

**Yksityistieoikeus –
oikeudesta pysyvään kulkuyhteyteen**

Itä-Suomen yliopisto

Oikeustieteiden laitos

Pro gradu -tutkielma

8.6.2018

Tekijä: Tiina Lipo-Lempiäinen,
143749

Ohjaaja: Tapio Määttä

SISÄLLYS

LÄHTEET	V
LYHENNELUETTELO	XIII
1 JOHDANTO	1
1.1 Yksityiset tiet	1
1.2 Tutkielman tarkoitus ja rajaukset	4
2 YKSITYISTIELAINSAÄDÄNNÖN KEHITYS	7
2.1 Tienpitovelvollisuuden muodostuminen	7
2.2 Varhaisemmat yksityistiesäädökset	8
2.3 Varsinaisen yksityistielainsäädännön muotoutuminen	10
3 PYSYVÄ TIEOIKEUS	14
3.1 Tieoikeuden käsite	14
3.2 Yksityisteiden jaottelu	20
3.3 Tärkeys tieoikeuden myöntämisen edellytyksenä	22
3.4 Huomattava haitta tieoikeutta arvioitaessa	24
3.5 Tieoikeus sopimusteitse	28
3.6 Tien tai tieoikeuden siirtäminen	30
3.7 Tieoikeuden lakkautus	32
4 TIEOIKEUDEN SYNTYMISEN ERITYISTILANTEITA	36
4.1 Rasite ja rasite tieoikeutena	36
4.2 Metsätie, erityislaatuinen yksityistie	41
4.3 Poikkeuksia pysyvään tieoikeuteen	43

4.4 Tieoikeuteen liittyvät erityisoikeudet.....	48
4.5 Jokamiehenoikeus ja ylimuistoinen nautinta tieoikeuden perusteena.....	51
5 KOHTI UUTTA YKSITYISTIELAINSAÄDÄNTÖÄ	55
5.1 Yksityisteiden merkitys liikkumisen ja kuljetusten kannalta.....	55
5.2 Nykytilasta kohti hidasta yksityistielakiuudistusta	57
6 LOPUKSI.....	63

Tiivistelmä

ITÄ-SUOMEN YLIOPISTO

Tiedekunta Yhteiskuntatieteiden ja kauppatieteiden tiedekunta		Yksikkö Oikeustieteiden laitos	
Tekijä Tiina Lipo-Lempiäinen			
Työn nimi Yksityistieoikeus – oikeudesta pysyvään kulkuyhteyteen			
Pääaine Ympäristöoikeus	Työn laji Pro gradu -tutkielma	Aika 8.6.2018	Sivuja XIII-64
<p>Tiivistelmä</p> <p>Yksityistiet ovat tärkeä osa Suomen tieverkkoa. Ne ovat maamme yhteiskunnan kannalta keskeisiä kulkuväyliä ja muodostavat suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Yksityistieiden järjestelyä ja hallinnointia säädelään lailla yksityisistä teistä (358/1962). Tieoikeus on yksityistielain peruskäsite. Se tarkoittaa oikeutta käyttää toisen omistaman kiinteistön aluetta pysyvästi kulkuyhteyttä varten. Kulkuyhteyden täytyy olla kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä ajatellen tärkeä eikä sillä saa aiheuttaa huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle. Tieoikeudelle on myös ominaista, että sillä puututaan toisen oikeuksiin rajoittamalla maanomistajan omistusoikeutta. Tutkielmani tarkoituksena on analysoida yksityistielain (358/1962) 8 §:n (1079/2000) mukaista tieoikeutta. Tarkoitus on selvittää, mitä oikeus tiehen, kulkuyhteyteen tarkoittaa. Kysymykseen vastaamiseksi aion selvittää ja systematisoida, millä perusteella tieoikeus voidaan myöntää. Tarkastelen myös tieoikeuden siirtämistä, muuttamista ja tieoikeuden lakkaamista sekä tieoikeuden syntymisen erityistilanteita. Ajankohtaiseksi tutkimusaiheen tekee jatkuvasti uusia vaiheita saava, parhaillaan uudistumassa oleva yksityistielaki. Sen vuoksi tarkastelen ja vertailen hallituksen esitystä uudeksi yksityistielaksi (HE 147/2017 vp) sekä siihen tehtyä täydennyslakiesitystä (HE 11/2018 vp) tutkielmassani esiteltäviä oikeustiloja tarkasteltaessa, sillä lakimuutosesityksillä ei ole tarkoitus muuttaa tieoikeuden oikeustilaa.</p>			
Avainsanat: kulkuyhteys, metsätie, pysyvä tieoikeus, yksityinen tie, yksityistie			

LÄHTEET

KIRJALLISUUS

Airaksinen, Kalevi: Tieoikeuden syntymisestä yksityisistä teistä annetussa laissa. *Lakimies* 1/1964, s. 823–837.

Ekroos, Ari – Kumpula, Anne – Kuusiniemi, Kari – Vihervuori, Pekka: Ympäristöoikeuden pääpiirteet. 2012. E-kirja. Talentum-verkkokirjahylly. [<https://verkkokirjahylly-almat-ent-fi.ezproxy.uef.fi:2443/teos/IAIBIXBTXFBGA#>]. (22.9.2017).

Filppu, Matti: Yksityisen tien tieoikeuden syntyperusteista. Maanmittaushallitus. Julkaisu on lyhennetty ja täydennetty painos maanmittaushallituksen toimesta tehdystä diplomityöstä. Helsinki 1983.

Greis, Ilppo – Perälä, M. – Perälä, T. – Teppo, Markku (toim.): Metsänhoidon suositukset metsäteiden kunnossapitoon, työopas. Tapion julkaisuja 2015. Saatavana verkkojulkaisuna [<https://tapio.fi/metsatietoa/metsanhoidon-suositukset>]. (17.1.2017).

Hollo, Erkki. J.: Yhteiskunnan maankäyttötarpeiden vaikutus yksilön kiinteistöoikeudelliseen asemaan Suomen 1900-luvun oikeusperinteessä. *Lakimies* 7–8/2002 s. 1185–1208.

Holma, Kyösti:

- Karttateistä ja eräistä yksityistielain soveltamisasioista. *Defensor Legis* 7–8/1991, s. 403–424.
- Tieoikeudesta yleiseen tiehen. Tutkimus yleisistä teistä annetun lain mukaisen tieoikeuden perustamisesta, sisällöstä ja tieoikeuteen liittyvän tienpitäjän käyttövallan ulottuvuudesta Suomen oikeuden mukaan. Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja. A-sarja, nro 157. Vammala 1982.

Holopainen, Matti: Asiantuntijalausunto EDK-2018-AK-176528 HE 147/2017 vp MmV 7.3.2018. Kuntaliitto. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KokousPoytakirja/Sivut/MmVP_15+2018.aspx]. (4.6.2018).

Hurmeranta, Jyrki – Karjalainen, Hannu – Sundberg, Satu – Salila, Jari: Omaisuuden suojan ja oikeusturvan kehittämistarpeet ympäristölainsäädännössä. Ympäristöministeriön raportteja 13/2011. Helsinki 2011. Julkaisu on saatavana vain internetistä osoitteesta [http://julkaisut.valtioneuosto.fi/bitstream/handle/10138/41425/YMra13_2011_Omaisuuden_suojan_ja_oikeusturvan_kehittamistarpeet.pdf?sequence=2&isAllowed=y]. (18.11.2017).

Hyvönen, Veikko O.:

- Määräalan luovutuksensaajan oikeusasemasta. Vammala 1970.
- Kiinteistönomistamisoikeus I. Yleiset opit. Jyväskylä 1998.
- Kiinteistönmuodostamisoikeus II. Kiinteistötoimitukset. Jyväskylä 2001.

KM 1957:16: Komiteanmietintö yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamisesta. Helsinki 1957.

Kovari, Paula – Utter, Robert:

– Sähköverkkoyhtiön oikeudesta sijoittaa johtoja ja laitteita maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n nojalla, erityisesti kunnan omistamalle tai hallitsevalle alueelle. Defensor Legis 6/2014, s. 895–914.

– Johtojen ja kaapeleiden sijoittaminen maanteiden varsille. Ympäristöjuridiikka 2 – 3/2015, s. 52 – 70. Tampere 2015.

Kuningas Kristofferin Maanlaki 1442: Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 340. Vaasa 1978.

Kuusiniemi, Kari:

– KKO 2000:111. Rasiteoikeus yhteiseen tiehen ojalain nojalla. Teoksessa KKO:n ratkaisut kommentein 2000/II. Timonen, Pekka. [<https://fokus-almatalent-fi.ezproxy.uef.fi:2443>]. (23.1.2018).

– KKO 2001:132. Yksitystien siirtäminen. Teoksessa Timonen, Pekka. KKO:n ratkaisut kommentein 2001/II. [<https://fokus-almatalent-fi.ezproxy.uef.fi:2443>]. (7.1.2018).

Kuusiniemi, Kari–Peltomaa, Hannu: Lunastuslainsäädäntö ja korvausjärjestelmä. Edita Publishing Oy. Helsinki 2000. Satavana sähköisenä [<https://www-edilex-fi.ezproxy.uef.fi:2443/kirjat/59.pdf>]. (28.1.2018).

LVM, Liikenne- ja viestintäministeriö. Yksityistielain uudistamistarpeet. Selvitysmiehen arviot ja ehdotukset. Julkaisuja 30/2014. Julkaisu on saatavana sähköisenä Valtioneuvoston julkaisuarkistossa osoitteessa [<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/77795>]. (24.9.2017). (LVM 2014, raportti).

LVM, liikenne- ja viestintäministeriö: Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistieliksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. LVM/2302/03/2015 25.1.2017. Asiakirja 224593. [<https://www.lvm.fi/asiat/2015/-/mahti/asianasiakirjat/70002>]. (28.1.2017). (LVM 2017, lausuntopyyntö).

LVM, Liikenne- ja viestintäministeriö: Ajankohtaista. Tiedotteet 2014. Tiedote 05.11.2014. Selvitysmies: Yksitystienpitoon tarvitaan joustavuutta ja uudenlaisia toimintamuotoja. [<http://www.lvm.fi/-/selvitysmies-yksitystienpitoon-tarvitaan-joustavuutta-ja-uudenlaisia-toimintamuotoja-792856>]. (1.4.2016). (LVM 2014, tiedote).

Markkula, Markku:

– Yksityiset tiet. Edita Prima. Helsinki 2005.

– Asiantuntijalausunto EDK-2018-AK-176562 HE 147/2017 vp MmV 13.3.2018. Maanmittauslaitos. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KokousPoytakirja/Sivut/MmVP_15+2018.aspx]. (4.6.2018).

MML, Maanmittauslaitos, lausunto: Lausunto yksityistielain uudistustarpeita koskevasta selvitysmiehen raportista. 8.4.2015. MML 759/00 00 00/2015. [<https://www.lvm.fi/lvm-mahti-portlet/download?did=169340>]. (22.11.2016). (MML, lausunto 2015).

MML, Maanmittauslaitos, lausunto: Yksityistielain kokonaisuudistus. Lausunnot luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Asiakirjat. Maanmittauslaitoksen lausunto; yksityistielain kokonaisuudistus. Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 10.7.2017. MML 440/000000/2017. Lausunto löytyy sähköisenä osoitteesta [https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/yksityistielain-kokonaisuudistus.aspx]. (3.5.2018). (MML, lausunto 2017).

MmVL 5/2018 vp – HE 147/2017 vp, HE 11/2018 vp: Maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunto hallituksen esitykseen yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä hallituksen esitykseen eduskunnalle yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen täydentämisestä. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_147+2017.aspx]. (27.5.2018).

MTK ry: Lausunto luonnoksesta yksityistielaksi 20.3.2017. Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry [https://www.mtk.fi/ajankohtaista/lausunnot/lausunnot_2017/fi_FI/lausunto_yksityistielaki/]. (8.2.2018).

Määttä, Tapio:

– Maanomistusoikeus. Tutkielma omistusoikeusparadigmoista maaomaisuuden käytön ympäristöoikeudellisen sääntelyn näkökulmasta. Suomalainen Lakimiesyhdistys. Helsinki 1999.

– KKO 2007:92. Tioikeuden perustamisen edellytykset: Teoksessa Timonen, Pekka. KKO:n ratkaisut kommentein 2009/II. [<https://fokus-almatalent-fi.ezproxy.uef.fi:2443>]. (8.1.2018).

– KKO 2008:39. Yksitystien siirtäminen. Teoksessa Timonen, Pekka. KKO:n ratkaisut kommentein 2008/II. [<https://fokus-almatalent-fi.ezproxy.uef.fi:2443>]. (17.12.2017).

– Ympäristöoikeuden monitieteisyyden haaste: oikeustieteen kolmannen tehtävän hahmottelua. Lakimies 6/2004, s. 1097–1107.

Noponen, V., K.: Rasitteista maanjaossa. Lainopillinen tutkimus. Maanmittaustieteiden seuran julkaisuja N:o 4. Helsinki 1932.

OM, oikeusministeriö: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 30.3.2017. OM 14/43/2017. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/758618a5-d08f-4ab0-86d8-413940fcf4f3/05830252-1d94-468b-96e8-cc3dad4afca/LAUSUNTO_20170330124000.PDF]. (6.5.2018).

PeVL 49/2002 vp – HE 163/2002 vp: Perustuslakivaliokunnan lausunto n:o 49 hallituksen esityksestä laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta.

PeVL 7/2018 vp – HE 147/2017 vp – HE 11/2018 vp: Perustuslakivaliokunnan lausunto hallituksen esitykseen yksityistieläksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä hallituksen esitykseen eduskunnalle yksityistieläksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen täydentämisestä. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot/Valtiopaivaasia/Sivut/HE_11+2018.aspx]. (27.5.2018).

Repo, Matti V:

– Yksityisistä teistä. Lakimiesliiton Kustannus. Jyväskylä 1995.

– Saako määrään ostaja kaataa puita emätilan rasi-tietä? *Defensor Legis* 5/2000, s. 807–819.

Sahlberg, Matti (toim.): Yksityistiekysely 2016. Suomen Kuntaliitto. Helsinki. Saatavana vain verkkojulkaisuna osoitteessa [http://shop.kunnat.net/product_details.php?p=3286]. (11.3.2018).

Savela, Pauli: Kiinteistö rakenne ja yksityisteliittymät pääteillä. Tiehallinnon selvityksiä 43/2006. Maanmittauslaitos. [<http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/3201019-v-kiintra-kenne-ja-ykstieliittymat.pdf>]. (15.11.2016).

Suomen Kuntaliitto ry: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistieläksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. 20.3.2017. Lausunto Dnro 144/03/2017. [<https://www.kuntaliitto.fi/lausunnot/2017/lausunto-luonnoksesta-hallituksen-esitykseksi-yksityistielaksi-ja-eraiksi-siihen>]. (20.8.2017).

Suomen luonnonsuojeluliitto ry: Suomen luonnonsuojeluliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistieläksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 28.3.2017. [<https://www.sll.fi/ajankohtaista/liitto/2017/sll-lvm-yksityistielaki-280317>]. (2.3.2018).

Suomen Tieyhdistys ry: Lausunto yksityistielaista 21.3.2017. [<http://www.tieyhdistys.fi/tieyhdistys-ry/lausunnot-ja-kannanotot>]. (5.10.2017).

Suomen Tuomariliitto – Finlands domareförbund ry: Lausunto yksityistielain kokonaisuudesta koskevasta luonnoksesta 25.1.2017 hallituksen esitykseksi. 21.3.2017. [<https://www.tuomariliitto.fi/annetutlausunnot>]. (20.8.2017).

Takalammi, Simo: Asiantuntijalausunto EDK-2018-AK-176529 HE 147/2017 vp MmV 13.3.2018. Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KokousPoytakirja/Sivut/MmVP_15+2018.aspx]. (4.6.2018).

Tiehallinto: Yleisten ja yksityisten teiden rajapinnan tarkastelu, taustaraportti. Tiehallinnon selvityksiä 52/2005. Verkkojulkaisu saatavana osoitteessa [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf/3200964-vra-ajapintatyon_taustaraportti.pdf]. (11.3.2018).

Tuunanen, Pekka – Tarasti, Markus – Rautiainen, Anne (toim.): Jokamiehen oikeudet ja toisen maalla toimiminen. Lainsäädäntöä ja hyviä käytäntöjä. Suomen ympäristö 30 | 2012. Helsinki.

Uotila, Esa: Puoli vuosisataa tietekoa metsänparannusvaroilla. *Metsätieteen aikakauskirja* 2/2003, s. 109–127.

Wiiala, Arvid: Yksityiset tiet. Vammala 1962.

- Wirilander, Juhani:* Rasitteesta maankäyttömääräyksenä. Tutkimus rasitteen käsitteestä, kehityksestä, voimaansaattamisedellytyksistä ja voimassaolon perusteista Suomen oikeuden mukaan. Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja N:o 132. Vammala 1979.
- VNK, valtioneuvoston kanslia:* Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle yksityistieläiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. 19.6.2017. Lausunto Dnro VNK/936/32/2017. [https://www.eduskunta.fi/FI/tietoeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/yksityistielain-konaisuudistus.aspx]. (8.2.2018).
- Väyrynen, Tero:* Rasitteet ja erityisesti tieoikeudet vanhan sopimuksen perusteella. Opinnäytetyö (YAMK). Rovaniemen ammattikorkeakoulu. Alueiden käytön suunnittelun koulutusohjelma. Rovaniemi 2012. Tutkielma saatavana myös sähköisenä osoitteesta [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/50132/Vayrynen_Tero.pdf?sequence=1]. (28.1.2017).
- YmVL 10/2018 vp – HE 147/2017 vp – HE 11/2018 vp:* Ympäristövaliokunnan lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle yksityistieläiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi sekä hallituksen esitykseen eduskunnalle yksityistieläiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen täydentämisestä. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Sivut/YmVL_10+2018.aspx]. (27.5.2018).

