Verkko-osasto / Toimintavarmuusyksikkö
Eeva Ovaska

9.5.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratalain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi HE 49/2016 vp: liikenne- ja viestintäministeriön vastine annetuista lausunnoista

HE 49/2016 vp maantielain ja ratalain muuttamisesta on eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan käsiteltävänä. Esityksestä ovat antaneet kirjallisen lausunnon valiokunnalle valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Pirkanmaan ELY-keskus, Liikenneturva, Kuntaliitto, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom, Energiateollisuus ry, Posti Oy, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Outdoor Finland – Suomen ulkomainosliitto ry, Suomen yrittäjät ry, VR Group, Maanmittauslaitos, Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK, Suomen ympäristökeskus ja Tähtitieteellinen yhdistys Ursa ry. Lisäksi Liikennevirasto on antanut valiokunnalle lisäselvityksen koskien talkoo- ja siivoustöitä maanteiden tiealueilla, ja Kuntaliitto lisäselvityksen koskien kuntien roolia tasoristeysten poistamisessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tutustunut lausuntoihin ja toteaa seuraavaa:

<u>Rahoitus MTL 10 §, RataL 7 §</u>

Voimassa olevien lakien mukaan voi erityisestä syystä muukin taho kuin tien- tai radanpitäjä osallistua tien- tai radanpidon kustannuksiin sopimuksen nojalla. HE:ssä esitetään, että säännöksiin lisättäisiin uudeksi esimerkiksi tilanne, jossa on erityistä syytä mahdollistaa muunkin tahon osallistuminen kustannuksiin, jonkin tahon erityinen hyötyminen tehtävistä toimenpiteistä. Tällä lisäyksellä kirjattaisiin lakiin voimassa oleva nykykäytäntö. Valtiovarainministeriö on ilmoittanut kannattavansa hyötyjä maksaa periaatteen sisällyttämistä lakeihin. Liikenneturva katsoo, että rahoituksen joustavuutta lisäävät toimenpiteet mahdollisesti nopeuttavat ja helpottavat erityisesti sellaisten hankkeiden toteuttamista, joilla vaikutetaan liikenneturvallisuuden parantamiseen. Kuntaliitto ei kannata esitystä ja katsoo, että siitä voisi koitua kuntien talouden kannalta merkittäviä vaikutuksia.

Uuden rahoitusmahdollisuuden lisääminen säännökseen ei muuta sääntelyä velvoittavammaksi, vaan kustannuksiin osallistuminen olisi aina vapaaehtoista ja siitä päätettäisiin tapauskohtaisesti sopimusten nojalla. Lisäyksellä on tarkoitus saada oikeusperusta nykykäytännön mukaiselle budjettirahoituksen käyttämiselle kyseisellä tavalla yhteistyössä muiden tahojen kanssa. Lisäksi täydennyksellä on tarkoitus mahdollistaa vaihtoehtoisten rahoitusmallien käyttäminen erityisesti suurissa liikennejärjestelmän kehittämishankkeissa, joiden rahoittamisesta kunnat, yritykset ja valtio ovat tähänkin asti sopineet joustavasti.

Erityistä hyötyä ei ole mahdollista yksiselitteisesti määritellä, vaan käsite on joustava. Esityksen perusteluissa on esimerkein pyritty selventämään merkitystä. Erityinen hyötyminen on joka tapauksessa erityisesti johonkin tiettyyn tahoon kohdistuvaa hyötyä, muuta kuin liikenneverkon kehittämisestä aiheutuva ”normaali hyöty”. Erityistä hyötyä voisi saada esimerkiksi yritys, jonka toimipiste sijaitsee alueella, jossa ei ole liikenneyhteyksiä, kuten uusi kaivos, tehdas tai voimalaitos.

Valtiolla on edelleen vastuu maanteiden tienpidosta ja radanpidosta ja niiden kustannuksista, eikä tehtävällä lisäyksellä ole tarkoitus muuttaa tätä lähtökohtaa. Uudella perusteella ei myöskään ole tarkoitus luoda pääsääntöä, jonka mukaan valtion vastuulle kuuluvien hankkeiden toteuttaminen vaatisi aina ulkopuolisesta rahoituksesta sopimista. Hyötymisperusteen lisäämisellä ei ole myöskään tarkoitus vaikuttaa tienpidon tarvehankintaan. Valtion on huolehdittava siitä, etteivät alueet joudu eriarvoiseen asemaan maantiehankkeiden toteuttamisessa niiden sijainnin tai kuntien taloustilanteen seurauksena.

