VEO / VTO
Kuukasjärvi, Ovaska

5.4.2018

Maa- ja metsätalousvaliokunta

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen vastine asiantuntijalausuntoihin

Yksityistielain uudistusta (HE 147/2017 vp ja HE 11/2018 vp) koskevan asiantuntijalausunnon on maa- ja metsätalousvaliokunnalle toimittanut maa- ja metsätalousministeriö, MTK, Svenska lantbruksproducenternas centralförbund, Kuntaliitto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Maanmittauslaitos, Kainuun liitto, Hämeen liitto, Liikennevirasto, Keski-Suomen ELY-keskus, Metsäteollisuus ry, Suomen metsästäjäliitto ja Suomen Tieyhdistys.

Lain voimaantulo

Lain voimaantuloa on esitetty aikaistettavaksi vuodella, jotta voitaisiin nopeuttaa niiden yksityisteiden tienpidolle myönteisten vaikutusten syntymistä, joita alkuperäisellä esityksellä tavoitellaan. Näitä myönteisiä vaikutuksia ovat mm. tiekuntien toiminnan joustavoittaminen sekä uusien toimintamallien mahdollistaminen ja kehittäminen ja elinkeinoelämän kuljetusten edellytysten parantaminen mm. ajantasaisten rekisteritietojen olemassaololla. Selkeämmän lain voimaantulon aikaistaminen on kaiken kaikkiaan yksityisteillä toimiville toimijoille etu. Yksityisteiden kunto huononee jatkuvasti, ja olisi tärkeää saada käyttöön ehkäisevät keinot rahoituksen, tienpidon tehokkaamman hoidon sekä osaamisen turvaamiseksi.

5 § Näkemä- ja suoja-alueet

Kuntaliitto, MTK, Suomen Tieyhdistys sekä Liikennevirasto kiinnittivät lausunnoissaan huomiota 5 §:n sääntelyyn näkemä- ja suoja-alueista. Tiealueelta sekä tiehen kuuluvaksi määrätyltä näkemä- ja suoja-alueelta saisi esityksen mukaan tieoikeuden nojalla poistaa piha-alueiden ulkopuolelta näkemää haittaavaa luonnontilaista kasvillisuutta. Jos liikenneturvallisuus sitä välttämättä vaatisi, voitaisiin erikseen antaa lupa poistaa tiealueen ulkopuolella oleva rakennus, rakennelma tai sellainen kasvillisuus, jota tieoikeuden nojalla ei muuten saa poistaa. Luvan tiealueen ulkopuolella poistoon antaisi kunnan rakennusvalvontaviranomainen.

Kuntaliiton näkemyksen mukaan kyseessä olisi uusi tehtävä kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle. Kuntaliitto katsoo, että tehtävä olisi luontevammin sopinut ratkaistavaksi tietoimituksessa, jonka yhteydessä myös korvauskysymykset olisi voitu ratkaista. Tehtävä voidaan esityksen mukaan ratkaista yksityistietoimituksessa, mikäli sellainen on muusta syystä jo vireillä. Lain valmistelun aikana asiasta käytiin keskusteluja ja myös Kuntaliiton näkemyksen mukaan tehtävä oli luonteva rakennusvalvontaviranomaiselle. Nähtiin tarpeelliseksi osoittaa kyseiselle tehtävälle myös toinen toteuttava viranomainen, mikäli asia ei luontevasti tule hoidetuksi jo valmiiksi vireillä olevassa yksityistietoimituksessa.

Kuntaliitto nostaa esiin, että yksityistielakiehdotukseen ei sisälly säännöksiä kuntien rakennusvalvontaviranomaisten mahdollisuudesta periä käsittelymaksuja siltä osin kuin on kysymys päätöksistä, jotka koskevat rakennusten ja kasvillisuuden poistamista. Ministeriö toteaa, että kunnallisista maksuista,

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

toisin kuin valtion maksuista, ei ole säännöstä perustuslaissa. Ne on kuitenkin jaettu julkisoikeudellisiin ja yksityisoikeudellisiin maksuihin. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan julkisoikeudellinen kunnallinen maksu voi perustua lain säännöksiin, mutta maksujen maksettavaksi määräämistä on pidetty mahdollisena myös suoraan kunnallisen itsehallinnon perusteella (PeVL 53/2002 vp, s. 2/II, PeVL 11/2014 vp s. 5-6.). Maksuista ei siten olisi välttämätöntä säätää erikseen, mutta selkeyden vuoksi voisi olla syytä täydentää esitystä Kuntaliiton esityksen mukaisesti esimerkiksi viittauksella maankäyttö- ja rakennuslakiin tältä osin.