INTERNETLÄHTEET

- Destia.* Yritys. Historia. [<https://www.destia.fi/yritys/historia.html>]. (20.8.2017).
- ELY a, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.* Liikenneviraston edeltäjät. [https://www.ely-keskus.fi/web/ely/liikenneviraston-edeltajat#.WLWp_X_4FVc]. (28.2.2017).
- ELY b, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.* Valtionavustuskelpoisuuden hakeminen. [<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/valtiovavustuskelpoisuuden-hakeminen#>]. (4.1.2017).
- MML, Maanmittauslaitos a:* Kiinteistöt. Maanmittaustoimitukset. [<https://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot>]. (13.3.2017).
- MML, Maanmittauslaitos b.* Kiinteistöt. Asiantuntevalle käyttäjälle. Kiinteistörekisteri. [<http://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/asiantuntevalle-kayttajalle/kiinteistotiedot-ja-niiden-hankinta/kiinteistorekisteri>]. (13.3.2017).
- MML, Maanmittauslaitos c.* Uutiset ja blogit. [<http://www.maanmittauslaitos.fi/ajankoh-taista/tieoikeudet-arkistosta-rekisteriin>]. (20.8.2017).
- MML, Maanmittauslaitos d.* Kiinteistöt. Maanmittaustoimitukset. Tie- ja käyttöoikeudet. Yksityistietoimitus. Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta. Maanmittauslaitoksen julkaisuja nro 92. Helsinki 2016. [<http://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/maanmittaustoimitukset/hae-toimitusta/tie-ja-kayttooikeudet>]. (24.9.2017).

Suomen Tieyhdistys:

- Tieyhdistyksen yksityistiepalvelut. [<http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet>]. (1.4.2016).
- Tietietoa. [<https://www.tieyhdistys.fi/tietietoa-2017>]. (21.4.2018).

Valtiokonttori. Metsänparannuslainat. [http://www.valtiokonttori.fi/fi-FI/Kansalaisille_ja_yhteisöille/Lainat_takaukset_ja_korkotuet/Maaseutuluoet/Metsanparannuslainat]. (3.10.2017).

VIRALLISLÄHTEET

HE 13/1926 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle tielaiksi, laiksi entisten maanteiden ottamisesta valtion hoitoon ja laiksi tilusteistä.

HE 2/1950 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle jakolainsäädännön uudistamiseksi.

HE 36/1961 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

HE 19/1974 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta sekä laiksi eräiden alueiden siirtämisestä ja liittämistä kiinteistöön yksityisistä teistä annetussa laissa säädetyssä tietoimituksessa.

HE 50/1992 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle kiinteistöverolaiksi sekä siihen liittyväksi lainsäädännöksi.

HE 309/1993 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle perustuslakien perusoikeussäännösten muuttamisesta.

HE 120/1994 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle maakaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 227/1994 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle kiinteistönmuodostamista koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

HE 343/1994 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi yksityisteistä annetun lain muuttamisesta.

HE 166/2000 vp, Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi yksityisistä teistä annetun lain ja yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta.

HE 163/2002 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta.

HE 167/2002 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta.

HE 17/2004 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle maantielaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 265/2009 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kiinteistönmuodostamislain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta.

HE 277/2009 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle vesilainsäädännön uudistamiseksi.

HE 195/2012 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain 5 ja 42 §:n muuttamisesta.

HE 49/2016 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratelain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi.

HE 147/2017 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistieläksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 11/2018 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistieläksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 147/2017 vp) täydentämisestä.

PeVM 25/1994 vp – HE 309/1993 vp: Perustuslakivaliokunnan mietintö n:o 25 hallituksen esityksestä perustuslakien perusoikeussäännösten muuttamisesta.

VnA 594/2015: Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta.

VnA 366/2018: Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

OIKEUSTAPAUKSET

KoO 1966 II 50

KKO 1986-II-43

KKO 1990:118

KKO 1990:125

KKO 1990:153

KKO 1991:30

KKO 1993:17

KKO 1993:73

KKO 1995:65

KKO 1995:179

KKO 1996:22

KKO 1996:23

KKO 1996:32

KKO 1997:75

KKO 1997:131

KKO 2000:111

KKO 2001:132
KKO 2003:122
KKO 2004:125
KKO 2007:92
KKO 2008:39
KKO 2008:101
KKO 2008:112
KKO 2009:50
KKO 2009:51
KKO 2011:45
KKO 2011:86
KKO 2014:38
KKO 2014:102
KKO 2018:25

MUUT LÄHTEET

Ahokas, Seppo: Tutkimus lainhuudattamattomista määräaloista. *Maankäyttö* 2:2006, s. 28–30. Painotalo Plus Digital Oy. Lahti.

Hämäläinen, Esko: Lisää rahaa yksityisteille? *Tie & Liikenne* 5/2017. Suomen Tieyhdistys ry. Painotalo Plus Digital Oy. Lahti.

Kaartinen, Kalle: Nyt kannattaa panostaa metsäteihin. *Metsänomistajat*. Metsänhoitoyhdistys Etelä-Savon jäsenlehti 3/2018. Salon Lehtitehdas.

Kasteenpohja, Elina: Rantakunta ranta-asemakaavan tiestön ylläpitäjänä. *Tie&Liikenne* 7/2015. Suomen Tieyhdistys ry. Painotalo Plus Digital Oy. Lahti.

Kokkonen, Arvo: Maanmittauslaitoksen pääjohtaja Arvo Kokkosen Kulmapeili-blogikirjoitus Maanmittauslaitoksen 200-vuotisjuhlavuonna 12.3.2012. [<http://maanmittauslaitos200vuotta.blogspot.fi/2012/03/karttatie-vie-perille.html>]. (17.12.2016).

Luke, luonnonvarakeskus: Metsäsektorin nousukausi jatkuu – puumarkkinat käyvät kuumana. *Tiedote*. Julkaistu 5.6.2018. [<https://www.luke.fi/uutiset/metsasektorin-nousukausi-jatkuu-puumarkkinat-kayvat-kuumana>]. (5.6.2018).

Rahja, Jaakko: Tiekunnat historiaan? Milloin ja miten yksityistielaki muuttuu? *Yksityistie-uutiset* 2017. Suomen Tieyhdistys ry. I-Print Oy.

Riikilä, Mikko: Tietukia korotetaan etelässä. *Metsälehti* 3/2018. Metsäkustannus. Tapio.

LYHENNELUETTELO

ELY	elinkeino-, liikenne – ja ympäristökeskus
HE	Hallituksen esitys
KKO	korkein oikeus
KoO	korkein oikeus
KML	kiinteistönmuodostamislaki 554/1995
lunastuslaki	laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 603/1977
Luova	valtion lupa- ja valvontavirasto
LVM	liikenne- ja viestintäministeriö
MML	Maanmittauslaitos
MRL	maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999
naapuruussuhdelaki	laki eräistä naapuruussuhteista 26/1920
ojalaki	laki yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina 983/1976
pakkolunastuslaki	laki kiinteän omaisuuden lunastamisesta yleiseen tarpeeseen 27/1898
PeVL	perustuslakivaliokunnan lausunto
PeVM	perustuslakivaliokunnan mietintö
SII	Suomen luonnonsuojeluliitto ry
tilustielaki	laki tilusteistä 167/1927
tielaki	laki yleisistä teistä 165/1927
VNK	valtioneuvoston kanslia
vuoden 1918 tielaki	laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla 147/1918
vp	valtiopäivät
yksityistielaki, YksTL	laki yksityisistä teistä 358/1962

1 JOHDANTO

1.1 Yksityiset tiet

Yksityistien omistaa ja sitä ylläpitää joku muu kuin julkinen valta. Yleiset tiet, kadut ja kaavatiet eivät ole yksityisteitä.¹ Yleinen tie hyödyttää koko yhteiskuntaa, joten yleisistä teistä huolehditaan julkisena tehtävänä. Yksityinen tie on hyödyllinen vain osalle yhteiskunnan jäsenistä. Täten yksityisistä teistä huolehtivat ne, joille tiet ovat tarpeelliset. Tien tehtävänä on palvella ihmisten liikkumisen tarvetta. Liikenne syntyy, kun ihminen siirtyy tai tavara kulkee paikasta toiseen. Oikeutta käyttää yksityistietä kutsutaan *tieoikeudeksi*.² Pysyvä yksityistieoikeus perustetaan Maanmittauslaitoksen pitämässä yksityistietoimituksessa ja oikeus merkitään kiinteistörekisteriin.³ Tietä käyttävien kiinteistöjen omistajat ovat yksityistien *tieosakkaita*, ja he yhdessä vastaavat tienpidosta, joko sopimalla yksimielisesti tai järjestäytymällä *tiekunnaksi*. Yksityisteiden asioiden järjestelyä ja hallinnointia ohjataan lailla yksityisistä teistä (yksityistielaki, YksTL, 358/1962).

Yksityistiet ovat tärkeä osa Suomen tieverkkoa. Ne ovat yhteiskunnan kannalta keskeisiä. Tieliikenteen osuus tavarakuljetuksista on suuri, vuonna 2016 tavarakuljetusten suoritteista oli 67 % tieliikennettä.⁴ Tiestö on elinkeinoelämän perusta ja tärkeä osa Suomen kilpailukykyyn ylläpitämistä. Yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän.⁵ Yksityisteitä on Suomessa noin 360 000 km, kaikkiaan yli 50 000 kappaletta. Tiekuuntia arvioidaan tällä hetkellä olevan noin 53 000 kappaletta.⁶ Koko tieverkoston pituus on yli 450 000 kilometriä, joten noin 80 % tiekannasta on yksityisteitä. Vakituista asutusta eli arviolta miljoonaa suomalaista palvelee noin 90 000 kilometriä teitä, rakennettuja metsäautoiteitä on arviolta 120 000 kilometriä sekä muita autolla ajokelpoisia metsä- ja mökkiteitä on

¹ *Wiiala* 1962, s. 10–11. Yksityistielainsäädännön ollessa uutta, käytettiin kirjallisuudessa yleisesti yksityistiestä määrittelyä yleisen tien vastakohtana, negaationa: ne tiet ovat yksityisiä, jotka eivät ole yleisiä. Ks. myös *HE 36/1961 vp*, s. 2, jossa sanotaan termiä yksityinen tie käytettävän muuallakin lainsäädännössä yleisen tien vastakohtana. Huomattakoon, että yleiset tiet muuttuivat maanteiksi *maantielain* (503/2005) tultua voimaan vuoden 2006 alussa. Lakia valmistelleessa hallituksen esityksessä (*HE 17/2004 vp*, s. 1) todetaan, että yleiset tiet tulisivat olemaan maanteitä, joista valtio aina vastaa tienpitäjänä.

² Tieoikeus määriteltiin alkuperäisessä yksityistielain 8 §:ssä oikeutena käyttää toisen kiinteistön aluetta kulkuyhteytenä.

³ *MML, Maanmittauslaitos b*. Kiinteistörekisteri sisältää kiinteistöjen sijaintitietojen, kiinteistörekisterikartan lisäksi kiinteistöjen ominaisuustietoja, kuten kiinteistön muodostumistiedot, kiinteistötunnuksen, kaavat ja rakennuskiellot, osuudet yhteisiin ja rasitteet, käyttöoikeudet ja rajoitukset.

⁴ *Suomen Tieyhdistys*, tietietoa. Tilastot ovat vuodelta 2016.

⁵ *HE 17/2004 vp*, s. 7.

⁶ *HE 147/2017 vp*, s. 4.

noin 110 000 kilometriä. Näiden lisäksi on vielä huomattava määrä pääasiassa kiinteistökohtaisia kevyempirakenteisia ajouria, pihateitä. Valtion tienparannus- ja kunnostusapuun oikeutettuja teitä on noin 55 000 kilometriä. Niiden varrella asuu puoli miljoonaa ihmistä ja kesämökkejä näiden teiden vaikutusalueella on lähes 190 000, mikä on noin 40 % koko loma-asuntokannasta.⁷ Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on määritellyt valtionavustuskelpoisuuden ehdot yksityisteille.⁸ Myös kunnat voivat harkinnanvaraisesti myöntää avustuksia yksityisteille.

Tieoikeus on yksityistielain peruskäsite. Kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten muodostettu kulkuyhteys, vaikka toisen kiinteistön kautta eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle, on kulkuyhteyttä tarvitsevalle kiinteistölle pysyvään käyttämiseen annettava *tieoikeus*. Tieoikeuteen sisältyvät tien tekemis-, kulkemis- ja kunnossapito-oikeudet. Tieoikeus merkitsee toisen omistaman alueen pysyvää käyttöä tietarkoituksessa. Ominaista yksityistielain mukaiselle tieoikeudelle on, että sillä puututaan toisen oikeuksiin rajoittamalla etenkin maanomistajan omistusoikeutta.⁹ Tieoikeus voi perustua joko viranomaisen tai tiekunnan päätökseen. Uudet tieoikeudet perustetaan yksityistietoimituksissa.

Tieoikeudesta säädetään yksityistielain (358/1962) 8 §:n (1079/2000) 1 ja 2 momentissa seuraavasti:

”Jos kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten on tärkeitä saada kulkuyhteys toisen kiinteistön kautta eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle, on kulkuyhteyttä tarvitsevalle kiinteistölle annettava oikeus käyttää jäljempänä säädettyssä tietoimituksessa määrättävää aluetta 5 §:n mukaisiin tietarkoituksiin. Oikeutta toisen kiinteistön alueen tällaiseen pysyvään käyttämiseen sanotaan *tieoikeudeksi*.

⁷ *Suomen Tieyhdistys*, Tieyhdistyksen yksityistiepalvelut. Suomen Tieyhdistys toimii yksityisteiden ja niiden tiekuntien valtakunnallisena edunvalvojana ja opastajana. Yhdistyksen jäsentiekunnat saavat monipuolisia jäsen- ja neuvontapalveluja. Kuntaliiton kanssa on sovittu myös neuvontapalveluiden antamisesta kunnille. Yksityisasioiden neuvontapuhelin on palveluista kysytyin ja kiitetyin. Ks. myös *Greis ym.* 2015, s. 8.

⁸ *ELY b.* Kaikki hakemukset käsitellään keskitetysti Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Valtion apuun oikeutettu tie on autolla ajokelpoinen ja sille on perustettu tiekunta. Tien varrella on oltava vähintään kolme vakituksena asuntona olevaa taloa, tien on oltava vähintään 1 kilometriä pitkä tai se on vilkas läpiajotie.

⁹ *PeVL 7/2018 vp*, s. 3. Hallituksen esitykseen yksityistielakiuudistuksesta antamassaan lausunnossa perustuslakivaliokunta pitää tieoikeuden perustamista merkittävänä puuttumisena kiinteistönomistajan oikeuteen määrätä omaisuudestaan. Käytännössä kiinteistönomistajan mahdollisuus käyttää tieksi rakennettavaa aluetta muuhun tarkoitukseen estyy. Sääntelyä on arvioitava perustuslain 15.2 §:n kannalta, mutta valiokunnan lausunnon mukaan lakiehdotuksen 4 §:n tieoikeuden perustamisen edellytykset ovat tästä näkökulmasta riittävät ja asianmukaiset.

Edellä 1 momentissa säädetty koskee myös ennestään olevan tien siirtämistä tai muuta parantamista varten tarpeellisen lisäalueen luovuttamista, jollei 16 §:stä muuta johdu. Tietä siirrettäessä tieoikeuden antamisen perusteena voi olla myös huomattava hyöty, jonka kiinteistö, jolla on tieoikeus, saa kulkuyhteyden lyhenemisestä.”¹⁰

Kiinteistön *tarkoituksenmukainen käyttö* edellyttää pysyvää *tärkeää* kulkuyhteyttä niin, että siitä ei aiheudu *huomattavaa haittaa* millekään kiinteistölle. Tieoikeus koskee myös tien oikaisemista, levittämistä, siirtämistä tai muuta parantamista varten lisämaan luovuttamista.

Yksityistielain 5 §:ssä määritellään tiehen kuuluva alue ja tienpitoa varten tarvittavat rakennelmat. Lisäksi säännös määrittelee yksityistieksi määräaikana tai vain tietynlaisia kuljetuksia varten tarkoitetun tien sekä metsätien. Yksityistielain 16 §:n mukaan yksityistietoimituksessa, tielautakunnan tai tiekunnan päätöksellä annettu tieoikeus on pysyvä käyttöoikeus.¹¹ Tällaisen tieoikeuden saa niin ikään se, joka on yksityistielain säännösten nojalla velvollinen teosakkaana osallistumaan tienpitoon.¹² Tieoikeuden perusteena voi olla myös huomattava hyöty, jonka kiinteistö, jolla tieoikeus on, saa kulkuyhteyden lyhenemisestä tai muusta siirtämisestä Yksityistielain säädetty tieoikeus koskee myös muun lainsäädännön nojalla annettua yksityistä kulkuyhteyttä palvelevaa rasiteoikeutta tai pysyvää käyttöoikeutta.¹³ Yksityistielaki ei koske teitä, joita vain kiinteistön omistajalla tai haltijalla on oikeus käyttää.

Yksityiset tiet ovat kehittyneet alun perin sotatarkoituksiin rakennetuista kulkuväylistä kiinteistöjen omistajien muodostamiksi tiekunniksi. Maanomistusolot ja kiinteistölliset oikeudet vakiintuivat isojakojen myötä.¹⁴ Teiden rakentaminen ja kunnossapito on vaihdellut maanomistuksen muuttuessa vuosisatojen kuluessa ja teiden käyttötarkoituksen muuttuessa. Samoin ovat muuttuneet oikeus tiehen, tiehen liittyvät rasitteet sekä velvollisuus tien kunnossapitoon.