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle MTL 42, 42 a ja 42 b §:t

Talkoo- ja siivoustyöt maanteiden tiealueilla

Liikenne- ja viestintävaliokunnan kokouksessa 22.4.2016 nousi esiin kysymys talkootöistä maanteiden varsilla. Liikenneviraston toimittamassa lisäselvityksessä todetaan, että tiealueiden siivoaminen tai muu vastaava talkootyö maantien reuna-alueilla ei edellytä lupaa tiealueella työskentelyyn ja että talkootyötä yksityishenkilöinä tekevät roskien kerääjät rinnastetaan jalankulkijoihin.

Postilaatikot

Esityksen valmisteluvaiheessa esillä oli myös postilaatikkojen sijoittamista maanteiden varsille koskevien vaatimusten keventäminen, mutta se ei päätynyt lopulliseen esitykseen. HE:n asian valmistelu kohdassa asiaa on avattu lisää, mutta sinne on jäänyt hiukan virheellistä tietoa nykykäytännöstä. FiCom ry ja Posti Oy toteavat lausunnoissaan, että postilaatikoiden sijoittaminen tiealueelle on välttämätöntä, ja että niiden sijoittaminen tiealueella sijaitseville suoja- ja näkemäalueille tulee olla edelleen mahdollista Viestintäviraston määräyksessä määrätyllä tavalla. Esityksen tarkoituksena ei ole muuttaa nykytilaa tai -käytäntöä mitenkään. Postilaatikon sijoittaminen tiealueelle ei ole lähtökohtaisesti kiellettyä tai mahdotonta. Kevennettyyn menettelyyn siirtymistä on tarkoitus arvioida postilain kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Eräitä sähkö- ja telekaapeleita koskeva ilmoitusmenettely

Energiateollisuus pitää ilmoitusmenettelyyn siirtymistä hyvänä asiana, mutta esittää huolen käytännön toteutuksesta. Energiateollisuus on aiemmin myös ehdottanut, että viranomainen voisi myöhemmin soveltaa ilmoitusmenettelyä muihinkin kuin laissa rajattuihin töihin. FiCom toteaa, että viestintäverkkojen luvanvaraisuuden tulisi olla poikkeus ja ilmoitusmenettelyn pääsääntö. FiCom huomauttaa edelleen, että jos täysimääräistä ilmoitusmenettelyyn siirtymistä ei katsota tässä vaiheessa mahdolliseksi, tulisi sen tarpeellisuuden arviointi käynnistää välittömästi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ilmoitusmenettelyyn siirtyminen on päätetty aloittaa matalan riskin tapauksista. Mahdollisuutta ilmoitusmenettelyn laajentamiseen tullaan kuitenkin arvioimaan tulevaisuudessa. Tarkoitus on aluksi seurata ensimmäisten ilmoitusmenettelyiden vaikutuksia sekä kehittää ilmoitusmenettelyyn liittyviä toimintatapoja käytännössä. Ilmoitusmenettelyä voidaan laajentaa ja käsittelyä sujuvoittaa etenkin, kun käyttöön saadaan digitaalisia karttapohjia, joiden nojalla käsittelyä voidaan osin myös automatisoida. Tähän liittyviä kehittämishankkeita on käynnissä.

Ilmoitusten käsittely tullaan järjestämään riskiperustaisesti. Ilmoitusmenettely odotettavasti keventää myös viranomaisen toimintaa sekä vapauttaa työaikaa suurempiriskisten ja tällä erää ilmoitusmenettelyn ulkopuolelle jäävien hakemusten käsittelyyn.

Liikenneviraston määräyksenantovaltuus

FiCom esittää, että Liikennevirastolle esitetty määräyksenantovaltuus kaapelin asentamisen toteuttamistavasta tulisi poistaa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että sijoittamista (kaapelireitin sijaintia sekä sijoittamistyön, eli asentamisen, toteuttamistapaa) koskeva määräyksenantovaltuus on tarpeellinen, sillä johtojen sijoittaminen tiealueelle eroaa johtojen sijoittamisesta muille alueille. Väärin tehty työ voi vaurioittaa tierakennetta ja aiheuttaa sitä kautta merkittäviä kustannuksia tienpitäjälle sekä vakavaa vaaraa liikenneturvallisuudelle eli tienkäyttäjien hengelle ja terveydelle.

