Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratalain muuttamisesta

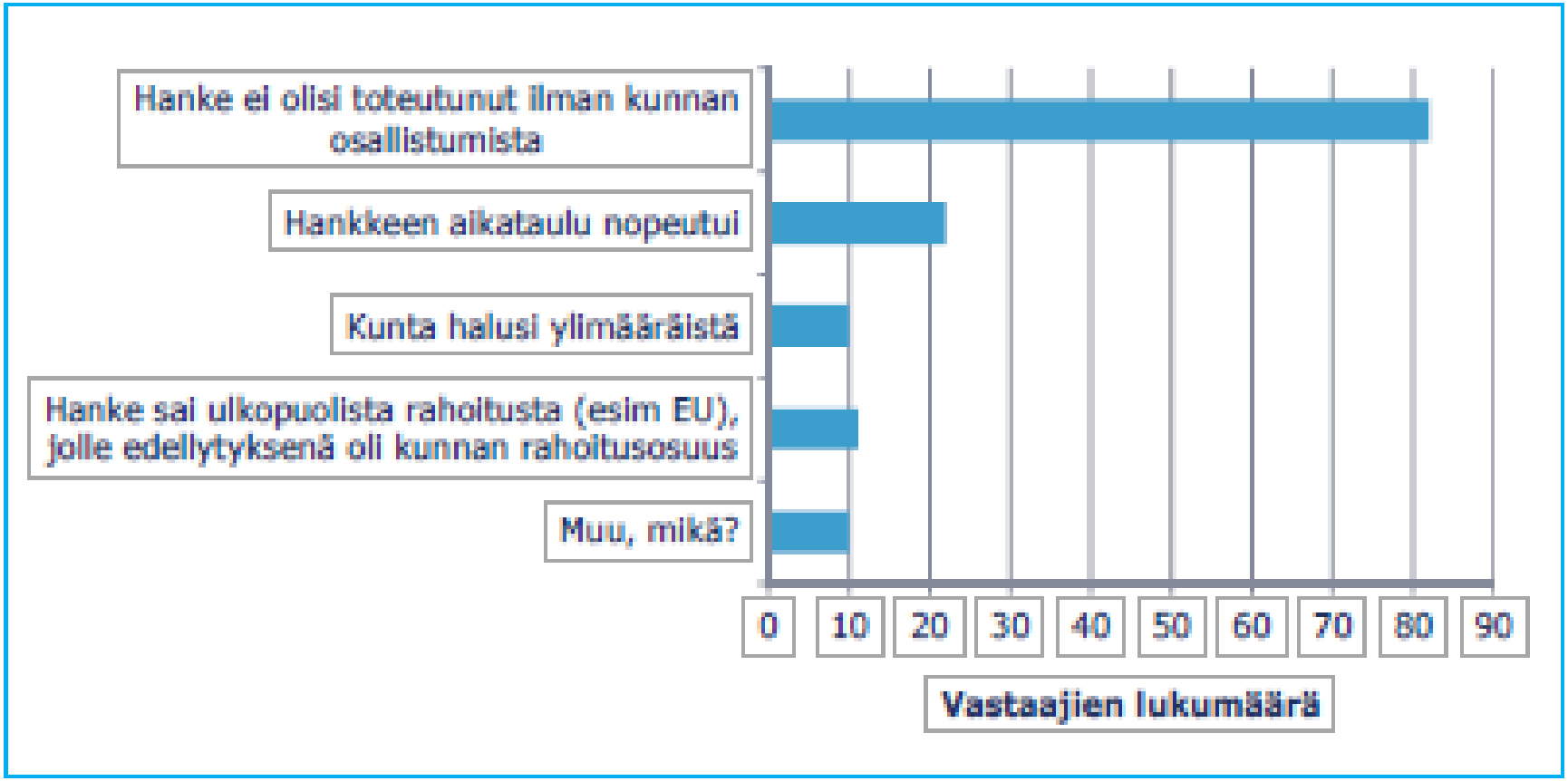
Kuntaliiton kannanotto: maantielain 10§ ja ratalain 7§