¹⁰ HE 147/2017 vp, s. 43–44. Yksityistielakiuudistuksessa sama sisältö on tieoikeutta käsittelevän 2 luvun ensimmäisessä, 4 §:ssä, minkä otsikko on Tieoikeuden perustamisen edellytykset.

¹¹ HE 36/1961 vp, s. 2–3. Lain esitöiden mukaan tieoikeuteen liittyviä maanomistajia koskevia pakko-oikeuksia ei ole syytä myöntää käyttäjille, joiden tien käyttöoikeus ei ole pysyvä.

¹² Wirilander 1979, s. 332. Wirilanderin mukaan tienpitorasitus pitää jakaa kaikkien niiden kesken, joille on tiestä pysyvää hyötyä ja antaa tienpitovelvollisille vastaavasti jatkuva oikeus tien käyttöön.

¹³ Markkula 2005, s. 11. Markkulan mukaan yksityistielain 8 §:n mukaan tieoikeuden tulee olla sille kiinteistölle, jonka hyväksi tieoikeus on perustettu, tarkoituksenmukaiselle käytölle tärkeä. *Kiinteistönmuodostamislain* (KML, 554/1995) 156.1 §:n (1159/2005) mukaan sopimusrasitteen osalta riittää, että rasite on kiinteistölle tarpeellinen.

¹⁴ Hollo 2002, s. 1188. Hollo selittää maanomistusolojen kehityksen 1950-luvulle asti maanjako-oikeudella. Se oli maankäyttöä keskeisimmin ohjaava normisto, koska sen avulla luotiin yhdyskuntien perusrakenteet muun muassa tie- ja kunnallisteknisiä oloja myöten.

1.2 Tutkielman tarkoitus ja rajaukset

Tutkielman tarkoituksena on analysoida yksityistielain (358/1962) 8 §:n (1079/2000) mukaista tieoikeutta. Tällä lainopillisella tutkielmalla on tarkoitus selvittää, mitä oikeus tiehen, kulkuyhteyteen tarkoittaa. Samalla on tarkoitus selvittää ja systematisoida, millä perusteella tieoikeus voidaan myöntää. Ajankohtaiseksi tutkimusaiheen tekee jatkuvasti uusia vaiheita saava, parhaillaan uudistumassa oleva laki yksityisistä teistä. On mielenkiintoista selvittää lainmuutostyön vaikutukset yksityistieoikeuteen. Aion tarkastella ja vertailla hallituksen esitystä uudeksi yksityistielaksi (HE 147/2017 vp) sekä siihen tehtyä täydennysesitystä (HE 11/2018 vp) työssäni esiteltäviä oikeustiloja tarkasteltaessa, sillä lakimuutosesitykseen on kirjattu, että tieoikeuden oikeustilaa ei ole tarkoitus uudella lailla muuttaa. Työssä selvitän yksityisteiden peruskäsitteitä, miten muodostuu pysyvä kulkuoikeus, mitä tämä oikeus nykyisin tarkoittaa kiinteistönomistajalle tai haltijalle ja kuka saa tietä käyttää. Selvitän myös tieoikeuden lakkaamista. Kiinteistörasitteen luontoista oikeutta, jota yksityistielainsäädännössä nimitetään tieoikeudeksi, tarkastellaan erotuksena kiinteistörasitteista. Tutkielmassa käytetään hyväksi myös soft law-tyyppistä aineistoa, ennen kaikkea Maanmittauslaitoksen toimialaan kuuluvaa aineistoa, koska kiinteistötieto liittyy hyvin läheisesti yksityisteihin.

Pääluvussa 2 käsitellään yksityistien pitoa. Lyhyesti selvitetään siirtymistä varhaisista yhteisesti ylläpidetyistä teistä kiinteistönomistajien ylläpitämiin teihin. Yleiset tiet siirtyivät valtion hoitoon ja kunnossapitoon, mutta osa paikallisteistä jäi yksityisiksi teiksi. Samalla säädettiin ensimmäinen yksityisiä teitä koskeva laki, tilustielaki (laki tilusteistä, 167/1927, kumottu). Tienpito käsittää tien tekemisen sekä kunnossapidon yksityistielain 6 §:n mukaan. Tien tekeminen on joko uuden tien rakentamista tai ennestään olevan tien siirtämistä tai muuttamista. Kunnossapitoa ovat kaikki ne toimenpiteet, joita tarvitaan tien pitämiseksi sen tarkoitusta vastaavassa kunnossa.

Pääluvussa 3 selvennetään erilaisia tieoikeuden käsitteitä ja erilaisin toimenpitein muodostunutta tieoikeutta, tärkeyttä ja haitattomuutta tieoikeuden myöntämisen edellytyksinä ja tieoikeuden syntymistä ja lakkaamista. Yksityistieoikeutta tai oikeutta tiehen ei ole runsaasti tutkittu. Yksityisteihin liittyvä oikeuskirjallisuus on lain voimaantulon ajankohta huomioon ottaen enimmäkseen vanhaa. Oikeuskäytäntöä tieoikeudesta on runsaasti ja tuomioistuinten ratkaisuja löytyy aina tähän päivään saakka. Paljon on myös oikeuskäytäntöä tietoimituksista, joilla haetaan oikeutta tien siirtämiseen.

Kiinteistörasitteen luontoista oikeutta, rasitetta tieoikeutena, jota yksityistielainsäädännössä nimitetään tieoikeudeksi, tarkastellaan erotuksena kiinteistörasitteista pääluvussa 4. Metsätiet sekä erityyppiset muuttuvat tai vaihtuvat tieoikeudet ovat esillä pääluvussa 4. Myös yksityistielakiuudistuksessa huomiota saanut rantakunta ranta-asemakaavan alueen teiden ylläpitäjänä käsitellään tässä pääluvussa. Ylimuistoista nautintaa ja lyhyesti jokamiehen oikeutta tieoikeuden perustana käsitellään myös pääluvussa 4.

Pääluvussa 5 tehdään johtopäätöksiä ja pohditaan muun muassa yksityistieverkon välttämättömyyttä sekä vuodesta 1963 voimassa olleen yksityistielain uudistusta. Meneillään olevassa yksityistielakiuudistuksessa on tarkoituksena selkeyttää lakia. Lain esitöissä todetaan, että keskeisenä tavoitteena on sähkö- ja viestintäjohtojen ja muiden tien vaikutuspiiriin kiinteistöjen käyttöä palvelevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden rakentamisen edistäminen ja lupamenettelyjen sujuvoittaminen. Tämä menettely kuitenkin laajentaisi tieoikeuden käsitettä ja johtaisi hankaliin tulkintakysymyksiin.¹⁵ Toinen periaatteellinen muutos on kuntien vastuiden keventäminen yksityistieasioissa. Myös tiekuntien vapaus päättää itse toiminnasta lisääntyy. Nämä aiheet eivät kuitenkaan kuulu varsinaisesti tutkielmani aihepiiriin.

Lainopillisen tutkielmani tarkoitus on selvittää, mitä oikeus tiehen, kulkuyhteyteen tarkoittaa. Samalla on tarkoitus selvittää ja systematisoida, millä perusteella tieoikeus voidaan myöntää. Haluan tutkia yksityistieoikeutta, oikeutta kulkuyhteyteen, koska se koskettaa niin suurta joukkoa kansalaisia, joko kotitienä, elinkeinoa harjoittaessa tai vapaa-ajalla ja virkistäytyessä. Yksityistieoikeus soveltuu hyvin ympäristöoikeudelliseen tutkimuskenttään. Ympäristöoikeudelliselle tutkimukselle on tyypillistä laajasti useille oikeudenalueille ulottuva lainopillinen systematisoiva tutkimusote, ja tämä tutkielma tukeutuu läheisesti maankäyttö- ja myös kiinteistönmuodostusoikeuteen. Ympäristöoikeudellisesta tutkimuksesta on tullut monitieteistä. Monitieteisyys on siten väistämättä osa ympäristöoikeudellista lainoppia eli ympäristöoikeudellisten säännösten tulkintaa ja systematisointia.¹⁶ Selvimmin tämä näkyy siinä joustavien ympäristöoikeudellisten säädösten tulkinnan lähtökohdassa, että esimerkiksi tekninen tietämys ja luonnontieteellisen tiedon lisääntyminen otetaan huomioon säädöksiä sovellettaessa, vaikka kirjoitettu laki ei muuttuisikaan.

¹⁵ HE 147/2017 vp, s. 36. Lakiesityksestä annettujen lausuntojen perusteella (muun muassa Maa- ja metsätaloustuottajien keskusliitto ja Suomen Tieyhdistys) päätettiin esityksessä antaa tiekunnalle oikeus päättää sähkö- ja viestintäjohtojen sijoittamisesta tiealueelle. Myös tien mahdollisia siirto- ja lakkauttamistilanteita täsmennettiin.

¹⁶ Määttä 2004, s. 1097–1098.

Tarkastelen hallituksen esitystä uudeksi yksityistielaksi läpi koko tutkielman. Uudistettu laki on suunniteltu tulevaksi voimaan vuoden 2020 alussa.¹⁷ Yksityistielakiesityksen täydentämiseksi on annettu myös uusi täydentävä hallituksen esitys, jossa ehdotetaan lakiehdotuksesta poistettavaksi vähäiset viittaukset maakuntauudistukseen.¹⁸ Poistettavat viittaukset koskevat viranomais- ja valtionaputehtäviä, jotka hoidettaisiin vuoden 2019 ajan ELY-keskuksissa. On myös tarkoituksena antaa syksyllä 2018 erillinen lakiesitys, jossa otetaan huomioon maakuntauudistuksen tarpeet. Hallituksen täydennysesityksessä ehdotetaan lain voimaantuloa aikaistettavaksi vuoden 2019 alkuun, koska vähäiset viittaukset maakuntauudistukseen on tarkoitus täydennysesityksellä poistaa ja säilyttää tietyt tehtäväkokonaisuudet ELY-keskuksilla.¹⁹

Rajaan varsinaisien yksityistietoimituksien suorittamisen tämän työn ulkopuolelle ja käsitelen niitä vain niiltä osin, kuin ne ovat käsiteltävän asian selvittämiseksi tarpeen. Yksityisen tiekunnan hallinto ja sen toimielimet, kunnan tielautakunnalle kuuluvat tehtävät sekä tiekunnille myönnettävät avustukset tien tekoon ja kunnossapitoon jäävät myös tämä tutkielman aihepiirin ulkopuolelle. Vain muutaman tieosakkaan muodostama järjestäytymätön tiekunta jää tämän tutkielman aihepiirin ulkopuolelle, koska tällöin tietä ja tienpitoa koskien on tehtävä sopimus ja se sitoo vain tieosakkaita, jotka ovat siihen sitoutuneet. Käsitelen tässä tutkielmassa yksityistieasiaa kansallisena kysymyksenä, joten yksityistielainsäädäntö muissa Pohjoismaissa jää käsittelyn ulkopuolelle.

¹⁷ HE 147/2017 vp, s. 1 ja *Hämäläinen* 2017, s. 7. Uudistuksen aikataulu siirtynee samaan ajankohtaan maakuntauudistuksen kanssa.

¹⁸ HE 11/2018 vp, s. 3.

¹⁹ HE 11/2018 vp, s. 1 ja 11.

2 YKSITYISTIELAINSÄÄDÄNNÖN KEHITYS

2.1 Tienpitovelvollisuuden muodostuminen

Velvollisuus yleisten teiden ja siltojen tekemiseen eli *tienpitoon* oli Ruotsin maakuntalakien ja kuningas Kristofferin Maanlain mukaan kuulunut yleisenä rasituksena maata omistaville talonpojille.²⁰ Vuoden 1734 yleisessä laissa (1/1734) teiden kunnossapito oli yleisenä rasituksena. Tienpitovelvollisuuksien tulkintavaikeuksien takia annettiin vuoden 1735 kuninkaallinen selitys tai päätös: yksityiset kylätiet erotettiin käsitteenä ensimmäisen kerran maanteistä ja muista yleisesti pidettävistä teistä. Maanteiden rakentaminen ja kunnossapito oli sälytetty maaseudulla kaikille manttaalinomistajille, mutta kyläteiden vastaava rasitus vain niitä käyttäville taloille.²¹ Tämä *hyötymis- eli intressiperiaate*²² on edelleen yksityistielainsäädännön tärkeänä periaatteena tien liikenteellisen merkityksen rinnalla, vaikka yksityistien tunnusmerkistöön ei enää yksinomaan kuulu se, että tiestä on hyötyä jollekin kiinteistölle.²³

Valtio otti yleisten teiden pidon vastuulleen vuoden 1918 tielain (laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla 147/1918, kumottu) perusteella. Rakentamis- ja kunnossapitovastuu

²⁰ *Kuningas Kristofferin Maanlaki 1442, s. 69–70.* Muinaisruotsista suomennetussa versiossa säädetään siltojen ja tien rakentamisen velvollisuudesta ”Kaikkien tulee rakentaa siltoja ja raivata teitä: niin sen, joka kylässä vähemmän omistaa, kuin senkin, joka enemmän omistaa, kunkin sen mukaan, kuinka paljon hän omistaa.” Ks. myös *Holma* 1982, s. 3. Tienpitoon osallistuttiin kunkin tilan manttaalin mukaan. Manttaalilla mitattiin etujen ja velvollisuuksien määrää. Myös *Hyvönen* 1970, s. 67 selvittää, että manttaali on ollut aikoinaan omistusoikeusyksikkö.

²¹ *Holma* 1982, s. 39–42. Vuoden 1734 lain mukaan tiet luokiteltiin kolmeen luokkaan: maantiet, kihlakunnantiet ja pitäjätiet. Kuninkaallisessa vuoden 1735 selityksessä yksityiset kylätiet erotettiin yleisesti pidettävistä teistä. Kunnantiet ilmestyivät maaseutualueen teinä maanteiden ja kyläteiden rinnalle 1800-luvun puolivälissä. Vuoden 1918 tielain mukaan yleisiä teitä olivat maantiet ja paikallistiet. Maantiet olivat yleistä liikennettä varten ja paikallistiet hoitivat kylien välistä kulkuyhteyttä. Kyläteiden muuttamisella paikallisteiksi haluttiin erottaa yleiset kylätiet yksityisistä kyläteistä. Nimenumuutoksesta huolimatta molemmat tiet säilyivät julkisina teinä. Kunnanteiden asema jäi ennalleen vuoden 1918 tielaissa. Ks. myös *Savela* 2006, s. 24–25 ja *Wiiala* 1962, s. 31.

²² *Wiiala* 1962, s. 31 ja *Holma* 1982, s. 40. Huomattakoon, että hyötymisperiaate on keskeinen myös kiinteistöverojärjestelmän taustanäkökohtana. Kiinteistöjen omistajat hyötyvät yhteiskunnan yhdyskuntarakenteeseen ja julkisiin palveluihin tekemistä investoinneista, mikä nostaa kiinteistöistä saatavaa hyötyä ja näin kiinteistöjen arvoa (*HE 50/1992 vp*, s. 3 ja *HE 167/2002 vp*, s. 4). Suomen vesilainsäädännössä hyötymisperiaate on hyvin vanha periaate, sillä jo VesilaitosA 3 § (asetus vedenjohdoista ja vesilaitoksista 14/1868, kumottu) sisälsi periaatteen, että se, jolle ojituksesta oli hyötyä, oli velvollinen ottamaan osaa ojituksesta johtuviin kustannuksiin säädöksessä mainittujen edellytysten mukaisesti. Sama periaate kiinteistön omistajan saamasta hyödystä siirtyi kumottuun vesilakiin (VL, 264/1961, kumottu) muun muassa 6:13 § 1 ja 3 mom sekä edelleen useisiin 5 luvun (ojitus) säännöksiin (*HE 277/2009 vp*, s. 89–90) nykyisessä vesilaissa (587/2011).

²³ *HE 36/1961 vp*, s. 2.

siirtyi talonpoikaisväestöltä valtiolle ja kunnille oltuaan sitä ennen lähinnä manttaalinomistajien verorasituksena.²⁴ Yleiset tiet perustettiin maanmittaustoimituksessa. Tietä varten tarvittavista alueista tuli ensisijaisesti sopia maanomistajien kanssa, mutta jos sopimusta ei syntynyt, käytettiin pakkolunastusta. Tieoikeuden perustaminen yleiseen tiehen on esimerkki muusta kuin lunastustoimesta, vaikka lopputulos on sama. Tienpitäjä, valtio, saa alueeseen muut oikeudet pois sulkevan tieoikeuden, jolloin alueeseen on alkuperäisen omistajan käyttövapauden poissulkevan käyttöoikeus.²⁵ Lunastamisessa noudatetaan nykyään lakia kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (lunastuslaki, 603/1977). Varsinaisen tietoimitus on käsittänyt maanmittausteknisten toimenpiteiden lisäksi lunastusarvioinnin ja tiealueen rekisteröinnin.²⁶

2.2 Varhaisemmat yksityistiesäädökset

Ensimmäiset maininnat tilusteista ovat olleet vuodelta 1916 olleesta jakolaitoksesta annetun asetuksen 103 §:ssä (asetus jakolaitoksesta 82/1916).²⁷ Myös naapurisuhdelain (laki eräistä naapurussuhteista 26/1920) 15 §:ssä, niin sanotussa pakkotiesäännössä määrätään tieyhteyden järjestämisestä toisen maalla.²⁸ Tilusteitä koskeva lakiehdotus on laadittu lainvalmistelukunnan vuonna 1921 valmistaman ehdotuksen pohjalta. Hallituksen esityksessä (HE 13/1926 vp) tielaiksi, laiksi entisten maanteiden ottamisesta valtion hoitoon ja laiksi tilusteista on esitetty lainsäädäntö jaettavaksi kolmeen osaan: yleisten teiden tekeminen ja kunnossapito, ohimenevä säännöstö entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun sekä

²⁴ *Filppu* 1983, s. 9, *Holma* 1982, s. 42, *Wiiala* 1962, s. 32.