Energiateollisuus kritisoi sitä, että esityksen perusteluissa mainittu mahdollisuus Liikenneviraston määräyksessä edellyttää ns. varoitusverkon käyttöä, sillä varoitusverkkovaatimus on standardia tiukempi vaatimus. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että varoitusverkon käyttöä on edellytetty tiealueella tehtävissä kaapeloinneissa turvallisuussyistä. Vaatimuksesta on keskusteltu liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja Energiateollisuuden kesken, ja asiaan pyritään löytämään joustava ja kaikille osapuolille sopiva ratkaisu. Liikenne- ja viestintäministeriö valvoo poikkeuksellisesti maantielain nojalla annettavien uusien määräysten valmistelua, jotta varmistetaan uudistusten tavoitteiden toteutuminen.

Siirtokustannukset

FiCom esittää siirtokustannuskysymyksen ratkaisemiseksi ns. Kuntaliitto-mallia, jossa siirtoaloitteen tekijä vastaa kustannuksista, jos asettamisesta on alle viisi vuotta ja verkkotoimija, jos asettamisesta on yli 25 vuotta. Tällä välillä kustannusjako lasketaan lineaarisesti interpoloimalla niin, että tienpitäjän osuus kustannuksista vähenee laitteiden iän kasvaessa. Energiateollisuus puolestaan esittää ratkaisuksi maankäyttö- ja rakennuslain 89 §:n mallia, jonka mukaan kunta tai se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, vastaa siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että siirtokustannuskysymyksessä on kyse siitä, minkälainen kustannusten jakautuminen on oikeudenmukaista. On huomioitava kaapeleiden siirroista tienpitäjälle mahdollisesti aiheutuvat kustannukset, jotka voivat toisinaan tehdä tiehankkeista huomattavasti kalliimpia tai rahoituksen epävarmuustekijöistä johtuen jopa estää niiden toteutumisen kokonaan. Toisaalta on huomioitava verkkotoimijoille mahdollisesta tulevasta siirtotarpeesta koituva riski niiden sijoittaessa kaapeleita tiealueelle. Tätä riskiä on kuitenkin arvioitava suhteessa siihen etuun, jonka toimijat saavat sijoittaessaan kaapeleitaan maanteiden tiealueille (esimerkiksi se, että tiealueelle sijoitettaessa ei tule maksettavaksi korvauksia maanomistajille, se että ei ole useita eri maanomistajia ja/tai kuntia, joiden kanssa asiasta on sovittava sekä se että työn suorittamisesta tieltä käsin koituu säästöjä). Lisäksi on arvioitava siitä, millaisessa prosessissa siirtokustannusten jakautuminen käytännössä määritetään. Esimerkiksi Energiateollisuuden esittämä maankäyttö- ja rakennuslain malli voisi käytännössä johtaa hyvin pitkälle menevään tapauskohtaisuuteen, jossa kustannusten jakautuminen ratkaistaisiin aina erillisten neuvotteluiden kautta. Tämä ei olisi tarkoituksenmukaista viranomaisen rajallisten resurssien käyttöä. Liikenne- ja viestintäministeriö on esityksen valmistelussa näitä näkökohtia punnitsemalla päätynyt esittämään 42 b §:n mukaista ratkaisua.

FiCom ei pidä asianmukaisena Liikennevirastolle ehdotettua määräyksenantovaltuutta, jolla se voisi täsmentää 42 b §:n 3 momentin säännöstä ottamalla kantaa siihen, miten siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan johdon tai kaapelin kapasiteetti vaikuttavat korvauksen määrään tilanteissa, joissa tienpitoviranomainen maksaa siirron. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että määräys valmistellaan yhteistyössä sidosryhmien kanssa, ja sitä pystytään joustavasti myös muuttamaan, jos tarvetta ilmenee.