Liikenne- ja viestintävaliokunta
26.4.2016

Nykytila tien- ja radanpidon kustannusvastuissa

- Lain mukaan valtio vastaa kustannuksellaan maanteiden pidosta ja kunnat kadunpidosta.
- Kuntaliiton v. 2014 tekemä kysely osoitti, että tiehankkeiden rahoitusta on vyörytetty yhä enemmän kunnille. Kunnat osallistuivat v. 2013 maanteiden rakentamisvastuisiin yli 40 milj. eurolla (lähde: Kunnan osallistuminen valtion tienpitoon vuosina 2011-2013, Kuntaliitto 2014).

Miksi kunta on osallistunut valtion tiehankkeisiin?



Lähde: Kunnan osallistuminen valtion tienpitoon vuosina 2011-2013, Kuntaliitto 2014-

Mikä ”erityinen hyöty”?

- Kunnat toteuttavat maankäytöllään lakisääteistä tehtäväänsä.
- Päätavoitteena on varmistaa kysyntää vastaava tonttitarjonta eheässä yhdyskuntarakenteessa, jossa pystytään järjestämään toimivat ja kustannustehokkaat lähipalvelut.
- Hyöty, jonka kunta saa mm. maata myymällä, käytetään uuden alueen toteuttamiseen, palveluiden rakentamiseen, ympäristön ylläpitoon ja palveluiden toimintamenoihin.
- Kestää hyvinkin kymmenen vuotta ennen kuin uudella alueella saavutetaan tasapaino menojen ja verotulojen välillä (lähde: Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne, Ympäristöministeriö 2008).

Lakimuutos kuntien kannalta ongelmallinen

- Lakimuutos on omiaan hämärtämään valtion ja kuntien yönjakoa teiden ja katujen ylläpidossa entisestään.
- Vaarana on, että ”erityiseen hyötyyn” perustuvan sopimisen kirjaaminen lakiin vakiinnuttaa tähän perustuvan sopimusmenettelyn käytännöksi, tämä johtaisi:
  - Kunnat entistä epätasapainoisempaan neuvotteluasemaan suhteessa valtioon,
  - Vaikuttaisi käytännössä helposti tien- ja radanpidon tarveharkintaan ja priorisointiin,
  - Saattaisi alueet ja kunnat keskenään eriarvoiseen asemaan niiden sijainnin ja taloudellisen tilanteen seurauksena.

Sopimisen tulee olla vapaaehtoista

- Kuntaliitto ei kannata, että lakiin kirjataan mahdollisuus, että kuntiin kohdistuvat ”erityiset hyödyt” ovat kuntien rahoitusosuuden perustana niiden sopiessa Liikenneviraston (tulevaisuudessa mahdollisesti väyläyhtiön) kanssa tien- ja radanpidon kustannusjaosta.
- Vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopimuspuolten kesken, esimerkiksi MAL-sopimusten puitteissa, kuten tähänkin asti on tehty.
- Liikenteen rahoitusta tulee tarkastella kokonaisuutena valtion ja kuntien työnjaon ja rahoitusvastuiden sekä liikenteen verotulojen kohdistumisen näkökulmasta. Jos työnjako muuttuu, myös verotulojen kohdistumista tulee arvioida uudestaan.

Kuntaliitto esittää

1. Erityiseen hyötyyn perustuva sopiminen rajataan koskemaan yksityisiä tahoja, ei kuntia.
2. Säännöksessä määritellään, mitä erityinen hyöty on suhteessa liikenneverkon kehittämisen aikaansaamiin normaaleihin hyötyihin.
3. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa ja raportoi lakimuutosten perusteella tehtyjä, erityiseen hyötyyn perustuvia sopimuksia ja näiden kustannusjaon perusteita. Tehdyt sopimukset ovat julkisesti saatavilla.