MTK:n ja Suomen Tieyhdistyksen mielestä kasvuston poistamiselle pitäisi olla mahdollisuus tiealueella, mutta sitä ei ole syytä sitoa vain näkemälle aiheutuvaan haittaan vaan perusteena pitäisi olla tienpidon ja liikenneturvallisuuden tarpeet. Näin esimerkiksi kuorma-autojen peilejä uhkaava kasvusto voitaisiin poistaa, kuten hyvään tienpitoon kuuluu. Näkemä- ja suoja-alueilla kasvuston poistaminen tulisi alistaa esimerkiksi kunnan rakennusvalvontaviranomaisen hyväksyttäväksi.

Lain valmistelun yhteydessä on katsottu, että nimenmaan kasvillisuuden ollessa kyseessä näkemän turvaaminen on juuri liikenneturvallisuuden kannalta olennaista ja tähän määritelmään sisältyisi mm. kuorma-autojen peilejä uhkaava kasvusto. Norminpurun hengessä päädyttiin esittämään, että tiealueelta ja näkemä- ja suoja-alueelta näkemää haittaavaa kasvillisuutta voitaisiin poistaa ilman lupaa.

Näkemä- ja suoja-alueiden perustamisesta päätettäisiin yksityistietoimituksessa, ja sellaiset voitaisiin perustaa vain, jos se olisi liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää, eikä siitä aiheutuisi millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa. Tarkoitus ei siis ole, että jokaiselle yksityistielle säännönmukaisesti perustettaisiin suoja- ja näkemäalueet, vaan perustaminen perustuisi aina erilliseen liikenneturvallisuuden ja alueen perustamisesta aiheutuvan haitan arviointiin. Näin ollen valmistelussa ei nähty ongelmaa siinä, että myös näiltä näkemä- ja suoja-alueilta saisi piha-alueiden ulkopuolelta näkemää haittaavaa kasvillisuutta poistaa ilman lupaa. Ilman lupaa ei saisi poistaa tiealueelta rakennuksia tai rakennelmia.

Harkittavaksi esitetään, pitäisikö pykälää tarkentaa liikenneturvallisuuden nimissä luvanvaraisesti poistettavaan rakennukseen liittyen, että erillinen rakennus voi tulla luvalla poistettavaksi vain, mikäli sitä ei käytetä asuntona.

Liikennevirasto kiinnittää huomiota lausunnossaan yksityistielain ja maantielain suhteeseen, erityisesti yksityisteiden tasoristeyksiin perustettavien näkemäalueiden puuston poistamisen turvallisuuteen. Valmistelussa on nähty, että suoja- ja näkemäalueiden perustaminen yksityisteille olisi joskus perusteltua, koska maanteiden näkemäalueiden osalta yksityisteiden näkemä- ja liikenneturvallisuuskysymykset voivat jäädä puutteellisesti huomioiduksi ja perusteltua olisi erikseen määritellyissä tapauksissa huomioida myös yksityisteiden näkemä.

Tasoristeysten puun poistamisen turvallisuuteen liittyvä Liikenneviraston huomio on tärkeä. Esitetään harkittavaksi, onko yksityistielaissa tarpeen säätää näkemäalueista tasoristeyksissä ratalain lisäksi, ja että rautateiden tasoristeysten osalta oikeus puun poistamiseen säilytettäisiin vain Liikennevirastolla.

19 § Tien rakentaminen

Kuntaliitto on esittänyt, että ehdotuksen 19 §:n 2 momentin listaukseen laeista, jotka tien rakentamisessa tulee noudattaa, tulisi lisätä viittaus maankäyttö- ja rakennuslakiin, vaikka sen noudattaminen sisältyy säännöksessä olevaan yleismainintaan.

Esityksessä on haluttu korostaa nimenomaan ympäristöoikeudellista lainsäädäntöä viittauksin. Valmistelussa on lähdetty siitä, että maankäyttö-ja rakennuslaki on alueiden suunnittelua, rakentamista ja käyttöä sääntelevä yleislaki, jolloin siihen ei tarvitsisi erikseen viitata.

28 § Ulkopuolisten tien käyttö

MTK ja Suomen Tieyhdistys kiinnittivät huomiota ulkopuolisten tienkäyttöä koskevaan pykälään.