FiCom pitää yritysten oikeussuojan kannalta ongelmallisena sitä, että tienpitoviranomainen voi vaatia siirtoa ilmoituksen perusteella, joka ei olisi valituskelpoinen päätös. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että johtojen sijoittamisessa tiealueelle on kyse valtiotienpitäjän omistuksessa olevalla tietarkoituksiin lunastetulla alueella toimimisesta. Tienpitäjällä on oltava omistajan oikeudella mahdollisuus tehdä johdon siirtovaatimus, milloin siihen on perusteltua tarvetta. Liikennehankkeita voisi valituskelpoinen päätös tehtäessä jäädä toteutumatta valituksista johtuen.

Muutosten voimaantulo

FiCom ehdottaa 42 – 42 b §:n voimaantuloksi syksyä 2016, koska kesken rakentamiskautta kesällä 2016 ei ennätetä toteuttaa vaadittavia ohjeistuksia ja koulutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että muutokset tulisi saada mahdollisimman nopeasti voimaan. Mahdollista voisi kuitenkin olla, että toimijoille jätettäisiin muutosten voimaantulon jälkeen valinnan vapaus ilmoitusmenettelyn ja lupamenettelyn välillä. Tämä vaatisi esitetyn 42 a §:n 1 momentin sanamuodon muutoksen.

Tienvarsimainonta MTL 52, 52 a ja 52 b §:t

Mainoksen asettamisen edellytykset

Liikenneturva kiinnittää huomiota siihen, että mainoksen asettamisen edellytysten ja menettelyiden keventyminen voi lisätä liikenneturvallisuusriskejä. Ympäristöministeriö esitti liikenne- ja viestintäministeriölle helmikuussa 2016 antamassaan lausunnossa, että tienvarsimainontaa koskevassa säännöksessä säilytettäisiin edelleen vaatimus mainoksen sopeutumisesta ympäristöön. Säännöstä on tarkistettu ympäristöministeriön esittämällä tavalla. Suomen Yrittäjät ja Suomen ulkomainosliitto esittävät, että mainoksen asettamisen kriteerit tulevat uudistuksen jälkeen kiristymään. Suomen Yrittäjät ja Suomen ulkomainosliitto ovat huolissaan myös siitä, että Liikenneviraston tulevassa määräyksessä asetettaisiin uusia ja entistä tiukempia edellytyksiä mainoksen asettamiselle. Suomen Yrittäjät katsoo kuitenkin, että LED-valoja käyttäville mainoslaitteille tulisi saada yksiselitteiset kriteerit, jotteivät yrittäjät joudu tekemään investointipäätöksiä ilman tietoa liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyttävistä mainoslaitteista. Suomen ympäristökeskus toteaa asiantuntijalausunnossaan, että erityistä huomiota tulisi kiinnittää huomiota siihen, ettei liikenneväylien varsille sijoitettavien valotaulujen käyttö aiheuta valosaasteen lisääntymistä. Tähtitieteellinen yhdistys Ursa ry pitää tärkeänä, että 52 §:n 1 momentissa tarkoitetun ympäristöön sopeutumisen osalta tulee kiinnittää huomiota myös pimeiden alueiden säilymiseen ja rakennetun ympäristön kohteisiin, joiden toiminta edellyttää ympäristöltä erityistä pimeyttä, kuten tähtitornit.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nykytilanteessa mainoksen asettaminen on lähtökohtaisesti kielletty ja sen asettaminen edellyttää poikkeuslupaa. Tienvarsimainonnan uudistuksen tarkoituksena on kääntää tämä ajattelutapa toisin päin niin, että mainoksen asettaminen on lähtökohtaisesti sallittua ja vain poikkeustapauksissa se voidaan kieltää. Uudistuksessa mainoksen asettamisedellytyksiä kevennetään poistamalla tarpeellisuusvaatimus. Asettamisen edellytyksinä olisi, että mainos ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Liikenneviraston määräyksessä tullaan täsmentämään laissa asetettujen edellytysten merkitystä käytännössä.

