. Myös maksuunpanoluettelon nähtävillä olo katsottiin voitavan korvata lähettämälle se osakkaille tiedoksi kokouskutsun liitteenä. Esitettiin lisäksi, että maksuunpanoluettelon yhteydessä olisi aina esitettävä voimassa oleva yksiköinti, johon maksuunpanoluettelo perustuu.

Vastauksissa perään kuulutettiin oikeudenmukaista ratkaisua tieosakkaiden ulkopuolisten käyttäjien osallistumiseen tienpidon rahoitukseen. Pohdittiin myös, että olisi tarpeen olla selkeät säännöt mahdollisuudesta kieltää tien ulkopuolinen käyttö. Koska maksujen kerääminen satunnaiskäyttäjiltä on hankalaa, pidettiin yhteiskunnan avustuksia tarpeellisina, jos tiet halutaan pitää avoimina muillekin kuin osakkaille. Esitettiin vastaavasti, että jos tie on saanut yhteiskunnan avustusta, ei sitä saisi sulkea ulkopuoliselta liikenteeltä puomilla niin kuin ei nykyisinkään. Esitettiin myös tiukempia vaatimuksia tien kunnossapidolle, mikäli se saa julkista avustusta.

Moni vastaaja nosti esiin myös yhteiskunnalta saataviin avustuksiin ja verotukseen liittyviä näkökohtia myös muilta osin. Avustusten tarpeellisuuden lisäksi esiin nousi tarve selkeyteen viranomaisten kanssa asiointissa ja ns. yhden luukun periaatteeseen. Avustukset, neuvonta ja yksityisteitä koskevan tiedon hallinnointi sekä rekisterin ylläpito tulisi löytyä samasta paikasta. Myös ALV-vähennysoikeuden saamista esitettiin, kuten aiempienkin kysymysten vastauksissa.

Kommenteja annettiin myös yksityisteiden asemasta asemakaavoitetuilla alueilla sekä kuntien velvollisuudesta ottaa teitä hoitoonsa. Katsottiin, että olisi hyvä, jos kunnan tulisi ottaa asemakaavan hyväksymisen jälkeen kaava-alueella olevat yksityistiet hoitoonsa esimerkiksi tietyn määräajan jälkeen. Esitettiin myös, että kun asutuksen määrä ja asustiheys kasvaisi tietyllä taholla, olisi kunnan liitettävä tie katuverkkoon.

Lain valmistelijoiden huomiota haluttiin kiinnittää myös siihen, että yksityistielainsäädännössä erityisen keskeistä on tie/rasiteoikeusjärjestelmä. Katsottiin lisäksi esimerkiksi, että lainsäädännön tulee tukea kiinteistöjärjestelmän perusparantamista.

Vastauksissa esitettiin, että olisi tarpeen tehdä selkeä käsitteellinen ero niin sanotun oman tien, yksityisen yhtä kiinteistöä palvelevan rasitetien ja usean osakkaan yksityistien välillä. Muutamissa vastauksissa nostettiin esiin, että olisi tarpeen määrittää tiealueen ulottuvuus riittäväksi, jotta esimerkiksi puiden raivaus ja ojen perkaus onnistuu. Myös tien vähittäiseen levenemisen tilanteisiin sekä tien siirtämisen periaatteisiin kaivat- tiin selkeitä normeja.

Lisäksi vastauksissa peräänkuulutettiin muun muassa koulutusta, pienten tiekuntien kirjanpidon pitämistä yksinkertaisena, tiekuntien ohjaamista liittymään suuremmiksi kokonaisuuksiksi ja että yksityisteiden tärkeys Suomelle näkyisi lain hengessä.