²⁵ *Kuusiniemi – Peltomaa* 2000, s. 58–59. Kysymyksessä on pysyvä tarkoitussidonnainen käyttöoikeus, koska tieoikeuden perustaminen tyhjentää kiinteistön omistajan aseman omistusoikeuden lunastamiseen verrattavalla tavalla. Jos tie lakkautetaan, alueen hallinta palautuu korvauksetta viereiseen kiinteistöön tai asemakaava-alueella kunnalle *maantielain* (503/2005) 91 §:n (566/2016) mukaisesti.

²⁶ *MML, Maanmittauslaitos a.* Lisätietoa lunastamisesta ja maantietoimituksesta. Alkuun tiealueiden lunastus tapahtui pakkolunastuslain (laki kiinteän omaisuuden lunastuksesta yleiseen tarpeeseen, 27/1898, kumottu) mukaisesti, mutta nykyisin noudatettava laki on lunastuslaki. Nykyään maantietoimitusta tarvitaan maantietä rakennettaessa tai vanhaa tietä parannettaessa. Toimituksessa ratkaistaan tiehanketta varten tarvittavat alueet ja hankkeesta aiheutuvat kulut. Maantietoimitus on lunastustoimitus ja sen suorittaa Maanmittauslaitos. Tienpitoviranomaisena toimivan ELY-keskuksen laatima tiesuunnitelma määrittää muun muassa tien sijainnin ja tiealueen rajat, jotta valtio saa oikeuden lunastaa alueet ja hakea maantietoimitusta.

²⁷ *HE 13/1926 vp*, s. 5. Esitöissä tilustielaksi viitattiin jakoasetuksen säännökseen, jossa määrättiin, että tiet on erotettava yhteisestä maasta ja rakennettava valmiiksi. Kunnossapidosta ei annettu määräyksiä.

²⁸ *HE 13/1926 vp*, s. 5. Jakotoimituksissa yhteisestä maasta erotettujen tilusteiden kunto kävi niin heikoksi, että tilojen ulkosarkojen viljeleminen kävi mahdottomaksi. Pakkotiesäännössä määrättiin, että maatilalle tai sen lohkolle on naapurin maasta järjestettävä tarpeellinen tieyhteys siitä, mistä se vähimmin haittaa tuottavasti voidaan järjestää. Tilusteiden huonon kunnan vuoksi pyysi eduskunta vuoden 1917 toisilla valtiopäivillä hallitusta antamaan ehdotuksen tilusteitä koskevien oikeussuhteiden järjestämisestä. Yksitystielaki kumosi naapurussuhdelain 15 §:n tullessaan voimaan vuonna 1963.

yksityisoikeudelliset tilustiet.²⁹ Vuoden 1928 alussa voimaantulleen tielain (165/1927) mukaan yleiset tiet jaettiin maanteihin, kunnan teihin ja kyläteihin. Samanaikaisesti tuli voimaan yksityisiä teitä koskeva tilustielaki.³⁰ Tilustie on varhaisin niin sanottu yksityistie.³¹

Teiden luokittelu on vaihdellut suuresti eri aikoina.³² Vuoden 1918 tielaissa maantiet ja paikallistiet olivat yleisiä teitä. Tässä tielaissa ei ollut määräyksiä tilusteistä. Vuoden 1927 tielain 1 §:ssä määritellään, että ”tässä laissa tarkoitettuja teitä ovat – – valtion kunnossapidettäviksi määrättyt maantiet, kuntain kunnossapidettävät kunnantiet ja tieosakkaiden kunnossapidettävät kylätiet”. Lain 1.2 § määrittelee maantiet, kunnantiet ja kylätiet yleisiksi teiksi. Maanteiden ottaminen valtion hoitoon erotti ne entistä selvemmin omaksi ryhmäkseen.³³

Laki entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun on ohimeneväksi tarkoitettu siirtymäajan säännös. Laki määrää maalaiskunnissa olevista teistä, joita on kunnossapitetty maanteinä ja jotka nyt otettiin valtion haltuun, mikäli niiden kunto vastasi eräissä vanhemmissa tiesäännöksissä edellytettyä tasoa. Teiden kuntoon saattaminen oli kuntien vastuulla, jopa ulosoton uhalla. Tie- ja vesirakennushallitus³⁴ sen aikaisena tienpitoviranomaisena hyväksyi ja vastaanotti tiet maanteinä. Kaikkia kunnan- ja kyläteitä ei kuitenkaan otettu paikallisteinä valtion kunnossapitoon, vaan ne jäivät niin sanotuiksi yksityisiksi teiksi.³⁵

Tilustielain 1 §:ssä määritellään yksityistie niin, että tilustiet ovat yksityisiä teitä maalla, joista yhdelle tai useammalle kiinteistölle on pysyväistä hyötyä kotiajotienä tai muuhun kiinteistön asianmukaisesta käyttämisestä johtuvaan tarkoitukseen. Tilustie oli joko ennestään

²⁹ HE 13/1926 vp. Hallitukselle annettiin kiireellisesti valmisteltavaksi esitys tielainsäädännöksi, jossa valtion hoidettavaksi ja ylläpidettäväksi tulisi otetuksi kaikki yleiset tiet ja myös ne paikallistiet, jotka palvelivat yleistä liikennettä sekä tarpeellisiksi katsotut määräykset tilusteistä. Lakiesityksessä haluttiin myös ratkaistavan niiden siihenastisten maanteiden asema, jotka oli vuoden 1918 tielaissa jätetty julistamatta maanteiksi, sillä ehdolla, että ne laitetaan riittävän hyvään kuntoon vastaanotettavaksi.

³⁰ Ks. myös Holma 1982, s. 41-43 ja Savela 2006, s. 25.

³¹ HE 13/1926 vp, s. 5. Varhaisin merkintä tilustiestä lainsäädännössä esiintyy jakolaitoksesta annetun asetuksen (82/1916, kumottu) 103 §:ssä.

³² Holma 1982, s. 39-44. Holma on lyhyesti selittänyt yleisten teiden luokittelua ja käsitteitä lainsäädännössä vuoden 1734 laista vuoden 1927 tielakiin. Ks. myös Wiiala 1962, s. 13-18. Wiiala esittelee yksityisteiden taloudellisen ja teknisen luokituksen. Taloudellisen luokituksen lähtökohtana on tien käyttötarkoitus ja tekninen luokitus perustuu tien tekniseen rakenteeseen ja sen mukaiseen liikennöimiskelpoisuuteen.

³³ Holma 1982, s. 43.

³⁴ ELY a. Ks. myös Destia. Tienpidon hallinto ja varsinainen tienpito erotettiin toisistaan vuonna 1998, ja vastaavat nykyiset laitokset ovat Liikennevirasto ja Destia Oy.

³⁵ Savela 2006, s. 25. Näin on todettu myös uudistettaessa maantielakia (HE 17/2004 vp, s. 7). Esityksessä yleisten teiden nykytilaa arvioitaessa todetaan, että merkittävä osa entisiä yleisiä teitä jäi yksityisteiksi tilustielain vanhentuneiden säännösten varaan lain yleisistä teistä tullessa voimaan. Myös sodanjälkeisen asutustoiminnan yhteydessä perustettiin paljon yksityisiä teitä, joista vain pieni osa otettiin paikallisteiksi.

oleva tie tai sopimuksella kiinteistön kulkuyhteyttä varten tehty tie. Tilustielain 10 §:n mukainen sopimus tien teko- ja käyttöoikeudesta pidettiin ensisijaisena tavoitteena. Jos ei aikaansaatu sopimusta, asia tutkittiin paikan päällä pidettävässä tietoimituksessa.³⁶ Muiden kiinteistöjen omistajilla ei ole oikeutta tilustien käyttöön.³⁷ Asetuksella (Asetus tilusteistä annetun lain toimeenpanemisesta 295/1927) määrättiin, minkälainen on kunkin jako-osakkaan osuus tietekoon ja kunnossapitoon. Osuus määrättiin sen mukaan, kuinka paljon kukin tietekovelvollinen tiestä hyötyy ja sitä tarvitsee. Tilustielaisissa on säännöksiä, joiden avulla haluttiin tilustielain perusteella syntyneet tieoikeudet myös merkityksi maarekisteriin.³⁸ Maanomistusolojen ja maanmittaustoimitusten suurten muutosten vuoksi uudistetussa jakolaissa (604/1951, kumottu) kumottiin tilustielain 3 §:n ristiriitaiset säännökset, mitkä koskivat maanmittaustoimituksia ja jako-osakkaita.³⁹

2.3 Varsinaisen yksityistielainsäädännön muotoutuminen

Yksityiset tiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän.⁴⁰ Yleisiä teitä koskevan lainsäädännön (laki yleisistä teistä annetun lain voimaantulosta 244/1954) tullessa voimaan vuoden 1958 alussa, haluttiin teitä koskeva lainsäädäntö uudistaa kattavasti. Joissakin yksityisiä teitä koskevissa toimenpiteissä olivat voimassa vuoden 1951 jakolain säännökset.⁴¹ Yleisiä teitä varten pakkolunastettiin alueet, mutta yksityisten kulkuyhteyksien saaminen oli perustunut muun muassa kiinteistörasitejärjestelmään, naapurussuhdelain mukaiseen pakkotiesäädäntöön ja tilustielainsäädäntöön.⁴² Yksityistielainsäädännön uudistamisen valmisteluaineiston mukaan (HE 36/1961) eräänä lähtökohtana oli yhtenäisen lainsäädännön puute yksityisteiltä.⁴³ Yksityisiä teitä koskevien asioiden hoidosta annetut säännökset olivat voimassa olevissa laeissa niukat ja puutteelliset, minkä vuoksi näissäkin

³⁶ *Filppu* 1983, s. 9.

³⁷ Ks. myös *HE 17/2004* vp, s. 7.

³⁸ *Filppu* 1983, s. 10. Kuntien tielautakuntien tuli kaksi kertaa vuodessa raportoida tietoimitukset maanmittauskonttorille, mutta lautakunnat laiminlöivät velvollisuutensa. Näin kaikista tilustielain nojalla syntyneistä tieoikeuksista ei tehty merkintöjä maarekisteriin.

³⁹ Tilustielain 3 §:ssä jako-osakkaita olivat kiinteistöjen omistajat, joille tie oli tarkoitettu ja missä suhteessa kunkin jako-osakkaan katsottiin osallistuvan tien tekoon ja kunnossapitoon.

⁴⁰ Tämä on todettu myöhemminkin, muun muassa uudistettaessa lainsäädäntöä yleisistä teistä (*HE 17/2004*).

⁴¹ Näitä toimenpiteitä oli muun muassa tieylityksen järjestäminen kiinteistöille jakotoimituksen tai määrälän lohkomisen yhteydessä.

⁴² *Airaksinen* 1964, s. 824.

⁴³ *HE 36/1961* vp, s. 1. Vaikka tilustielaisissa oli määräyksiä tienpitovelvollisuuden jakamisesta ja tieksi tarvittavan alueen luovutuksesta, koettiin tilustielaki puutteelliseksi. Laki sinänsä merkitsi merkittävää uudistusta mutta se oli voimassa vain maaseudulla eikä sielläkään voitu ottaa huomioon kaikkia tarpeita tieyhteyden saamiseksi toisen maan kautta. Ks. myös *Wiiala* 1962, s. 36–38 ja *Holma* 1982, s. 65.

kohdin kaivattiin yhtenäisiä ja asioiden hoitoa helpottavia säännöksiä. Uudistuksen tavoitteena oli tielainsäädäntöön kaksi lakia, joista toinen koskisi yleisiä, toinen yksityisiä teitä.

Yksityistielakiehdotuksen säännökset tieoikeudesta⁴⁴ sekä muista tienpitoa ja tienkäyttöä varten tarvittavista oikeuksista muodostivat oikeudellisen perustan yksityisistä teistä ehdotetun lain järjestelmälle. Oikeuksilla puututaan toisen oikeuksiin rajaamalla etenkin maanomistajan omistusoikeutta. Tällaisesta oikeudesta ei saanut aiheutua huomattavaa haittaa toiselle kiinteistölle, joten oikeutta ei saanut perustaa, jos siitä aiheutuisi huomattavaa haitta.⁴⁵ Lain esitöissä ehdotettiin elinkeinonharjoittajalle oikeutta ennestään olevan tien käyttämiselle, ja tulla jopa tieosakkaaksi eräin edellytyksin. Tällaista periaatetta ei aiempi tilusteitä koskeva lainsäädäntö tuntenut. Tämänkaltainen tieoikeus oli mahdollista perustaa tien käytöstä aiheutuvan haitan vuoksi myös rajoituksin, jotka koskisivat määrättyä vuodenaikaa tai tietynlaisia kuljetuksia.⁴⁶

Yksityistielain ja -asetuksen tarkoituksena oli säännellä yksityisten välisiä ristiriitaisia etuja ja tieriitoja. Säädösten tehtävänä ei ollut ympäristönsuojelu. Säädöksistä puuttuivat ympäristönsuojelua koskevat säännökset, koska säädösten säätämisen aikaan ympäristönsuojelua ei pidetty tärkeänä asiana.⁴⁷ 1960-luvulta lähtien alkoivat kehittyä kokonaisvaltaisen ympäristökäsitteen varaan rakentuvat säädökset, mutta monesti, myös Suomessa ympäristönäkökohdat pyrittiin aluksi sisällyttämään osaksi totuttua säädösympäristöä.⁴⁸ Vielä 1970-luvun lopullakin oli vallalla sektoroitunut säädösympäristö, ja säänneltiin erikseen muun muassa jätehuollosta, ilmansuojelusta, maa-ainesten otosta. Vuonna 1969 Suomen hallituksen oli tarkoitus kiireellisesti huolehtia luonnonsuojelun ja ympäristönhoidon koko alan kattavan säännösten valmistumisesta tai olemassa olevien säännösten uudistamisesta, mutta vasta vuonna 1975 yksityistielakia muutettiin niin, että ympäristönsuojelu on otettava huomioon päätettäessä yksityisen tien tekemisestä.⁴⁹ Säädös tuli voimaan lailla yksityisistä teistä anne-

⁴⁴ *Airaksinen* 1964, s. 824. *Airaksisen* mukaan kehitys oli tielainsäädäntöä uudistettaessa johtanut siihen, että tarvittiin luoda lain säädöksillä uusi erityinen oikeustyyppi, jota nimitettiin *tieoikeudeksi*.

⁴⁵ *HE 36/1961*, s. 3. Lainsäädännössämme vallitsee periaate, ettei yksityistä voida kohtuuttomasti rasittaa toisen yksityisen hyväksi.

⁴⁶ *HE 36/1961*, s. 3. Elinkeinonharjoittajilla tarkoitetaan lakiesityksessä esimerkiksi linja-autoliikenteen tai myymäläautolla käytävän kaupan harjoittajaa.

⁴⁷ *Repo* 1995, s. 3–4.

⁴⁸ *Hollo* 2002, s. 1204.

⁴⁹ *HE 19/1974 vp*, s. 1. Lainmuutos tehtiin valmisteluaineiston perusteella, jossa perustellaan muutosta: ”Perusteltua syytä on myös siihen, että tien tekemistä ei olisi sallittava, jos siitä aiheutuisi huomattavaa luonnon turmeltumista tai ympäristön kulttuuriarvojen vähentymistä tahi muu niihin verrattava yleisen edun loukkaus.”

tun lain muuttamisesta (521/1975), jossa muutettiin muun muassa yksityistielain 7 §. Säännöksen 2 momenttiin lisättiin vaatimus, että tietä ei saa tehdä, jos tien tekemisestä ”voi aiheutua huomattavaa luonnon turmeltumista tai ympäristön kulttuuriarvojen vähentymistä tahi muu niihin verrattava yleisen edun loukkaus”. Kuitenkaan korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1996:23 ei suunnitellun metsätien linjaus pinta-alaltaan 6 hehtaarin niemeen valkoselkätikan elinalueelle ja rantojensuojeluohjelmaan merkitylle alueelle ollut ratkaisussa keskiössä, koska asianosaiset eivät vedonneet luonnonsuojelullisiin näkökohtiin. Tieoikeutta hakeneiden ja tiehankkeeseen ryhtyneiden oli tärkeää saada kulkuyhteys tiloille.

Tieoikeudet hyväksyttiin yksityistietoimituksessa sen jälkeen, kun muun muassa linnustoselvityksen tekemistä varten keskeytetty tiesuunnitelma oli valmistunut. Maisemaa oli suunnitelmassa suojeltu viemällä tie mahdollisimman kauas rannasta. Äänestyspäätöksellä syntyneessä ratkaisussa tuomiosta eri mieltä ollut oikeusneuvos *Raulos* totesi, että yleiseen luonnonsuojeluun liittyvät näkökohdat olivat kenties jääneet tarpeellista huomiota vaille, mutta ilman muuta perustetta perustaa valitus luonnonsuojelullisiin näkökohtiin, jätettiin näiden hakijoiden osalta valitus huomiotta.

Laki yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta (372/1999) lisäsi yksityistielakiin uuden 7 a §:n, jolla edellytettiin etsimään uuden tien tekemiselle sellainen vaihtoehto, jolla Natura 2000 -verkostoon sisältyvälle alueelle tien aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Lakiehdotuksen uudeksi yksityistielaksi ei arvioida tuovan muutoksia yksityisteiden ympäristövaikutuksiin.⁵⁰ Aiempaa sääntelyä pyritään selkeyttämään lisäämällä lain 74 §:ään säännös viranomaisten oikeudesta osallistua asianosaisena yksityistietoimituksiin, jos on kyseessä huomattava luonnon turmeltumisen vaara. Esityksessä huomioidaan ympäristöoikeu-

Samassa valmisteluaineistossa esitettiin myös ympäristönsuojelun valvonnan järjestämistä 44 §:n lisäyksellä sekä annettavaksi kunnalle puhevalta tien sijoittamista koskevassa asiassa. Ks. myös *Repo* 1995, s. 4.