Nykyinen lupaharkinta ELY-keskuksessa on käytännössä tehty Liikenneviraston tienvarsimainonnan poikkeuslupaohjeeseen nojautuen, vaikka se ei ole oikeudellisesti sitova. Siksi valmistelussa on katsottu, että on olemassa tarve selkeille ja oikeudelliselta statukseltaan asianmukaisille säännöille tienvarsimainosten asettamisessa. Liikenneviraston määräys tulee osin perustumaan vanhaan ohjeeseen, mutta siihen otetaan vain liikenneturvallisuuden kannalta tärkeimmät vaatimukset. Lisäksi on

tarkoitus jättää tienpitoviranomaiselle harkinnanvaraa riittävän joustavuuden takaamiseksi sellaisiin tapauksiin, joissa jokin määräyksen edellytys ei täyty, mutta asettaminen arvioidaan kuitenkin käytännössä hyväksyttäväksi. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu poikkeuksellisesti määräyksen valmisteluun, uudistuksen tavoitteiden toteutumisen varmistamiseksi. Määräyksen vaatimukset eivät tule olemaan tiukempia kuin nykyisin käytännössä sovelletut kriteerit. Tästä johtuvia taloudellisia menetyksiä ei siis ole odotettavissa maanomistajille tai kunnille, niin kuin Suomen ulkomainosliitto on esittänyt.

Erityisesti tarpeeseen saada LED-valoja käyttäville mainoslaitteille yksiselitteiset hyväksyttävyyskriteerit on tarkoitus vastata Liikenneviraston määräyksessä. Määräyksessä on esimerkiksi tarkoitus antaa asiantuntijaselvitykseen perustuvat selkeät raja-arvot mainoslaitteiden luminanssille eri valaistuksissa. Määräyksessä otettaisiin kantaa myös vaihtuvasisältöisten mainosten tapaan vaihtaa mainosta, jotta tienkäyttäjää häiritseviä yhtäkkisiä vaihdoksia ei käytettäisi. Suomen ulkomainosliitto on esittänyt huolen siitä, että vaihtuvasisältöisistä mainoslaitteista olisi tehtävä uusi ilmoitus jokaisen uuden mainoksen kohdalla. Näin ei ole tarkoitus menetellä, vaan ilmoitus yhdestä mainoslaitteesta olisi tehtävä vain kerran. Vaihtuvasisältöisiäkin mainoksia koskisivat kuitenkin maantielain edellytykset liikenneturvallisuuden vaarantamattomuudesta sekä ympäristöön sopeutumisesta.

Ilmoitusmenettely

Suomen Yrittäjät ja Suomen ulkomainosliitto ry esittävät, ettei lupamaksun muuttaminen ilmoitusmaksuksi alenna yritysten kustannuksia, ja että kun ilmoitusten tarkastamiseen edelleen liittyisi harkintaa, olisi kyse itse asiassa edelleen lupamenettelystä. MaRa ry ja Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta katsovat, että esityksen mukaisessa ilmoitusmenettelyssä olisi käytännössä kyse nykytilaa vastaavasta lupamenettelystä. Pirkanmaan ELY-keskus katsoo, ettei sen työmäärä ilmoitusmenettelyssä tule tosiasiallisesti vähenemään, ja että sen tulee jatkossakin tarkastaa kaikki ilmoitukset. On esitetty huolta myös viranomaisten resurssien riittävyydestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ilmoitusmenettely on sekä ilmoittajalle että viranomaiselle yksinkertaisempi ja nopeampi. Ilmoitusmenettely tulee olemaan lupamenettelyä edullisempi, sillä lupamaksu poistuu ja tilalle tulee edullisempi ilmoitusmaksu.

Keventämistavoitteen saavuttamiseksi ilmoitukset käsittelevässä Pirkanmaan ELY-keskuksessa tulee olemaan tarve järjestää ilmoitusten käsittely uudella tavalla. Kaikkia ilmoituksia ei oletettavasti kyetä yksityiskohtaisesti tarkastamaan 30 päivän määräajassa, minkä vuoksi on kehitettävä riskiperustaiset linjaukset siitä, miten ilmoituksia tarkastetaan. Myös ilmoitusmaksun alentaminen tulee ohjaamaan ELY-keskusta käytettävissä olevien resurssien järjestämiseen uudella tavalla. Hallintopäätökset tehtäisiin pääasiassa vain mainoksen asettamisen kieltämiseen johtavissa tapauksissa, ja muutoin oikeus mainoksen asettamiseen syntyisi määräajan kulumisen perusteella. Kieltäviä päätöksiä ei tulla tekemään ”varmuuden vuoksi”, vaan kieltämiselle on aina esitettävä perustellut syyt.