Yksityisteitä käyttävät lukuisat tahot kulkemiseen sekä kuljetusten toteuttamiseen ja niitä on Suomessa noin 350 000 kilometriä. Yksityistiet varmistavat kansalaisten pääsyn mm. omiin koteihinsa ja vapaa-ajanasuntoihinsa. Lisäksi yksityistiet ovat pääsyteitä luonnon helmaan mm. harrastamaan, marjastamaan, metsästämään sekä muuten rentoutumaan. Ne ovat olennainen osa matkaketjuja. Toisaalta yksityisteitä rakentavat ja kunnossapitävät tavalliset, normaalisti yksityistien varrella asuvat kansalaiset. Lähtökohtana ei siksi voi olla tien vapaa käyttö.

Yksityisteiden ylläpitoon ja parantamiseen käytettävissä olevat varat ovat vuosien varrella vähentyneet, mikä näkyy yksityisteiden huononevana kuntona. Valtionavustusten määrä on ollut laskussa. Myös kuntien avustusmäärärahoille kohdistuu painetta. Esityksessä on pyritty löytämään oikeudenmukainen ratkaisu ja tasapaino sen suhteen, milloin ulkopuoliselta tienkäytöltä vaaditaan lupa ja milloin tien käytöstä voitaisiin periä käyttömaksua. Toisaalta on tunnistettu yksityisteiden laaja käyttötarkoitus ja pyritty turvaamaan luonnon monimuotoinen käyttö jatkossakin.

Kyseistä pykälää on valmisteltu tiivistii eri yksityisteitä käyttävien toimijoiden kanssa. Mm. eri ulkoilijaryhmiä (mm. ulkoilufoorum) on kuunneltu laajasti. Esitetty pykälämuotoilu ja sitä selittävä perusteluteksti on tarkkaan harkittu kokonaisuus ja siitä on saatu lähtökohtaisesti positiivista palautetta eri sidosryhmiltä.

Liikenne- ja viestintäministeriö näkee, että MTK:n ehdottama muotoilu ”*vähäistä merkittävämpään*” muotoilun ”*tien kunnossapitokustannuksia selvästi lisäävän*” sijasta aiheuttaisi tulkintahankaluuksia. Muotoilulla ja viittaamalla tien kunnossapitokustannuksiin on haluttu varmistaa, että toiminta, joka on satunnaista, mutta josta mahdollisesti aiheutuisi kunnossapitokustannusten kasvua (esim. tien rakenteelle sopimattoman ajoneuvon käytöstä) olisi mahdollista periä käyttömaksua. Pykälän perusteluteksteissä on avattu, millaisesta kunnossapitokustannusten lisääntymisestä voisi olla kyse.

Nyt olemassa oleva pykälämuotoilu jättää satunnaisen kulkemisen luvanvaraisuuden ulkopuolelle. Katsomme, että se korvaa esitetyn muotoilun *vähäistä merkittävämmästä* tienkäytöstä. Kiinnitämme huomiota myös siihen, että vähäistä merkittävämpi on hankala määritellä.

Metsäteollisuuden lausunnossaan esiin nostamaa yleisen käytännön kirjaamista pykälään ei nähdä tarpeelliseksi, koska kyseinen toimintatapa sisältyy kiinteistön käyttöön ja se huomioidaan sitä myötä tieosakkaan tiemaksuissa.

Suomen Metsästäjäliiton lausuntoon liittyen todetaan, että metsästäjät ja muut vastaavat toimijat rinnastetaan perusteluissa esimerkkinä käytettyyn kalastuspaikkaan kulkemiseen.

31 § Alueen käyttäminen tilapäisesti tienä

MTK esitti lausunnossaan, että maanomistajan omistusoikeuteen puuttumisen tulisi olla jollakin tavoin kontrolloitua ja ehdottaa ratkaisuksi kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta saatavaa lupaa.

Esityksen 31 §:n mukaan asianosaisten tulisi lähtökohtaisesti sopia tilapäisen kulkutien tai kuljetusreitin järjestämisestä toisen alueelle. Jos sopimusta ei saavutettaisi, yksityistietoimituksessa olisi kuitenkin mahdollista perustaa 1 ja 2 momentissa tarkoitettu oikeus tilapäisesti käyttää toisen aluetta. Jos tarve tilapäiselle kulkutielle olisi yllättävä ja äkillinen, ja tilapäinen kulkutie olisi kiinteistöjen liikennetarpeen kannalta välttämätön, tilapäistä kulkutietä varten

tarvittavan alueen saisi kuitenkin ottaa käyttöön ilman kiinteistön omistajan tai erityisen oikeuden haltijan suostumusta taikka yksityistietoimituksessa annettua oikeutustakin.