⁵⁰ *HE 147/2017 vp*, s. 27–28. Lakiehdotuksen 74 §:ssä viranomaiselle annetaan asianosaisuus yksityistietoimituksessa muun muassa, jos kyseessä on huomattava luonnon turmeltumisen vaara tai tien sijoittaminen Natura-alueelle tai sen läheisyyteen. Haitallisia ympäristövaikutuksia ehkäisee myös velvollisuus ilmoittaa tien rakentamista tai siirtämistä koskevasta yksityistietoimituksesta valtion lupa- ja valvontavirastolle (*Luova*, aloittanee toimintansa 1.1.2020 maakuntauudistuksen yhteydessä, ja siihen kootaan tehtäviä muun muassa nykyisistä aluehallintovirastoista, ELY-keskuksista ja Valvirasta).

dellinen lainsäädäntö selventämällä viittauksia yksityisteiden kannalta keskeiseen ympäristölainsäädäntöön ja tarkentamalla säännösten perusteluja.⁵¹ Uudistus saattaa lisätä elinympäristöjen pirstoutumista, mikäli teiden rakentaminen lisääntyy.⁵² Rakentaminen saattaa kiihtyä, sillä yksityistielain avustuskriteereiden esitetään muuttuvan niin, että maakunnat eivät ole sidottuja tukemaan vain teitä, joiden varrella on pysyvää asutusta. Myös puun lisääntyvistä käytöstä johtuen metsäautoteitä saatetaan rakentaa alueille, jotka aiemmin ovat olleet kannattamatonta hankinta-aluetta.

Yksityistielaki oli tarkoitettu koskemaan mahdollisimman laajalti yksityisiä teitä.⁵³ Yksityistielakia ei sovelleta ollenkaan ainoastaan kiinteistön⁵⁴ omistajan⁵⁵ tai haltijan⁵⁶ käytössä olevaan tiehen.⁵⁷ Laki yksityisistä teistä annettiin 15.6.1962 ja se tuli voimaan 1.1.1963.

⁵¹ Suomen luonnonsuojeluliitto ry 2017. Lausunnossaan Sll pitää lakiluonnosta puutteellisenä ja toivoo kunnianhimoisempaa lähestymistapaa. Suomen luonnonsuojeluliiton mielestä ympäristökysymysten osalta lakiluonnokseen on siirretty vanhan lain ympäristöä koskevat säännökset sellaisenaan, vaikka yhtenä keskeisenä tavoitteena on ollut modernisoida yksityistielakia.

⁵² Suomen luonnonsuojeluliitto ry 2017. Sll:n lausunnossa otetaan erityisesti esille metsäautoteiden rakentaminen, suojeltujen luontotyyppien ja lajien elinympäristöjen turvaaminen tiehankkeissa sekä vesistöjen ylitysrakenteet, jotka synnyttävät virtaus- ja vaellusesteitä vesistöissä. Näissä hankkeissa toimijoiden tiedot ovat puutteellisia ja ympäristövaikutukset varmistetaan puutteellisesti.

⁵³ Kuitenkin muissa laeissa olevat yksityisiä teitä koskevat säännökset, jäivät erityissäännöksinä voimaan tielustielakia ja naapurussuhdelain 15 §:n niin sanottua pakkotiesäännöstä lukuun ottamatta. Ks. myös *Wirilander* 1979, s. 38–39 ja *Repo* 1995, s. 3.

⁵⁴ *Hyvönen* 1970, s. 49, 64 ja 66. *Hyvösen* mukaan kiinteistö on konkreettisesti maata erotuksena oikeudesta maahan. Hän määrittelee kiinteistön rajoiltaan määrätyksi maanpinnan osaksi. Muodollisesti se on itsenäinen maanomistuksen rekisteriyksikkö, joka on merkitty kiinteistönä julkiseen kiinteistörekisteriin. Toisinaan alueelliselta kokonaisuudelta edellytetään, että sen muodostaminen on tapahtunut tietynlaisessa kiinteistötoimituksessa. Ks. myös *Hyvönen* 1998, s. 4–5. Kiinteistörekisteristä lisää *MML, Maanmittauslaitos b*.

⁵⁵ *Hyvönen* 1998, s. 11–12. Kiinteistön omistajalla on oikeus käyttää ja yksityisoikeudellinen valta määrätä kiinteistöstä, valta myydä, pantata tai vuokrata kiinteistö ja esiintyä asianosaisena kiinteistötoimituksissa. Omistusoikeus kiinteistöön kirjataan myöntämällä sille lainhuuto *maakaaren* (MK, 540/1995) 10 luvun 1 §:n mukaisesti. Ks. lisää lainhuudatuksesta *Hyvönen* 2001, s. 3 ja 10–11.

⁵⁶ *Hyvönen* 1970, s. 99–100. *Hyvönen* tarkoittaa hallinnalla joko tietynlaista tosiasiallista käyttämistä, nauttimista tai tietynlaista valtasuhdetta hallinnan kohteeseen. Näin esimerkiksi vuokramiehen hallintaoikeus ilmenee kiinteistön normaalina käyttämisenä ja nauttimisena. Omistajan hallintaoikeus on yksinomaista käyttövapautta, mihin liittyy oikeus vuokrankantoon ja maankäytön valvontaan.

⁵⁷ *Wiitala* 1962, s. 11. Poikkeuksena on myös huomattava, että yksityistielaki ei varsinaisesti koske niitäkään teitä, joihin joku muu henkilö on saanut vain tilapäisen käyttöoikeuden sekä ilman pohjarakennetta olevia, vain talviaikaan käytettyjä teitä.

3 PYSYVÄ TIEOIKEUS

3.1 Tieoikeuden käsite

Tieoikeus määritellään yksityistielain (358/1962) 8 §:ssä (1079/2000). Tieoikeudella tarkoitetaan oikeutta käyttää jonkin kiinteistön, myös toisen omistaman kiinteistön tai muun rekisteriyksikön aluetta pysyvästi tienä. Vanhasta tieoikeudesta antaa viitteitä tiealueen omistusoikeus, vanhat jakokunnan tai tilojen yhteisalueet, sopimuksella ulkopuoliselle myönnetty käyttöoikeudet tai se, että tiealue on lohkottu omaksi rekisteritilaksi.⁵⁸ Yksityistielain valmisteluaineiston mukaan pysyvä oikeus tiehen on voinut syntyä vain joko viranomaisen päätöksellä tietoisuudessa tai asianosaisten sopimuksella.⁵⁹ Lain esitöissä huomautetaan, että tieoikeus kulkuyhteyden saamiseksi on pidettävä erillään oikeudesta tiehen.⁶⁰ Esitöiden mukaan oikeus tiehen on ennestään olevaan tiehen myönnettävä käyttöoikeus, mikä voidaan antaa esimerkiksi liikenteen tai elinkeinon harjoittajalle tai oikeus käyttää tietä määrätyin rajoituksin. Myös *Wiiala* on huomauttanut yksityistielain tieoikeuttava koskevasta terminologiasta.⁶¹ Hänen mukaansa tieoikeus on vain kiinteistölle myönnetty tiealueen käyttöoikeus, kun taas elinkeinonharjoittajan vastaava oikeus on esitöissä nimetty oikeudeksi tiehen. Nimitys ei *Wiialan* mukaan aiheuta sekaannusta, koska eriluonteiset tieoikeudet voidaan jakaa alalajeihin.

⁵⁸ *Wiiala* 1962, s. 45–46.

⁵⁹ *HE 36/1961*, s. 6–7. Tietoisuudessa on tutkittava, voidaanko sopimus hyväksyä tietoisuuden perusteeksi. Ks. myös *Wiiala* 1962, s. 45. *Wiialan* mukaan pelkkä tien käyttö, pitkäänkin jatkunut, ei yksityistielain voimaantulon jälkeen enää merkitse tieoikeutta, vaan on korkeintaan osoitus jonkinlaisen sopimuksen olemassaolosta.

⁶⁰ *HE 36/1961*, s. 3. Ks. myös *Hyvönen* 2001, 517–518. *Hyvönen* viittaa myös yksityistielakikomitean mietintöön (*KOM 1957:16*), jossa laintarkastuslautakunnan mukaan yksityistielain 8 ja 9 §:n tarkoittama tieoikeus on aina rasitteen luontoinen pysyvä käyttöoikeus.

⁶¹ *Wiiala* 1962, s. 40 ja 50–51. *Wiialan* mielestä yksityistielain 10 §:n sanamuodon mukaan elinkeinonharjoittajalle myönnetty oikeus tien liikennöimiseen ei tarkoita tieoikeutta vaan jotakin muuta erikoisoikeutta. Se on hänen mielestään liian ahdas tulkinta ja aiheuttaa sekavuutta.

Yksityistielainsäädännölle keskeistä on kulkuyhteyden järjestäminen. Yksityistielaki tekee mahdolliseksi toisen alueen käyttämisen.⁶² Tieoikeuden ydinsisältönä on oikeus käyttää toisen aluetta kiinteistölle kulkemiseen.⁶³ Tieoikeus liittyy aina kiinteistöön.⁶⁴ Se on pysyvä kiinteistörasite. Oikeus rasitteen käyttöön on kiinteistön omistajalla tai haltijalla. Tieoikeutta ei voi siirtää vuokraamalla, se ei periydy eikä sitä voi testamentata. Tieoikeuteen kuuluvat myös tien tekemis- ja kunnossapito-oikeudet.⁶⁵ Yksityistielain 8 §:n mukainen kulkuyhteys järjestetään *Hyvösen* mukaan joko perustamalla KML 154 §:n mukainen rasite, perustamalla yksityistielainsäädännön mukainen pysyvä tai määräaikainen tieoikeus tai perustamalla muu kulkuyhteyttä varten tarpeellinen oikeus.⁶⁶

Tieoikeuden syntymisessä voidaan *Markkulan* mukaan erotella viisi erilaista tilannetta:

- 1) Kiinteistön hyväksi voidaan uutta tietä varten luovuttaa alue, jolloin tieoikeus perustetaan kiinteistön hyväksi yksityistietoimituksessa.
- 2) Oikeus tiehen perustetaan myös lohkomistoimituksessa KML 156.3 §:n nojalla yksityistielain mukaisena tieoikeutena.
- 3) Myös ennestään olevan tien siirtämistä, oikaisemista, leventämistä tai muuta parantamista varten voidaan kiinteistöstä luovuttaa lisäalue, jolloin tieoikeus perustuu yksityistietoimituksessa annettuun päätökseen. Lisäalueen luovuttava maanomistaja voi antaa suostumuksen alueen tiekäyttöön ottamiseen, jolloin tieoikeus syntyy ilman toimituksessa tehtävää päätöstä.

⁶² *OM, oikeusministeriö 2017*, s. 2–3. OM:n lausunnon mukaan yksityistielainsäädännön ydin on kulkuyhteyden järjestäminen, joten laki tekee mahdolliseksi toisen alueen pysyvän käyttämisen. Sääntely koskettaa perustuslain omaisuudensuojaa koskevaa 15 §:ää, mutta tieoikeuden perustamista koskevien säännösten tarkastelu suhteessa perustuslain 15 §:ään jää ohueksi. Tieoikeus on perustuslain omaisuudensuojan sallittu käyttörajoitus, ja OM edellyttää lakiehdotuksen perusteluita käyttörajoituksen osalta täydennettävän.

⁶³ *OM, oikeusministeriö 2017*, s. 5. Yksityistielakiuudistuksessa esityksen tieoikeuden sisältö vastaa tältä osin hyvin pitkälle nykyisen lain 8 §:n tieoikeutta.

⁶⁴ *KOM 1957:16*, s. 30, *Airaksinen 1964*, s. 828, *Wirilander 1979*, s. 586 ja *Repo 1995*, s. 32. Ks. myös *KKO 2009:50*. Ratkaisussa korkein oikeus totesi, että 1900-luvun alkupuolelta olevan maarekisterikirjan merkintä tie- ja venevalkamaoikeuksista oli tarkoitettu tilakohtaisiksi eikä tilan ostajan henkilökohtaisiksi oikeuksiksi.

⁶⁵ *Markkula 2005*, s. 11. Yksityistielain 5 §:n mukaan tien tekeminen ja kunnossapito tarkoittavat yhdessä tienpitoa.

⁶⁶ *Hyvönen 2001*, s. 513–515. *Hyvösen* mukaan Suomessa vanhastaan olleet kolme järjestelmää kulkuyhteyden järjestämiseksi yhdenmukaistuivat useiden vaiheiden jälkeen vasta KML:ssa. Kulkuyhteyden järjestäminen perustuu kaikissa kiinteistötoimituksissa yksityistielain säännöksiin. KML:n mukainen rasite tarkoittaa muita käyttöoikeuksia, ei tierasitetta. Tierasite on jäänyt KML 154 §:n 1 mom 11 kohtaan tarkoittamaan yksittäistapausta asemakaava-alueella kulkuyhteyden järjestämiseksi tontilta kadulle tilanteissa, joissa kaavoitetun alueen teiden ja katujen rakentaminen on keskeneräistä. Muu kulkuyhteyttä varten tarvittava oikeus autopaikkaan, venevalkamaan tai laituriin perustetaan tieoikeutena yksityistielain 13 §:n mukaisesti.

4) Lisätieoikeus voidaan perustaa ennestään olevaan toimitustiehen lisätieoikeutena. Lisätieoikeus voidaan perustaa yksityistietoimituksessa, tielautakunnan toimituksessa tai tietä hallinnoivan tiekunnan päätöksellä.

5) Yksityistielain 16 § 1 mom mukaan tieoikeus voi muodostua välillisesti, kun kiinteistö veloitetaan tieosakkaana osallistumaan tienpitoon.⁶⁷

Laajassa merkityksessä tieoikeus on oikeus uuden yksityistien tekemiseen tai käyttöoikeuden saamista jo olemassa olevaan tiehen.⁶⁸ Ominaista yksityistielain mukaiselle pakkotoimiselle tieoikeudelle on, että sillä puututaan toisen oikeuksiin rajoittamalla maanomistajan omistusoikeutta.⁶⁹ Yksityistielainsäädännössä pakkotoimet ovat *Markkulan* mukaan ilmenneet niin sanottuina pakkoteinä ja myös maanomistajaan kohdistuvana tieoikeudellisena pakkona, jolloin hyötyperiaatteen mukaan maanomistaja voi tieosakkaana olla tienpidossa pakko-osallinen. Kun yksityistielain mukainen tieoikeus on perustettu, yksityisen maanomistajan omistusoikeus saattaa joutua väistymään toisen yksityisen edun takia.⁷⁰ Yksityistielain 1.2 §:n (1079/2000) mukaan tieoikeutta on myös muun lainsäädännön nojalla annettu yksityistä kulkuyhteyttä palveleva rasiteoikeus tai pysyvä käyttöoikeus.⁷¹

Perustieoikeuden perustamisesta on kyse silloin, kun perustetaan uusi tieoikeus yksityistielain 8 §:n mukaan.⁷² Perustieoikeudella tarkoitetaan kiinteistön hyväksi tarvittavaa tärkeää kulkuyhteyttä ensimmäisen kerran toisen kiinteistön alueelle.⁷³ Tämän toisen kiinteistön käyttöoikeutta ei ole yleensä aiemmin rajoitettu. Harkinta tarvittavan tien tärkeydestä on

⁶⁷ *Markkula* 2005, s. 14. Ks. myös *Airaksinen* 1964, s. 826–827. *Airaksinen* esittää kuitenkin vain neljä vastaavanlaista tieoikeuden syntytapaa, koska KML:n mukainen kiinteistötoimituksessa järjestettävä kulkuyhteyttä edellyttävä säännös 156.3 § tuli voimaan vuoden 2006 alussa (1159/2005).

⁶⁸ *Filppu* 1983, s. 4.

⁶⁹ *Markkula* 2005, s. 20–21. Ks. myös *Hollo* 2002, s. 1191. *Hollo* määrittelee kiinteistön omistusoikeuden rajoituksia käsitellessään pakkotoimioikeuden vastoin omistajan suostumusta viranomaisen päätöksellä tai suoraan lain nojalla perustetuiksi eriperustaisiksi oikeuksiksi.

⁷⁰ Vaikka omistusoikeutta rajoitetaan, väistämätön tosiasia on, että kaikkien yksityistien vaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen käyttömahdollisuudet paranevat. Ks. myös *Airaksinen* 1964, s. 824–825.

⁷¹ *Filppu* 1983, s. 13–16. Näitä tieoikeuksia ovat muun muassa eräät asutuslainsäädännön perusteella syntyneet tiet, naapurussuhdelain perusteella perustettu kulkuyhteys, ulospääsytie peltolohkolle, mahdollisesti vuotuista korvausta vastaan, vesioikeuslain (31/1902, kumottu) perusteella tehty tieoikeus vesioikeudellisen yrityksen perustamiseksi, vesilain (264/1961, kumottu) mukainen tarve rakentaa yleiseen tarpeeseen tapahtuvaan vesistöön rakentamiseen liittyviä alueita sekä pakkolunastuslain mukainen yleisen tarpeen vaatima rasitteen perustaminen.

⁷² *Markkula* 2005, s. 124. *Markkula* käyttää termiä *hyötynormi* tai *tärkeysedellytys* perustettavasta tärkeästä tieoikeudesta kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten.