Liikennevirastolle annettavaa määräyksenantovaltuutta on lausuntokierroksen jälkeen laajennettu koskemaan ilmoituksen sisältöä ja ilmoitusmenettelyä. Liikennevirasto ei voi määräyksessä vaatia lakiin perustumattomia lisäselvityksiä, vaan ainoastaan täsmentää, millaisia vaaditut selvitykset voivat olla.

Yhdenvertaisuus

Suomen Yrittäjät kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, miten paikallisten ja tienläheisyydessä toimivien yritysten tasavertaiset toimintaolosuhteet turvataan, jos mainosten määrä lisääntyy merkittävästi. Suomen ulkomainosliitto tuo puolestaan esiin, että olisi vapaata kilpailua vääristävää, jos lupavi-

ranomainen alkaisi hylätä ilmoituksia sillä perusteella, että kyseisellä hakijalla on jo useita mainoslaitteita.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että viranomaisella ei ole oikeutta kieltää mainoksen asettamista muilla perusteilla kuin säännöksessä nimenomaan mainituilla, eikä ole mahdollista lailla puuttua siihen, että toimijoiden edellytykset ja kyky arvioida markkinatilannetta ovat erilaiset. Tien varsien epäasiallista ”varaamista” ja yhdenvertaisuuden toteutumista voitaisiin ehkäistä Liikenneviraston 52 b §:n mukaisessa määräyksessä, jossa käsitellään mainosten ja ilmoitusten teknisiä ominaisuuksia ja sijoittamista.

Siirtymäsäännös

Suomen ulkomainosliitto esittää, että olisi kohtuutonta edellyttää siirtymäsäännöksen mukaista uutta ilmoitusta niiden yritysten mainoslaitteilta, joiden poikkeusluvat uusittiin vastikään vuonna 2013, jolloin luvat myös myönnettiin toistaiseksi voimassa olevina. Ulkomainosliitto vaatii edelleen, että siirtymävaiheeseen olisi luotava massamenettely, joka olisi ilmainen tai huomattavasti alennetun hintainen ja jossa ei tehtäisi arviointia mainoksen asettamisen edellytysten täyttymisestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että toistaiseksi voimassaolevia lupia on vain kahdella ulkomainostoimijalla. Muille toimijoille myönnetyt poikkeusluvat on annettu määräaikaisina. Määräaikaisten poikkeuslupapäätösten voimassaoloaika on ollut viisi vuotta. Vuonna 2013 myönnetyt toistaiseksi voimassa olevat tienvarsimainonnan poikkeusluvat olisivat siirtymäsäännöksen mukaan voimassa vuoden 2019 loppuun saakka, siis yhteensä yli viisi vuotta, mikä yhdenmukaistaisi näiden toimijoiden asemaa suhteessa muihin, mutta ei asettaisi niitä muita huonompaan asemaan.

Valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n 1 momentin mukaan julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo). Maksu voidaan vain poikkeuksellisesti määrätä omakustannusarvoa alempana tai korkeampana. ELY-keskusten julkisoikeudellisten suoritteiden maksut vahvistetaan valtioneuvoston asetuksella (1731/2015). Tämän asetuksen muutoksen valmistelussa on tarkoitus huomioida, että aiemman luvan tai ilmoituksen uusimista koskevan ilmoituksen maksu voisi olla matalampi kuin kokonaan uutta mainoslaitetta koskeva ilmoitus. Tämä olisi perusteltua, sillä tienpitoviranomaisen työmäärä tällaisissa uusimistilanteissa olisi vähäisempi kuin kokonaan uusia mainoksia koskevissa tapauksissa.

Nuolen käyttäminen tapahtumailmoituksissa

Valiokunnan kuulemisessa 22.4.2016 nousi esiin kysymys nuolten käyttämisestä maantielain mukaisissa tilapäisissä ilmoituksissa, esimerkiksi urheilutapahtumien yhteydessä. Kyse on rajanvedosta liikenteen ohjauksen ja mainos-/informaatiotarkoituksen välillä. Maantielaissa on säännökset maanteiden varsille asetettavista mainoksista ja ilmoituksista. Tieliikennelaki ja sen nojalla annetut säädökset puolestaan sääntelevät liikenteen ohjausta ja siinä käytettäviä opasteita. Tilapäisten ilmoitusten asettaminen ei nykytilassakaan ole luvanvaraista, mutta tilapäisten opasteiden asettaminen sen sijaan on. Raja tilapäisten mainosten ja ilmoitusten sekä tilapäisten opasteiden välillä voi olla hankala vetää, ja se on tehty nuolikuvioiden kylttiin sisältymisen perusteella. Tämä on johtanut epätarkoituksenmukaiseen tilaan, jossa nuolen sisältyminen kylttiin on määrittänyt luvanvaraisuuden.