Valmistelussa on nähty, että yllättäviä ja äkillisiä tilanteita ja tarpeita varten oikeus alueen käyttöön on turvattava ilman kiinteistön omistajan suostumusta ja yksityistietoimituksessa annettua oikeutusta. Tilanteet voivat olla sellaisia, että tarve kulkureitin olemassaololle on pikainen. Ylimääräisten tehtävien siirtoa kunnille on pyritty välttämään.

39 § Käyttömaksu tiemaksun sijaan ja 41 § Tiemaksun ja käyttömaksun määrääminen

Maa- ja metsätalousministeriö on huolissaan siitä, että metsätien kunnossapidon rahoittaminen (39 §) saattaa jatkossa siirtyä rahoitettavaksi pelkästään käyttömaksuperusteisesti eikä varoja riitä säännönmukaiseen, vuosittaiseen metsätien kunnossapitoon. Esityksellä ei esitetä muutosta nyt voimassa olevaan lakiin. Valmistelun aikana ei ole havaittu, että kyseinen pykälä voimassa olevassa laissa olisi aiheuttanut vaikutuksia, joista maa- ja metsätalousministeriö on huolissaan.

Esityksen 41 § 4 momentin mukaan tiekunnan ulkopuolisten tienkäyttäjien käyttömaksut voidaan määrätä takautuvasti vain **yhdeltä** vuodelta. Tiekunnan jäseniä koskevassa 39 § 4 momentin mukaan käyttömaksut voidaan määrätä takautuvasti **kolmen** vuoden ajalta.

MTK:n ja Suomen Tieyhdistyksen mukaan määräajan takautuvien tiemaksujen veloittamiselle tulisi olla sama tienkäyttäjästä riippumatta. Tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden lisäksi tämä selkeyttäisi myös tiekunnan toimintaa ja vähentäisi turhia selvittelyjä ja kiistoja.

Asiaa pohdittiin erityisesti täydentävän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä. Nähtiin kuitenkin osin kentältä tulleen palautteen perusteella, että ulkopuolisten tienkäyttäjien takautuvan käyttömaksun perimismahdollisuuden säätäminen kolmeen vuoteen aiheuttaa kestämättömiä tilanteita, kun luotettavaa tietoa ulkopuolisten tienkäytöstä yritetään kerätä noin pitkän ajan takaa. Sen sijaan nähtiin, että tieosakkailta heidän pysyvyytensä takia olisi mahdollista ja jopa perusteltua periä takautuvasti käyttömaksuja kolmen vuoden takaa, mikäli tietä on käytetty tieyksiköistä poikkeavalla tavalla.

41 §:n liittyen Suomen Tieyhdistys on esittänyt lisäystä ulkopuolisen velvollisuudesta antaa tienkäytöstä selvitys, kun tienkäyttö on päättynyt. Valmistelussa ei ole nähty tarvetta kyseiselle, nyt voimassa olevassa laissa olevalle pykälälle, sillä lähtökohtana on, että tienkäytöstä sovittaisiin etukäteen. Jotta lupa tienkäytölle voidaan antaa ja käyttömaksut voidaan määrätä, sääntelyn lähtökohtana on pidetty sitä, että tienkäyttäjä antaa tietoa tienkäytöstään. On nähty, että tätä ei tarvitsisi erillisellä pykälällä säätää.

58 § Tiekunnan kokous

Maa- ja metsätalousministeriö ehdottaa tarkennettavan 58 §:n 2 momentin 11 kohtaa: tieoikeuden perustamisesta tai *tiekunnan perustaman tieoikeuden* lakkauttamisesta ennestään olevaan tiehen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotettu lisäys tarkentaisi säännöstä.

71 § Yksityistietoimitus

71 §:n 3 momentissa säädettäisiin yksityistietoimituksen suorittavasta viranomaisesta. Yksityistietoimituksen suorittaisi valtakunnallisella toimialueellaan Maanmittauslaitos. Asemakaava-alueilla yksityistietoimituksen suorittaa se viranomainen, joka kiinteistörekisterilain 5 §:n mukaisesti toimii kiinteistörekisterin pitäjänä alueella. Asemakaava-alueilla, joilla kunta on kiinteistörekisterinpitäjänä, yksityis-

tietoimituksen voisi siis suorittaa kiinteistöinsinööri tai muu kuntaan virkasuhteessa oleva toimitusinsinööri. Alueellisen yksityistietoimituksen, josta säädettäisiin jäljempänä, voisi edelleen suorittaa ainoastaan Maanmittauslaitos. Voimassa olevaan lakiin ei esitetä muutosta.