⁷³ *Wiiala* 1962, s. 46–48. Tien tärkeyttä kiinteistölle on harkittava olosuhteet huomioon ottaen. Tarkasteltava tie voi tarjota kiinteistölle ainoan tai muita vaihtoehtoja lyhyemmän, paremman tai halvemman kulkuyhteyden yleiselle tielle tai tilan muihin osiin. Yleisesti tie on tärkeä, jos kiinteistön asianmukaisen käytön kustannukset ovat ilman tieoikeutta huomattavasti korkeammat kuin jos tieoikeus on olemassa. Ks. myös *Markkula* 2005, s. 125, jossa tekijä punnitsee tieoikeuden tärkeyttä suhteessa vahinkoon tai haittaan.

aina tapauskohtaista ja hyödyn tiestä tulee olla kiinteistön haltijalle pysyvää.⁷⁴ Oikeuskirjallisuudessa sitä tosiseikkaa, että kiinteistön käyttö on vaikeaa tai mahdotonta, jos sinne ei ole kulkuyhteyksiä, on pidetty kaiken yksityisiä teitä koskevan oikeudellisen sääntelyn toiminnallisena lähtökohtana ja perustana.⁷⁵

Lisätieoikeus myönnetään kiinteistölle yksityistielain 9 §:n mukaisesti.⁷⁶ Sillä tarkoitetaan kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten tieoikeuden myöntämistä ennestään olevalle tielle, jollei siitä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle, jolla jo on oikeus tähän tiehen. Näihin kuuluvat kaikki aikaisemmat sekä perus- että lisätieoikeuden haltijat. Tie-kunta voi myöntää lisätieoikeuden, mutta perustieoikeus myönnetään vain tietöimituksessa. Lisätieoikeus voidaan yksityistielain 9.2 §:n (555/1995) mukaan lakkauttaa, jos kulkuyhteys järjestyy tarkoituksenmukaisemmin toisen ennestään olevan tien kautta.⁷⁷ Tämä aiempi lisätieoikeus lakkautetaan vain tietöimituksessa ja samalla myönnetään uusi lisätieoikeus toiseen tiehen. Näiden kahden tieoikeuden erona on, että perustieoikeuden luovuttaa kiinteistön omistaja yksin, mutta lisätieoikeutta luovutettaessa ovat osapuolina myös aiemmat tieoikeuden haltijat.⁷⁸ Edelleen on huomattavaa, että perustieoikeuden voi saada vain kiinteistö, mutta lisätieoikeuden myös elinkeinonharjoittaja, tosin vain siksi ajaksi, kun hän käyttää kyseistä tietä elinkeinonharjoittamiseen (yksityistielaki 16.3 §). Korkein oikeus on pohtinut ennestään olevan tien käsitettä ja perus- ja lisätieoikeuden myöntämisen menettelyn eroa ratkaisussaan KKO 2018:25.⁷⁹ Tapauksessa oli yksityistietöimituksessa perustettu yksityistielain 9.1 §:n mukainen tieoikeus, vaikka millään kiinteistöllä ei ollut kiinteistörekisteriin merkittyä oikeutta käyttää aluetta tietarkoituksiin. Korkein oikeus palautti asia maa-oikeutena

⁷⁴ *Markkula* 2005, s. 127.

⁷⁵ *Määttä* 1999, s. 77.

⁷⁶ Ks. myös *Wiiala* 1962, s. 46 ja 50–51 sekä *Markkula* 2005, s. 143–144.

⁷⁷ *HE 227/1994 vp*, s. 86. Olosuhteiden muututtua uusien teiden rakentamisen vuoksi voidaan kiinteistön tieyhteyttä parantaa tai naapurikiinteistöille aiheutuvaa haittaa oleellisesti vähentää järjestämällä kiinteistön tieyhteys uudelleen. Kiinteistölle annetaan tieoikeus toiseen ennestään olevaan tiehen ja lakkautetaan aikaisempi tieoikeus.

⁷⁸ *Wiiala* 1962, s. 46.

⁷⁹ Jutussa tie oli ollut olemassa noin 30 vuotta ja oli hakijakiinteistöille tärkeä eikä niillä ollut ennestään tieoikeutta yleiselle tielle pääsyä varten. Yksitystietöimituksessa sekä valitusta maa-oikeudessa käsiteltäessä katsottiin, että yksityistielain 9.1 §:n mukaiset edellytykset tieoikeuteen ennestään olevaan tiehen täytyivät. Oli kuitenkin sovellettu väärää yksityistielain säännöstä, koska millään kiinteistöllä ei ollut tieoikeutta kyseiseen tiehen. Koska sekä yksityistielain 8 että 9 §:n mukaiset edellytykset tieoikeuden myöntämiseen täytyivät, korkein oikeus palautti jutun maa-oikeuteen lailliseen uusintakäsittelyyn. Ratkaisuselostuksessa korkein oikeus totesi myös, että vaikka lähtökohtaisesti harkinta on samankaltaista, on lisätieoikeuden myöntäminen säädetty edellytyksiltä ja menettelyltä kevyemmäksi kuin perustieoikeuden myöntäminen.

toimineeseen käräjäoikeuteen tutkittavaksi ja arvioitavaksi yksityistielain 8 §:n perustieoikeuden edellytysten mukaisesti.

Yksityistielakiuudistuksessa pysyvä tieoikeus perustetaan 4 §:n mukaan rasitteena kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten.⁸⁰ Oikeustilaa ei ole tarkoitus muuttaa oleellisesti nykyisestä. Tieoikeuden perustaminen muun kuin kiinteistön hyväksi tulee mahdolliseksi 6 §:n mukaisesti. Tieoikeus perustettaisiin ennestään olevaan tiehen.⁸¹ Tien käyttäjäpiiriä voidaan laajentaa sellaiselle taholle, jolla ei ole omistus- tai hallintaoikeutta yksityistien vaikutuspiirin kiinteistöön.⁸² Toisin kuin nykyisessä laissa, elinkeinonharjoittamisen lisäksi tieoikeus on mahdollista perustaa säännöllisesti tietä toiminnassaan käyttävän ja tarvitsevan yhdistyksen toimintaa varten, kun on kyse pysyvästä tarpeesta.⁸³ Viranomaisliikenteen ja palveluliikenteen tienkäyttöoikeus perustuu lakiuudistuksen 28 §:n mukaisesti tieosakkaan hyväksi tapahtuvaan tien käyttämiseen. Lisätieoikeus perustettaisiin yksityistielle uuden lakiluonnoksen 6.2 §:n mukaisesti valtiolle, maakunnalle⁸⁴ tai kunnalle yleisen liikenteen tarkoituksenmukaiseksi järjestämistä varten, vaikka näillä ei ole kiinteistöomistusta yksityistien vaikutuspiirissä. Valtio voidaan myös velvoittaa tieosakkaaksi, osallistumaan tienpitoon ja sen kustannusten jakamiseen, jos valtio ohjaa liikennettä merkittävästi yksityisteille tai yksityistietä merkittävästi käytetään valtion hallinnoimaan kohteeseen liikkumiseen.⁸⁵ Tienpitovelvollisuutta koskevaa säännöstä käsitellään nykyisen lain 22 §:ssä, mutta lakiuudistuksessa se haluttiin siirtää tieoikeutta käsittelevään lukuun. Näin halutaan selkeyttää sitä, että kiinteistönomistajaa ei voi velvoittaa tienpitovelvolliseksi ilman, että hänellä on tai hänelle perustetaan tieoikeus kyseiseen tiehen.

⁸⁰ HE 147/2017 vp, s. 41 ja 43. Tieoikeudesta ei saa aiheutua huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle tai muulle rekisteriyksikölle. Kun tieoikeus perustetaan ennestään olevaan tiehen, huomattavaa haittaa ei saa aiheutua ennestään olevan tien tieosakkaalle. Tältä osin sääntely olisi tiukempaa kuin KML 156 §:ssä.

⁸¹ OM, oikeusministeriö 2017, s. 6. Oikeusministeriö pitää lausunnossaan yksityistielakiuudistuksesta ongelmallisena tilannetta, jossa on ilmeistä, että tiekunta ei myönnäkään tieoikeutta ennestään olevaan tiehen. Uusi laki ei tätä ongelmaa ratkaise vaan asian ratkaiseva viranomainen olisi maaoikeus. Myös lakiesityksen 7 §:n mukainen tieoikeuden perustaminen ja tieosakkaaksi velvoittaminen vastoin maanomistajan tahtoa eivät ole omiaan selkeyttämään sääntelyä.

⁸² HE 147/2017 vp, s. 45–46.

⁸³ Suomen luonnonsuojeluliitto 2017. Lausunnossaan Sll pitää yksityistielain keskeisenä ongelmana sitä, että muilla kuin asianosaisilla on suppeat vaikuttamismahdollisuudet tieasioihin. Yksityisteihin liittyy aina myös yleisiä intressejä. Liitto pitää tarpeellisena osallisuuskysymysten tarkastelemista laajemmin ja systemaattisemmin ja saattaa laki vastaamaan nykyaikaista lainsäädäntöä osallistumis- ja muutoksenhakumahdollisuuksineen. Tienpitoon osallistumiseen tai kustannusten jakoon liitto ei kuitenkaan esitä ratkaisua.

⁸⁴ HE 11/2018 vp, s. 6. Viittaus maakuntaan on poistettu täydennyslakiesityksessä, ja oikeus olisi nykyisen lain tavoin vain valtiolla ja kunnalla.

⁸⁵ HE 147/2017 vp, s. 19.

Yksityistielain 5 §:ssä (1079/2000) määritellään tien kuuluva alue, mutta ei tien ulottuvuutta.⁸⁶ Samankaltainen on lakiuudistuksen tiealueen määritelmä, sillä lakiesitykset 3.1 §:n 9 kohdassa luetellaan tietä varten tarvittavat alueet, rakennelmat ja laitteet, mutta ei etäisyyksiä.⁸⁷ Laissa mainitaan tien kuuluvaksi ainoastaan ajorata, jalkakäytävä ja pyörätie sekä niiden käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, kuten piennar, luiska, pengermä ja oja sekä erilaiset laitteet, kaiteet ja merkit. Lain 7 §:ssä (521/1975) määrätään tieoikeuden leveydestä niin, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti tuottamatta kenellekään tarpeetonta haittaa. Tieoikeuteen kuuluu myös lain 17 §:n mukaisesti poistaa häiritsevää kasvillisuutta tien kuuluvalla alueelta ilman erityistä lupaa sekä myös liikenneturvallisuutta ilmeisesti häiritsevät puut ja pensaat tiealueen ulkopuolelta maanomistajalle asiasta ennen toimenpidettä maanomistajalle ilmoittaen.⁸⁸ Myös rajoittaa erilaisten rakennelmien rakentamista tien kuuluvalla alueella voidaan rajoittaa ja erilaiset rakennelmat, jotka eivät ole asuntoja, voidaan tieoikeuden nojalla siirtää soveliaaseen paikkaan. Lain muutos (1079/2000) on kieltänyt 19 §:ssä aidan tai muun pysyvän laitteen rakentamisen enintään 12 metrin päähän yksityistien keskiviivasta. Tämä kiello ei koske aluetta, millä on voimassa asemakaava.

Oikeuskäytännössä on linjattu yksityistien ulottuvuutta maastoon. Korkein oikeus on pohtinut ratkaisussaan KKO 1996:22 rajanvetoa siitä, missä tapauksessa metsään tehty ura on tie ja milloin maastoa.⁸⁹

Tapauksessa oli kyse ajamisesta talvella moottorikelkalla Metsähallituksen maalla olevalla auraamattomalla metsäautotiellä. KKO katsoi, että metsäautotie oli yksityistielain 1 §:n sovellusalueen ulkopuolelle jätetty tie. Sovelletun *maastoliikennelain* (1710/1995) 3 §:n 2 kohdan sanamuodosta ei käy selkeästi ilmi, oliko yksityistielain sovellutusalan ulkopuolelle jäänyt tie

⁸⁶ Huomattakoon, että *maantielain* (503/2005) 5 §:n (328/2013) mukainen maantien tiealue käsittää varsinaisen ajoradan lisäksi ojat, luiskat ja ojanpientareet. Tiealueella, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, tie ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä. Suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien tai ajoradan keskilinjasta. Se on erityisistä syistä tätä lyhyempi tai enintään 50 metriä leveä. Tien kaarekohdissa on suojaa-alueen ulkopuolella oltava näkemäalue, jolta tienpitäjällä on oikeus poistaa liikenneturvallisuutta häiritsevää puustoa.

⁸⁷ *HE 147/2017 vp*, s. 42, 44 ja 111. Lakiesitykseen on kuitenkin kirjattu, että kiinteistöjärjestelmän selkeyden vuoksi on jo aiemmin säädetty, että saman tieosan eri aikoina eri levyisinä myönnetyt tieoikeudet määräytyvät leveimmän tieoikeuden mukaan.

⁸⁸ *Repo 2000*, s. 814. *Revon* mielestä tämä lainkohta ei oikeuta määrääalan ostajaa yksityistielain 82 §:n mukaisen väliaikaisen kulkuoikeuden haltijana kaatamaan puita emätilan rasitetieltä.

⁸⁹ *Tuunanen ym.* 2012, s. 105. Huomattavaa tapauksessa on myös ympäristöministeriön ohjeiden ristiriita lain-säädännön kanssa. Maastoa eivät ohjeessa olleet yleinen ja yksityinen tie ja muut yleiselle liikenteelle tarkoitettut alueet. Vielä uudemmassakin ympäristöministeriön ohjeistossa ”Maastolla tarkoitetaan teiden ulkopuolista maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta.”

maastoliikennelain mukaista maastoa. Laillisuusperiaatteen vuoksi ei ollut perusteita tulkita maastoliikennelain 4 §:n mukaista ajokieltoa siten, että se koskisi moottoriajoneuvolla liikennöitäväksi tarkoitettua metsäautotietä.

3.2 Yksityisteiden jaottelu

Yksityisteitä ovat kaikki ne tiet, joita ei lasketa yleisiksi teiksi.⁹⁰ Yksityisiä teitä ovat siis muut kuin yleiset tiet, yleiseen liikenteeseen luovutetut tiet tai kaavoitettujen alueiden tiet ja kadut.⁹¹ Yksityisteiden omistajina ovat yksityiset kiinteistönomistajat, yhteisöt tai yritykset. Yksityistiet jaetaan maanomistajan omiin teihin, sopimusteihin ja toimitusteihin.⁹² Yksityistielain 1 §:n mukaan laki ei lainkaan koske maanomistajan *omia teitä*. Omat tiet ovat kiinteistöllä vain maanomistajan tai haltijan käytössä ilman, että kenelläkään muulla on oikeutta käyttää tietä. Oma tie voi olla pellolle johtava viljelystie tai puunkuljetukseen tarkoitettu metsätien varteen johtava tie. Jos tieoikeus perustetaan sellaiseen olemassa olevaan tiehen, joka on ollut yksinomaan maanomistajan omassa käytössä tai jota muut ovat käyttäneet, vaikka kenelläkään ei ole ollut pysyvää käyttöoikeutta, on kyseessä uuden tien perustamisesta, vaikka tieoikeus syntyy valmiiseen tiehen.⁹³

Sopimustiet ovat yksityisteitä, joihin muillakin henkilöillä kuin rasetetun kiinteistön omistajalla on käyttöoikeus. Käyttöoikeus perustuu osapuolten väliseen sopimukseen eikä siten ole muita kuin sopimusosapuolia sitova. Yksityistielain 107 §:n mukaan lakia sovelletaan ”– tämän lain voimaan tullessa oleviin yksityisiin teihin, joihin jollakin ennestään sopimuksen nojalla tai muulla perusteella on pysyvä käyttöoikeus – –”. Tämä tieoikeus on syntynyt pelkästään sopimuksella, ja yksityistielain tullessa voimaan ei haluttu muuttaa aikaisempia

⁹⁰ On huomattava, että yleiset tiet ovat muuttuneet maanteiksi *maantielain* tultua voimaan vuoden 2006 alussa. Maanteiden tienpitäjä on valtio ja tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Kirjallisuudessa määritellään yleisesti yksityistie yleisen tien määritelmän avulla: yksityisteitä ovat ne tiet, jotka eivät ole yleisiä teitä. Myös ylläpidon usein esiintyvä määritelmä tukee tätä: yksityistiet ovat niiden pidettävä, jotka tiestä hyötyvät. Ks. myös *Repo* 1995, s. 32, jossa hän viittaa yksityistielakikomitean mietintöön (*KM 1957:16*) ja siinä olleeseen tilustielain mukaan laadittuun yksityistien määritelmään, mikä kuitenkin jätettiin pois laista.

⁹¹ *Holma* 1991, s. 405–406. *Holma* määrittelee yksityistien niin, että se on tie, joka ei ole yleinen tie tai yleiseen liikenteeseen luovutettu katu tai rakennuskaavatie. Yksityisten teiden synty tapa, käyttö ja oikeudellinen perusta ovat hyvin kirjavat.

⁹² *Markkula* 2005, s. 13. Ks. myös *LVM 2014, raportti*, s. 19–20, jossa todetaan, että yksityisteiden hallinnollinen luokittelu puuttuu nykyisestä laista. Raportissa sitä pidetään edelleen tarpeellisena ja sen määritelmät tulisi sisällyttää uuteen lakiin nykyistä selvemmin, koska teiden luokittelulla otettaisiin paremmin huomioon niiden yhteiskunnallinen merkitys. Sitä vastoin *Maanmittauslaitos* käyttää vastaavasta luokittelusta termiä oikeudellinen luokittelu lausunnossaan selvitysmiehen raportista (*MML, lausunto* 2015, s. 2) eikä pidä teiden erilaisten syntytapojen luettelemista laissa tarpeellisena.