Itse laeista ei johdu kieltoa sisällyttää nuoli maantielain mukaiseen ilmoitukseen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että myös tästä ”nuolitulkinnasta” on luovuttava. Liikenneviraston ja ELY-keskuksen kanssa on sovittu uuden rajanvetolinjauksen tekemisestä tilapäisten ilmoitusten ja tilapäisten opasteiden välille. Nuolta ei enää voida käyttää yksiselitteisenä rajanvetokriteerinä. Rajanvetoa haetaan esim. tapahtuman suuruuden ja liikennejärjestelyjen monimutkaisuuden kautta. Merkittävien

liikennemassojen ohjaaminen suuriin yleisötapahtumiin tilapäisin opastein on edelleen tarkoituksenmukaista säilyttää luvanvaraisena, jotta koko opastuskokonaisuus ja siihen liittyvät tilapäiset opastusmerkit voidaan suunnitella hyvissä ajoin ja jotta opasteiden paikat voidaan sovittaa järkevästi suhteessa liittymiin ja muihin liikenteen ohjauslaitteisiin. Pienempien tapahtumien kohdalla tulee kuitenkin olla mahdollista lisätä nuoli maantielain mukaisiin tilapäisiin ilmoituksiin. Rajoittava tekijä on kuitenkin tieliikennelain 56 §:n säännös, jonka mukaan tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa merkkiä, kilpeä tai muuta laitetta, jonka voi erheellisesti käsittää liikennemerkiksi.

Kiinteistöjärjestelmään liittyvät muutokset

Maanmittauslaitos esittää lausunnossaan jatkossa nykyistä selkeämmin selvitettäväksi, millaisia merkintöjä jo nyt suurella tietomäärällä ”rasitetuille” kiinteistöjaotusta osoittaville Maanmittauslaitoksen kartoille on tarpeellista sisällyttää. Liikenne- ja viestintäministeriö ymmärtää esiin nostetun keventämistarpeen, ja toteaa, että asiaa on syytä selvittää lakien tulevissa uudistuksissa. Tarkoitetut merkinnät ovat luonteeltaan informatiivisia, sillä merkinnät tai niiden puute eivät aiheuta oikeusvaikutuksia, suoja- ja näkemäalueiden ja niiden oikeusvaikutusten perustuessa lakiin.

Maanmittauslaitos kiinnittää lisäksi huomiota ratalain 48 §:ssä käytettyyn terminologiaan. Maanmittauslaitos esittää, että säännöksessä puhuttaisiin maantielain tieoikeutta koskevan säännöksen kanssa yhteneväisesti ”radanpito-oikeudesta” sekä kiinteistörekisterilain kanssa yhtenevästi ”lunastusyksiköstä”. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksessä valittu terminologia on yleiskielistä ja vastaa ratalaissa nykyisinkin käytettyä terminologiaa. Lakia seuraavan kerran uudistettaessa on kuitenkin syytä arvioida käytettäviä termejä ja niiden yhdenmukaisuutta muun lainsäädännön kanssa.

Yhteenveto

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että annetut lausunnot eivät edellytä lakitekstien muuttamista.

Liikenneviraston toimittaman lisäselvityksen mukaisesti tiealueiden siivoaminen tai muu vastaava talkootyö maantien reuna-alueilla ei edellytä lupaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu Liikenneviraston määräysten valmisteluun aikaisempaa yksityiskohtaisemmin. Tulevaisuudessa on tarkoitus laajentaa ilmoitusmenettelyn käyttöä saatujen kokemusten perusteella. Ilmoitusmaksu tulee olemaan lupamaksua edullisempi. Liikenne- ja viestintäministeriö toivoo, että lakimuutokset saadaan voimaan mahdollisimman pian.

Eeva Ovaska
Ylitarkastaja