Kuntaliitto on esittänyt kiinteistörekisteriä pitäville kunnille laajempaa toimivaltaa halutessaan tarjota yksityistietoimituksia myös asemakaava-alueen ulkopuolella. Pykälässä säilytettäisiin kuitenkin nykytila, sillä on katsottu, että se on selkeyden, yksityistierekisterin laadun, tietojen jatkohyödyntämisen sekä kansalaisten tasapuolisen kohtelun ja yksityistietoimitusten tasalaatuisuuden kannalta varmin vaihtoehto. Tätä kiinteistönmuodostamislaissa säädettyä ja myös kiinteistörekisterin pitoon liittyvää työnjakoa ei ole katsottu tarpeelliseksi tässä yhteydessä rikkoa. Asiaa pitäisi tarkastella osana laajempaa kokonaisuutta.

85 § Liikenteen salliminen avustettavalla tiellä

Suomen Tieyhdistys esittää, että kunnan avustaessa tien kunnossapitoa se ei voisi kieltää tiekuntaa perimästä ulkopuoliselta tien käyttäjältä 28 §:n mukaista käyttömaksua. On nähty, että tarvittaessa olisi hyvä antaa kunnalle mahdollisuus avustaa yksityistietä, ja näin avustuksellaan varmistaa, että kuntalaiset voivat käyttää yksityistietä johonkin kunnan toiminnan kannalta tärkeään tarkoitukseen.

Tiekuntien arvonlisäverovelvollisuus

MTK:n ja SLC:n lausunnoissa kiinnitettiin huomioita tiekuntien arvonlisäverovähennysoikeuteen. Liikenne- ja viestintäministeriö on toimittanut valiokunnalle arvonlisäveroa käsittelevän muistion. Tiekunta ei voi olla arvonlisäverovelvollinen, koska se ei ole arvonlisäverolaissa tarkoitettu liiketoimintaa harjoittava yhteisö.

Kunta- tai maakuntatason toimielimet ja viranomaistehtäväkokonaisuus

Jatkossa yksityistietoimituksissa ratkaistaisiin kaikki ne asiat, jotka sopivat ratkaistaviksi toimituksissa. Käräjäoikeuksiin siirrettäisiin tiekunnan päätökseen tehtävät moitteet muun yhteisölainsäädännön mukaisesti. Lisäksi muutamia pienempiä tehtäviä siirretään kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle sekä ELY-keskusten (2019) kautta Luovaan (2020).

Tielautakuntien lakkauttamisesta johtuen osakkaiden kuluriski erityisesti tiekunnan päätösten moitteita koskevissa muutoksenhakuasioissa kasvaa. Kunnat ovat voineet subventoida tielautakuntien toimintaa tavalla, joka tehtävien siirtyessä yksityistietoimituksiin ja tiekuntien päätösten moitteiden osalta käräjäoikeuksiin, ei olisi mahdollista.

Yksityistietoimituksissa voitaisiin käsitellä yksityisteitä koskevia epäselviä tilanteita. Käräjäoikeuteen vietäisiin menettelyjen laillisuusarviointiin liittyvät moitekanteet. Tavoitteena kuitenkin on, että tiekunnilla olisi ennaltaehkäiseviä keinoja ratkaista mahdollisia käräjöintiä vaativia riitatilanteita, ja tuomioistuinkäsittelyn tarve vähenisi. Tiekunnille säädetään mahdollisuus sisäiseen oikaisumenettelyyn ennen asian viemistä muun viranomaisen ratkaistavaksi. Myös toimitusmenettelyjä kevennetään ja tiekunnille annetaan mahdollisuuksia tehdä päätöksiä ilman toimitusta. Erityistä huomiota pyydetään kiinnittämään siihen, että eivät kaikki nykyisten tielautakuntien tehtävistä siirtyisi siis käräjäoikeuksiin, vaan yksityistietoimituksissa voitaisiin ratkaista myös monia ongelmatilanteita.