⁹³ *Airaksinen* 1964, s. 827. Toisaalta tieksi tarkoitettu alue on tieoikeuden syntyessä oikeudellisesti tie, vaikka se ei vielä olisi liikennekelpoinen.

oikeussuhteita.⁹⁴ Yksityistielain esitöissä on edellytetty, että sopimusteitse ennen yksityislain voimaantuloa syntynyt sopimus on voinut aikaansaada pysyvän tieoikeuden. Näissä tilanteissa oli tietoimituksissa tutkittava, oliko jollakin oikeus tiehen tai muuhun lakiin perustuva käyttöoikeus tiehen. Jos oli sovittu tieoikeutta tai tienpitoa koskevista kysymyksistä, oli toimituksessa päätettävä, voiko sopimus tulla toimituksen perusteeksi.⁹⁵ Yksityistielain voimaantulon, 1.1.1963 jälkeen, yksityistielain 21 §:n mukaisesti tehty tiesopimus sitoo vain sopimuksen tehneitä ja heidän perillisiä.⁹⁶ Yksityistielakiuudistuksen 14 §:ssä sopimukseen perustuva tieoikeus ja oikeuden lakkaaminen säilyvät ennallaan, siis vain sopimuksen tehneiden osapuolien välisinä.

Toimitustiet ovat teitä, joihin jollakin muullakin kuin rasisitetun kiinteistön omistajalla tai haltijalla on pysyvä käyttöoikeus.⁹⁷ Tämä käyttö- tai tieoikeus on syntynyt viranomaisten suorittamien toimitusten, kuten tietoimituksen yhteydessä tai rasisitteena lohkomistoimituksessa. Tieoikeus toimitustiehen on ajallisesti rajoittamaton ja on riippumaton kiinteistön omistajavaihdoksista. Tietoimituksessa tai lohkomistoimituksessa rasisitteena perustettu tie on aina ennestään oleva tie, vaikka se olisi osin rakentamattakin, siis pelkkä tieoikeuden olemassaolo.⁹⁸ Tie on ennestään oleva tie, jos viranomaisen on myöntänyt mainitun tien käyttöoikeuden ainakin yhdelle sellaiselle tilalle, jonka alueella tie ei ole.

Uudistettavan yksityistielain ydin on esityksen mukaan tietoimituksessa rasisitteen luontoisena perustettava pysyvä käyttöoikeus toisen omistamaan alueeseen.⁹⁹ Sopimukseen perustuva oikeus käyttää toisen omaa tietä ei rinnastu tieoikeuden nojalla olevaan käyttöoikeuteen. Soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät siten nykytilaa vastaavasti kiinteistön omistajan tai haltija omat tiet ja sopimustiet, joita sopimuksen nojalla kiinteistön omistajan ja ulkopuolisten henkilöiden välisellä sopimuksella on oikeus käyttää. Tällöin tien käyttöoikeus olisi uudistettavan lain 14 §:n mukaan asianosaisia vain henkilökohtaisena velvoitteena sitova.¹⁰⁰

⁹⁴ HE 36/1961 vp, s. 10.

⁹⁵ Ks. myös *Markkula* 2005, s. 131. *Markkula* esittää, että sopimustie on pysyvyydeltään heikompi kuin yksityistielain mukaiset oikeudet, joten sopimusperusteiset kulkutiehen kohdistuvat käyttöoikeudet pitäisi tietoimituksissa vahvistaa perustieoikeuksiksi.

⁹⁶ Ks. myös *KM 1957:16*, s. 30 ja *Airaksinen* 1964, s. 835. *Airaksinen* muotoilee asian niin, että yksityistielain voimassaollessa tehdyllä sopimuksella ei synny tieoikeutta, jollei sopimusta ole saatettu tietoimituksessa käsiteltäväksi. Tällöin tieoikeus perustuu viranomaisen päätökseen eikä sopimukseen.

⁹⁷ *Markkula* 2005, s. 13–14.

⁹⁸ *Markkula* 2005, s. 66 ja 142. Ks. myös *Filppu* 1983, s. 3. *Filppu* määrittelee ja käyttää nimitystä toimitustie ennestään olevasta tiestä. Hänen mukaansa se on viranomaisten suorittaman toimituksen yhteydessä jakolain, yksityistielain ja lunastuslain ja niitä edeltäneiden lakien nojalla syntynyt yksityistie.

⁹⁹ HE 147/2017 vp, s. 41 ja 110.

¹⁰⁰ HE 147/2017 vp, s. 52.

Kuitenkin yksityistieoimituksessa voidaan sopimus vahvistaa lakiehdotuksen 4 §:n tieoikeuden perustamisen edellytysten säännösten mukaisesti ja soveltaa yksityistielain säännöksiä kokonaisuutena tiehen. Muutoin sovelletaan vain tieoikeuden lakkauttamista koskevia säännöksiä. Termi ennestään oleva tie esitetään säilytettäväksi yksityistielakiuudistuksessa.¹⁰¹ Määritelmät sisältävässä 3 §:ssä se määritellään joko rakennetuksi yksityistieksi tai rakentamattomaksi alueeksi, johon on perustettu tieoikeus tai johon kohdistuu vanhoja, muiden lakien nojalla perustettuja tieoikeuksia. Yksityisoikeudellinen sopimus tienkäytöstä ei uudistuksessakaan tuo tielle niin sanotun toimitustien oikeudellista statusta.

3.3 Tärkeys tieoikeuden myöntämisen edellytyksenä

Tieoikeuden on oltava sen haltijalle tärkeä yksityistielain 8 §:n mukaan. Jo kumotun naapurussuhdelain 15 §:n, niin sanotun pakkotiesäädöksen mukaan pakkotien tuli olla tarpeellinen. Myös yksityistielain edeltäjän, tilustielain 4 §:n mukaan tien tuli olla kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten tärkeä. Tie voi olla kiinteistölle tärkeä monesta syystä. Se voi olla lyhyempi, parempi ja kustannuksiltaan halvempi yhteys yleiselle tielle tai tilan eri osien välillä, siis kiinteistön asianmukaisen käytön kannalta tärkeä.¹⁰² Tärkeydellä ymmärretään erityistä tarpeellisuutta. Tarvittavan tien tärkeys kiinteistölle on aina harkittava tapauskohtaisesti, kuten korkein oikeus teki ratkaisussaan KKO 1997:131.¹⁰³ Tiensaannin tarpeellisuus voi olla paitsi taloudellinen, myös sosiaalinen kysymys kiinteistön tarkoituksenmukaisen, luontaisen ja nykyaikaisen käytön kannalta. Lakiuudistuksessa ei ole tarkoitus muuttaa tieoikeuden perustamisen edellytyksiä lakiesityksen 4 §:n mukaisesti.¹⁰⁴ Tien tarkoituksen saavuttaminen ei kuitenkaan uudistuksen mukaan tarkoita, että tie olisi aina rakennettu lyhimmän tai kustannuksiltaan alhaisimman vaihtoehdon mukaisesti. Ympäristölliset näkökohdat ja oikeusvaikutteinen maankäytön suunnittelu sekä tiehankkeen tarkoituksenmukaisuus on otettava kokonaistarkastelussa tieoikeutta perustettaessa huomioon.

¹⁰¹ HE 147/2017 vp, s. 41–42. Ennestään olevaan tiehen voi kohdistua tilustie-, kiinteistönmuodostamis- tai ojalain (laki tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina, 983/1976, kumottu) nojalla perustettuja tieoikeuksia.

¹⁰² Markkula 2005, s. 127. Ks. myös Airaksinen 1964, s. 830–832.

¹⁰³ Ratkaisussaan korkein oikeus käytti tapauskohtaista harkintaa, sillä entisen yleisen tiealueen käyttäminen yksityistienä palveli virkistyskäyttöä ja toimi hitaan ja kevyen liikenteen väylänä, koska valtatie läheisyydessä ei ollut muuta vastaavaa tietä. Tiealueen lakkauttaminen olisi heikentänyt liikenneturvallisuutta huomattavasti.

¹⁰⁴ HE 147/2017 vp, s. 43–44.

Tiestä saatavan hyödyn mukaan vahvistetaan yksityistielain 23 §:n mukaisesti tieosakkaiden kesken tieyksiköt¹⁰⁵, joiden perusteella määrättyjä maksuja sanotaan tiemaksuiksi. Hyötyä täytyy verrata myös tiestä aiheutuvaan rasitukseen, sillä jos olosuhteet muuttuvat ja tiestä saatava hyöty käy tarpeettomaksi, tie tai sen osa voidaan lakkauttaa yksityistielain 84 §:n (1079/2000) mukaisesti. Muuttuneilla rasituksilla tarkoitetaan lähinnä tienpitokustannuksia. Toisaalta sellaista tietä ei pitäisi perustaa, jonka aiheuttama rasitus tiedetään etukäteen muodostuvan suhteettomaksi hyötyyn verrattuna.¹⁰⁶

Olosuhteiden huomattavan muutoksen vuoksi sen jälkeen, kun tieoikeudesta tai tienpitovelvollisuudesta on päätetty, voidaan kysymys tieoikeudesta ottaa uudelleen tutkittavaksi yksityistielain 103 §:n mukaan. Korkein oikeus linjasi ratkaisussaan KKO 2008:101, että rantaosayleiskaavan vahvistaminen oli sellainen olosuhteiden olennainen muutos, jonka perusteella tieoikeuden perustaminen voitiin ottaa uudelleen tutkittavaksi.

Oikeusvaikutteinen rantaosayleiskaava salli RA-tonteille rakennettujen loma-asuntojen muuttamisen vakituisiksi asunnoiksi. Kiinteistön tarkoituksenmukaisen käytön kannalta on tärkeää saada kulkuyhteys. Haittavaikutuksia oli jo arvioitu kaavaa laadittaessa. Kiinteistöjen kaavan mukainen käyttö ja kaavan toteutuminen edellyttivät tieyhteyden rakentamista eikä tien rakentamiselle saareen ollut muuta vartenotettavaa vaihtoehtoa kuin korkeimman oikeuden katselmuksessa toteama maa-oikeuden esittämä linjaus. Kiinteistöjen varustetaso edellytti järjestettyä huoltoa ja turvallisuuden ja pelastusvalmiuden takaamiseksi kulkuyhteys oli välttämätön.

Nykyaikainen loma-asumisen ja vapaa-ajan kiinteistöjen tarkoituksenmukainen käyttö edellyttää kulkuyhteyttä. Tähän lopputulokseen tultiin korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1993:17, joka äänestyspäätöksen jälkeen edellytti lomakiinteistölle uutta tierasitetta.¹⁰⁷ Myös saarikiinteistöjen hyväksi on perustettava kulkuyhteyden järjestämiseksi tie-, auto- ja venevalkama-oikeudet mantereelle, mihin ratkaisuun oli päädytty korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 2014:38. Kulkuyhteys määrättiin järjestettäväksi ranta-asemakaa-

¹⁰⁵ HE 11/2018 vp, s. 6. Täydennyslakiesityksessä tieyksikkö on korvattu tieyksikkömäärällä, mikä termi ei kuitenkaan johdonmukaisesti esiinny lakiesityksen tekstissä kaikkialla.

¹⁰⁶ Yksityistielainsäädännössä on hyötynormin ohella etujenpunnintanormi, joka edellyttää, että tiestä saatava hyöty ei ole vahinkoa suurempi. Ks. myös. *Wiiala* 1962, s. 31–32 ja *Airaksinen* 1964, s. 831–832.

¹⁰⁷ Lomakiinteistön hyväksi oli perustettu vuonna 1977 tierasite, joka päättyi 30–40 metrin päähän loma-asunosta ja josta pääsi loma-asunnolle jyrkkärinteisen kallion yli vain jalan. Päätöksestä uudesta tieyhteydestä eri mieltä ollut oikeusneuvos *Portin* esitti lausunnossaan, että vapaa-ajan asunnon tarkoituksenmukainen käyttö ei vaadi mahdollisuutta päästä autolla rakennukselle asti ja on yleistä, että loppumatkan joutuu kulkemaan jalan. *Portinin* mielestä lomakiinteistön tieoikeuden vaatimukselle ei ollut yksityistielain 8 §:ssä tarkoitettuja edellytyksiä.

vaan merkityn venevalkama-alueen (LV) kautta. Asiassa oli jäänyt selvittämättä se, että kunnalla olisi saarissa sijaitsevien lomakiinteistöjen osalta yleisenä käytäntönä vuokrata autoja venepaikkoja mantereelta. Lisäksi kunnan tarjoamista venepaikoista oli huomattavan pitkä vesimatka kyseisille saarikiinteistöille läheiseen LV-alueeseen verrattuna. Täten kulkuyhteiden perustaminen mainitun venevalkama-alueen kautta oli tarpeellinen.

Ranta-asemakaavan mukaisten lomarakennuspaikkojen sijainti saarella ja niiden tarkoituksenmukainen käyttö edellyttivät mantereella olevan tie-, autopaikka- ja venevalkamaoikeuden. Tapauksessa ei ollut estettä perustaa tieoikeutta autolla ajokelpoiseen tiehen rantaan pääsyä varten. Tienkäyttöoikeudesta ei aiheutunut huomattavaa haittaa, koska ranta-alue oli kunnan omistama, ranta-asemakaavassa venevalkama-alueeksi (LV) merkitty alue. Kulkuyhteys todettiin tärkeäksi pysyvään oikeuteen perustuvana, koska lomakiinteistöt sijaitsivat saarella. Sillä seikalla, että kunnassa yleisesti noudatettiin tapaa vuokrata venepaikkoja kunnan omistamista laitureista tai että kaavan toteutuminen saattoi vaikeutua, jos useat lomakiinteistöt vastaisuudessa haluavat samalla tavalla pysyvien oikeuksien perustamista mantereelle, ei ollut merkitystä harkittaessa tämän tapauksen käyttöoikeuksia.

3.4 Huomattava haitta tieoikeutta arvioitaessa

Jo yksityistielain edeltäjän, tilustielain 4 §:ssä edellytettiin, että jos kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten täytyy tie tehdä toisen kiinteistölle eikä siitä aiheudu sille huomattavaa haittaa, on tästä kiinteistöstä luovutettava tiehen tarvittava maa-alue. Yksitystielain 8 §:n lähtökohtana tieoikeudelle on, että siitä ei saa aiheutua millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa.¹⁰⁸ Tieoikeus ei siten saa aiheuttaa haittaa tien vaikutuspiirissä oleville kiinteistöille, vaikka yksityiseltä tieltä voi aiheutua yksittäisen kiinteistön rajat ylittäviä vaikutuksia, kuten melu ja pöly.¹⁰⁹ Kulkuyhteiden aiheuttaman haitan arvioinnissa on otettava huomioon kaikille tien vaikutuspiirissä oleville kiinteistöille aiheutuvat haitat, kunkin kiinteistön kohdalla erikseen, ei vain tieoikeuden kohteena olevan kiinteistön kannalta.¹¹⁰ Vasta

¹⁰⁸ *Markkula* 2005, s. 124. *Markkula* käyttää termiä *oikeussuojanormi* tai *haitattomuusedellytys* tieoikeuden luovuttajakiinteistölle aiheutuvasta huomattavasta haitasta.

¹⁰⁹ *HE 166/2000 vp*, s. 8.

¹¹⁰ *Airaksinen* 1964, s. 832. Ks. myös *KKO 2011:45*. Ratkaisussa korkein oikeus edellytti, että harkinnassa tien siirtämiseksi edellytykset haitan arvioinnissa ovat samat kuin uutta tietä tehtäessä yksityistielain 8 §:n mukaisesti. Haitan arviointi oli tehtävä kattavasti niin, että myös tien siirron kohteena olevan kiinteistön haitat arvioidaan riittävästi.

huomattava haitta¹¹¹ estää tieoikeuden perustamisen suunniteltuun paikkaan.¹¹² Este on ehdoton.¹¹³ Huomattavaa haittaa ei voi rahalla korvata.

Tieoikeudesta aiheutuu yksityistielain mukaan huomattava haitta etenkin, mikäli se kohdistuu rasittavana toisen asuintonttiin tai puutarhaan.¹¹⁴ Tällöin tieoikeutta ei voida myöntää. Tämä todettiin korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1990:153, jossa yhteisen vesijätön osakastiloille ei voitu perustaa tieoikeutta tilan talouskeskuksen kautta, koska tieoikeudesta aiheutui sanotulle tilalle yksityistielain 8 §:ssä tarkoitettua huomattavaa haittaa.¹¹⁵ Tiestä ja sen käyttämisestä aiheutuvan haitan vuoksi voitiin tieoikeus siirtää toiseen paikkaan, kuten korkein oikeus palauttaessaan asian toimitukseen kehotti toimitusmiesten tutkimaan.

Yksityistielakiin lisättiin säännös 9 a (555/1995) sen varalle, että tieoikeuden käyttämisen aiheuttama haitta saattaa muuttua kiinteistölle tai toisille tieosakkaille kohtuuttomaksi.¹¹⁶ Myös elinkeinonharjoittajalle myönnetyn tieoikeuden käyttämisen aiheuttamaan kohtuuttomaan haittaan sovelletaan yksityistielain 10.3 §:n (555/1994) mukaan samanlaista menettelyä. Tällaisissa tilanteissa täytyy olla mahdollisuus järjestää tieosakkaan tieyhteys uudelleen niin, että kohtuuton haitta voidaan poistaa. Tieoikeus voidaan lakkauttaa. Lakkauttamisen edellytys on, että tieosakkaalle annetaan 9 §:n mukainen lisätieoikeus toiseen ennestään olevaan tiehen tai perustamalla 8 §:n mukainen perustieoikeus uuden tie tekemiseksi. Jos kohtuutonta haittaa ei voida poistaa tieoikeuden järjestelyin, on haittaa aiheuttavan tieosakkaan

¹¹¹ *Hurmeranta ym.* 2011, s. 17. Suomen lainsäädännössä on useita eriasteisia haitan määritelmiä (muun muassa kohtuuton, huomattava, merkittävä, merkityksellinen ja vähäinen haitta), joille ei ole asetettu euromääräisiä kynnyksarvoja. Haitan merkityksellisyyttä voidaan arvioida suhteessa maanomistuksen määrään tai sen mukaan, kuinka suuri haitta absoluuttisesti on.