Tällä hetkellä käräjäoikeuksiin siirrettäväksi ehdotettujen tehtävien osalta pohdittiin myös niiden siirtämistä Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksiin. Valmistelussa kävi selväksi, että tehtävä ei sovellu

Maanmittauslaitokseen nykyiseen tehtävänkuvaan, eikä heillä oleva osaaminen vastaa sitä osaamista, joita tarvittaisiin ratkaisemaan tiekunnan mahdollisesti lainvastaisiin menettelyihin liittyviä oikaisuvaateita. On nähty, että tehtävään tarvitaan juridisempaa osaamista ja yksityistietoimituksissa ratkaistaviksi tulisivat nimenomaan yksityistietä koskevat ongelmatilanteet.

Kuntien tielautakunnat lakkautetaan osana hallitusohjelman kuntien tehtävien vähentämistavoitetta. Esitettyyn tielautakuntien lakkauttamiseen on lain valmistelun yhteydessä oltu pääosin tyytyväisiä. Tielautakuntien lakkauttamisella tieosakkaiden oikeusturva paranisi siltä osin kuin tielautakuntien päätöksenteon on arvosteltu olevan liian lähellä tieosakkaita. Erityisesti pienissä kunnissa esimerkiksi jääviysongelmat ja ammattitaidon puute ovat olleet ongelma.

Maakunnallisen toimielimen muodostamista ei yksityistielaissa voida ratkaista, vaan kyseinen maakunnallinen uusi toimielin ja tehtävä vaatisivat uutta linjausta maakuntauudistuksen puitteissa ja todennäköisesti kirjausta maakuntalakiin. Pelkällä yksityistielailla ei voida maakunnille tällaista uutta tehtävää perustaa.

Avustuskokonaisuus

Metsäteollisuus esitti lausunnossaan, että yksityisteiden valtionavustustehtävää tulisi hoitaa keskitetysti Liikennevirastossa. Valtionavustustehtävä on annettu maakuntien tehtäväksi maakuntalaissa, eikä yksityistielailla voida tätä tehtyä linjausta muuttaa. Maakunnat voivat halutessaan tehdä yhteistyötä valtionavustustehtävän hoitamisessa maakuntalain mahdollistamien vapaaehtoisen yhteistyön muotojen puitteissa.

SLC on esittänyt lausunnossaan huolen yksityistielossiavustusten jatkumisesta.

Yksityistielakiesitysten 83 §:n mukainen yksityistien tienpito sisältää myös yksityistielossit. Vuoden 2019 osalta ei ennakoida tapahtuvan juurikaan muutoksia.

Yksityistielossiavustusten jako on maakunnan vapaaehtoinen tehtävä maakuntalain 6 §:n 2 momentin mukaisesti ja ne ovat maakunnille jaettavaa erillisrahoitusta (oma momenttinsa 2,3 milj. euroa). Kriteerit rahanjakomallista valmistellaan maakuntauudistuksen toimeenpanon yhteydessä. Maakunnan on otettava tehtävä hoidettavakseen maakuntastrategiassa, jotta rahoitusta kyseisen tehtävän hoitamiseen saa.

Yksityis**tie**avustukset (0,7 milj. e) ovat maakuntien pakollinen tehtävä maakuntalain 6 §:n 1 momentin mukaisesti, ja se on osa yleiskatteellista rahoitusta, jota maakunta saa jakaa, miten parhaiten näkee. Yksityistielain antohetkellä maakuntauudistuksen linjaukset avustusrahan osalta eivät olleet lopulliset ja tämän takia esityksessä on vanhentunutta tietoa.

Yksityistielosseihin esityksellä ei lähtökohtaisesti vaikutusta. Yksityistielossi ja -tieavustukset erotetaan erillisiksi momenteiksi, koska niiden rahoitus on erilaista. Maakunnat saavat vapautta valita avustuskohteita- ja määriä ja voivat kokonaisuutta tarkastella muun saaristoliikenteen kanssa yhdessä.

Näin yksityisteihin liittyvä päätöksenteko siirrettäisiin kokonaisuudessaan maakunnille paikallisen näkemyksen piiriin. Yhteysalusliikenteen ja yksityisteiden lauttapaikkojen tarkasteleminen maakunnissa yhtenä kokonaisuutena edistäisi alueellisen kokonaisuuden hallintaa ja paikallista harkintaa ja tuottaisi mahdollisia tehokkuushyötyjä. Myös aiemmin laissa määritellyt avustusten enimmäismäärät on lain valmistelun aikana koettu tarpeettomiksi silmällä pitäen maakuntien tulevaa itsehallintoa