¹¹² *HE 166/2000 vp*, s. 8.

¹¹³ *Markkula* 2005, s. 125 ja 134. Yksityistielain 8 §:ä sovellettaessa on kuitenkin pidettävä mielessä, että tieoikeuden perustamista on tarkasteltava kokonaisvaltaisesti ottaen huomioon, että sekä tarkeysedellytyksen että haitattomuusedellytyksen on molempien toteuduttava samanaikaisesti ehdottomina tieoikeuden saamisen edellytyksinä.

¹¹⁴ *KM 1957:16, s. 30 ja HE 36/1961 vp*, s. 3. Yksityistielain esitöiden mukaan tieoikeudella ja muuta tienpitoa tai tienkäyttöä muodostavilla oikeuksilla rajoitetaan maanomistajan omistusoikeutta. Näitä oikeuksia ei saa perustaa, jos ne aiheuttavat huomattavaa haittaa kiinteistölle, johon ne kohdistuvat. Näitä oikeuksia ei voi kohdistaa etenkään ”yli toisen asuintontin”, koska lainsäädännössämme vallitsee periaate, että yksityistä ei voida kohtuuttomasti rasittaa toisen yksityisen hyväksi. Ks. *Wirilander* 1979, s. 433 ja *Markkula* 2005, s. 136. *Wirilander* toteaa myös, että haitan huomattavuutta asuintontilla pidettiin ilmeisesti selviönä, koska komiteamietinnössä (*KM 157:16*) ei asiaa lähemmin perusteltu.

¹¹⁵ Ratkaisussa oli kuitenkin jäänyt selvittämättä, olisiko osakastilojen hyväksi ennestään oleva pysyvä kulkuoikeus vesijätölle pääsemiseksi muuta kautta. Tuomiolauselmassa korkein oikeus vaati asian käsittelyn palauttamista toimitusmiehille uudelleen käsiteltäväksi, koska toimituksessa ei oltu tutkittu, oliko yhteisen vesijätön osakastiloilla ennestään pysyvä kulkuoikeus vesijätölle ja miten kulkuyhteys voitiin perustaa tien suunnan suhteen tarkoituksenmukaisesti ja millekään tilalle tarpeetonta haittaa tuottamatta yksityistielain säännösten mukaan.

¹¹⁶ *HE 227/1994 vp*, s. 86.

korvattava tien käyttönsä muuttumisesta aiheutuva lisähaitta. Muiden tieosakkaiden on velvollista osallistua näihin kustannuksiin vain erityistapauksissa, esimerkiksi tieyhteyden parantuuessa oleellisesti.

Huomattavan haitan arvioinnin tieoikeutta myönnettäessä tai ennestään olevaa tietä siirrettäessä pitää perustua kiinteistörajoista riippumattomaan arviointiin. Kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten sille on perustettava kulkuyhteys, jopa toisen kiinteistön alueelle. Tästä ei kuitenkaan saa aiheutua huomattavaa haittaa kiinteistölle. Vuoden 2001 alusta yksityistielain 8 § muuttui niin, että huomattavaa haittaa ei saa aiheutua millekään kiinteistölle.¹¹⁷ Haitan suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon tien sijainti ja liikenteen määrä ja laatu. Myös tien tärkeyden ja tiestä aiheutuvan huomattavan haitan tulee olla suhteessa toisiinsa vastavuoroisuuden periaatteen mukaisesti.¹¹⁸ Tien tai tieoikeuden siirtäminen toiseen paikkaan on mahdollista yksityistielain 38 b §:n (1079/2000) mukaisesti tiestä tai sen käyttämisestä kiinteistön omistajalle johtuvan haitan poistamiseksi tai vähentämiseksi hänen omistamallaan alueilla taikka erityisistä syistä muuallekin, jos se voi tapahtua aiheuttamatta kenellekään huomattavaa haittaa. Sama koskee tien siirtämistä, milloin se on välttämätön liikenneturvallisuutta koskevan haitan poistamiseksi.¹¹⁹ Tien tai oikeuden siirtämisestä päätetään tietomittauksessa.

Huomattavaa haittaa voidaan tieoikeutta perustettaessa estää yksityistielain 11 §:n mukaisin keinoin rajoittamalla tieoikeus esimerkiksi määrättyyn vuodenaikaan, muuten rajoittamalla kuljetuksia tai antamalla rajoitettu oikeus tiehen. Haittavaikutusten rajoittamiskeinot ovat kuitenkin toissijaisia yksityistielain 7 §:n (521/1975) mukaisiin keinoihin nähden.¹²⁰ 11 §:n säädös tulee sovellettavaksi vasta, kun on todettu, että aiheutuvan haitan vuoksi tieoikeutta ei voida perustaa.

¹¹⁷ HE 166/2000 vp, s. 8.

¹¹⁸ Wiiala 1962, s. 48–50. Vastavuoroisuuden periaate toteutuu oikeudenmukaisesti *Wiialan* mukaan niin, että tieoikeuden luovuttaneella kiinteistöllä on mahdollisuus saada vastaava oikeus toiselta kiinteistöltä. Tämä korvaa kiinteistön luovuttaman etuuden. Käytännössä kiinteistön omistaja joutuu kuitenkin sietämään suurempaa rasitusta kuin tieoikeuden haltijoiden oikeuksien menetykset ovat.

¹¹⁹ HE 166/2000 vp, s. 13. Kiinteistön omistaja vastaa tien siirtämisen aiheutuvista kustannuksista silloin, kun tieosakkaiden ei voida katsoa hyötyvän tien siirrosta. Jos tie siirtämisen syynä on liikenneturvallisuus, voidaan tieosakkaat velvoittaa osallistumaan siirtämisen kustannuksiin tieyksikköjensä mukaisessa suhteessa. Jos tie palvelee siirtämisen jälkeen paremmin tarkoitustaan, kiinteistönomistaja tieosakkaiden ohella osallistuu kustannuksiin.

¹²⁰ *Wirilander* 1979, s. 460–461. *Wirilanderin* mielestä uutta tietä tehdessä 11 §:n mukainen rajoitettu tieoikeus tulee sovellettavaksi vasta, kun on todettu, että tie ei ole mikään vaihtoehdon mukaisesti tehtävissä huomattavaa haittaa aiheuttamatta.

Erityisesti uutta tietä tehtäessä ja tieoikeuksia perustettaessa voidaan yksityistielain mukaisessa tietoimituksessa suorittaa yksityistielain 38 a §:n (185/2003) mukainen tilusvaihto ilman eri määräystä, mikäli näin pystytään välttämään tiestä aiheutuva huomattava haitta. Kun kyseinen 38 a § alun perin tuli yksityistielakiin (521/1975), oli tilusvaihdoissa kyse tien eristämistä tai näihin verrattavista vähäisistä alueista, joita niiden arvoa olennaisesti alentamatta voitiin käyttää vain kyseisen kiinteistön yhteydessä.¹²¹ Tilusvaihto yksityistielain 38 a §:n mukaan voidaan yksityistietoimituksessa suorittaa, jos sillä voidaan välttää sellaisen haitan syntyminen, mikä estäisi kulkuyhteyttä koskevan järjestelyn. Myös vähäinen alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahakorvausta vastaan on mahdollista, jos osapuolet näin sopivat. Tilusvaihdosta eikä alueen siirtämisestä saa aiheutua kenellekään haittaa.¹²² Myöhemmän lakimuutoksen esitöissä (HE 163/2002) perustellaan laajennettavaksi mahdollisuutta tilusvaihtoon tai alueen siirtämistä kiinteistöstä toiseen, jos tilusjärjestelyn tekemisen tarve johtuu kulkuyhteyksien järjestämisestä esimerkiksi liikenneturvallisuuksista tai se vähentäisi kulkuyhteyksien järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia. Tilusjärjestelyt olisivat mahdollisia myös muissa tapauksissa kuin tehtäessä uutta tietä ja myös vain tietoimituksen toimitusmiesten päätöksellä, mikäli näin saataisiin aikaiseksi tarkoituksenmukainen kiinteistöjaotus.¹²³

Haitattomuusedellytys on osa maanomistusoikeuden vapauden periaatetta.¹²⁴ Kiinteistöjärjestelmän ja siihen liittyvien tieoikeuksien ja muiden rekisteröitävien käyttöoikeuksien selvyys ja tarkoituksenmukaisuus ovat julkisen vallan etu. Kiinteistölle aiheutuvaa huomattavaa haittaa ei ole yksityistielaisissa yksityiskohtaisesti määritelty. Kyseessä on ympäristölainsäädännölle tyypillinen joustava oikeusnormi, jonka soveltamiseen lainkäyttäjät on käyttänyt

¹²¹ HE 19/1974 vp, s. 3–4. Alkujaan tilusjärjestelyt tulivat yksityistielakiin lakimuutoksen esitöissä, koska oli havaittu, että aikaisemmin maanmittaustoimituksissa ei oikeuksia tiehen oltu riittävästi yksilöity. Yksityisistä teistä annetun asetuksen (690/1962) 7 §:ssä oli määräys toimitusmiesten ilman eri määräystä suorittamasta *rajankäynnistä*, mutta säännös haluttiin lakiin. Samalla haluttiin säädettävän muistakin toimenpiteistä, jotka olivat tietoimitusten yhteydessä tarpeellisia. Yksityistielakiin ehdotettiin lisättäväksi uusi 38 a §, jossa säädettäisiin toimitusmiesten suorittamista toimenpiteistä. Kyseinen tilusvaihto tieoikeuden myöntämiseksi uutta tietä varten saatettiin tehdä joko omistajan vaatimuksesta tai toimitusmiehet voivat suorittaa sen ilman eri määräystä. Lakimuutos tuli voimaan lakina yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta (521/1975).

¹²² Markkula 2005, s. 140–141.

¹²³ HE 163/2002 vp, s. 5–7. Seuraavat tilusjärjestelyjä koskevat muutokset olivat esillä hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta (HE 163/2002 vp). Esityksessä ehdotetaan laajennettavaksi mahdollisuutta suorittaa tilusjärjestelyjä tietoimituksen yhteydessä, myös muussa tapauksessa kuin järjestelytarpeesta tieoikeuden myöntämisestä uutta tietä varten tai tien tekemisestä. Ks. myös *Wirilander* 1979, s. 461–462 ja *Repo* 1995, s. 110–112. *Repo* käsittelee myös mahdollisuutta käyttää tilusvaihdon vaihtoehtona rahana suoritettavaa täyttä korvausta.

¹²⁴ Markkula 2005, s. 133.

paljon harkintavaltaa. Mikä tahansa kielteinen vaikutus ei ole huomattava haitta. Haittamuusedellytyksen sisältö on täsmentynyt vähitellen oikeuskäytännössä, vaikka lukuisten korkeimman oikeuden ratkaisujen perusteella haitan arviointi on ollut erityisen hankalaa. Korkein oikeus on ratkaisussaan KKO 2008:101 todennut, että tieoikeuden etujen ja haittojen arvioinnissa on otettava tutkittavaksi kaikki asiaan vaikuttavat seikat ja haittaa on arvioitava kunkin kiinteistön arvon ja käyttömahdollisuuksien menetyksen perusteella.¹²⁵ Kuitenkaan yksityistielain 38 b §:n mukaisen huomattavan haitan arviointia ei voida suorittaa haittojen keskinäisen vertailun pohjalta, kuten korkein oikeus on todennut ratkaisussaan KKO 2011:45.¹²⁶

3.5 Tieoikeus sopimusteitse

Yksityistielaisissa tieoikeus perustetaan vain toimituksessa. Ennen yksityistielainsäädännön voimaantuloa oli tilustielain 21 §:ssä säännös, jonka perusteella oli mahdollista saada aikaan pysyvä käyttöoikeus tietä varten pelkän sopimuksen perusteella. Sopimukselta edellytettiin, että se oli kirjallinen, todistajien vahvistama ja jätetty viranomaiselle säilytettäväksi. *Markkulakin* mainitsee, että yksityistielakia sovelletaan myös toimitusteihin rinnastettaviin sopimusteihin, jotka ovat syntyneet ennen yksityistielain voimaantuloa.¹²⁷ Säännös sopimustiestä on myös yksityistielain 21 §:ssä. Koska sopimustie on tämän säännöksen mukaan vain sopimuksen osapuolia koskeva, se on pysyvyydeltään heikompi kuin yksityistielain mukainen tieoikeus.¹²⁸ Täten sopimusperustainen kulkuoikeus kannattaa vahvistaa 49 §:n mukaisesti tietoimituksessa 8 §:n mukaiseksi perustieoikeudeksi. On myös huomattava, että rasitetulle kiinteistölle tiestä aiheutuva huomattava haitta on sopimuksesta huolimatta tieoikeuden perustamisen ehdoton este, jota ei korvauksellakaan voi kompensoida. Jos sopimustie

¹²⁵ Tässä ratkaisussa peruskysymyksenä kuitenkin oli rantaosayleiskaavan vahvistamiseen liittyvä olosuhteiden olennainen muutos, jonka perusteella tieoikeuden perustaminen voitiin ottaa yksityistielain 103 §:n mukaan uudelleen tutkittavaksi. Kyseisessä rantaosayleiskaavassa on RA-alueeksi merkittyjen kiinteistöjen tieoikeuden haittamuusedellytys arvioitu jo rantaosayleiskaavan valmistelun yhteydessä. Kaavan toteutuminen muuttaa maankäyttöön liittyviä olosuhteita niin, että tieoikeutta on perusteltua arvioida uudelleen.

¹²⁶ Ratkaisuselostuksessaan korkein oikeus toteaa, että tien siirtämiseen vaikuttavaa huomattavaa haittaa ei voida arvioida haittojen keskinäisen vertailun perusteella niin, että punninnassa otettaisiin huomioon haitat, jotka aiheutuvat tiestä rasitetulle kiinteistölle ja muille tien osakkaille, ja toisaalta ne haitat, jotka arvioidaan aiheutuvaksi tien siirrosta muille kiinteistöille. Haittojen vertailun on oltava itsenäistä, ei toisistaan riippuvaa.

¹²⁷ *Markkula* 2005, s. 35. Näitä teitä ovat *Markkulan* mukaan ennen naapurussuhdelain voimaantuloa ja tilustielain syntyneet sopimustiet, naapurussuhdelain aikaiset sopimustiet ennen tilustielain voimaantuloa ja tilustielain aikaiset sopimustiet, jotka perustuivat tieoikeussopimukseen tai tienpitosopimukseen. Ks. myös *Väyrynen* 2012, s. 34.

¹²⁸ *Markkula* 2005, s. 131.

on kiinteistön omistajan oma tie, ei yksityistielaki sitä koske. Kuitenkin yksityistielain 11 luvun tien tai tiehen liittyvien oikeuksien lakkauttaminen koskee myös sopimusteitä.

Sopimusteihin kuuluivat *Filppu* määritelmän mukaan yksityiset tiet, joihin vain kiinteistön omistajalla tai haltijalla oli pysyvä käyttöoikeus, mutta joihin oli sopimukseen tai muuhun tahdonilmaisuun perustuva käyttöoikeus.¹²⁹ Nämä sopimustiet ovat syntyneet yksityistielain voimaantulon jälkeen. *Holma* määrittelee sopimustien tieksi, jossa tienkäyttö perustuu suulliseen, kirjalliseen tai sallimisperusteiseen sopimukseen.¹³⁰ Jos tiesopimus, tien käyttö ja tieoikeuden olemassaolo ennen yksityistielain voimaantuloa voitiin näyttää toteen, esimerkiksi todistajien tai karttojen avulla, se merkitsi, että sopimuksen haltijalla *saattoi* olla laillinen tieoikeuteen rinnastettava oikeus. Oikeuden kirjaaminen ja saaminen pysyväksi vaatii kuitenkin aina asian käsittelyn toimituksessa yksityistielain 49 §:n mukaisesti. Sopimustien paikalle on helppo vahvista pysyvä tieoikeus, koska katsotaan, että tiestä siinä paikalla ei aiheudu kiinteistölle huomattavaa haittaa.

Yksityistielain 49.1 §:n mukaan on tietöimituksessa tutkittava, voidaanko tienpitoa tai tieoikeutta koskeva sopimus hyväksyä toimituksen perusteeksi. Korkein oikeus on ratkaisussaan KKO 1997:75 päättänyt ratkaisuun, jossa asianosaisten keskinäinen sopimus tienkäytöstä voitiin jättää hyväksymättä toimituksen perusteeksi, koska sopimuksen sananmukainen noudattaminen olisi johtanut ilmeiseen kohtuuttomuuteen joitakin sopijapuolia kohtaan.¹³¹ Toisaalta korkein oikeus ei ole pitänyt ratkaisussaan KKO 2001:132 osapuolten välillä olevaa sopimusta sellaisena yksityistielain 49 §:n mukaisena tien paikasta tehtynä sopimuksena, joka olisi pitänyt hyväksyä toimituksen perusteeksi, koska sopimus koski vain tien tarkempaa sijaintia tilan alueella, mutta oikeus kulkea tilan kautta perustui tierasiteeseen. Näin tapauksessa vaadittu tien siirtäminen tuli arvioida yksityistielain 38 b §:n nojalla.¹³²

¹²⁹ *Filppu* 1983, s. 2 ja 21.

¹³⁰ *Holma* 1991, s. 407–408. Vaikka tieoikeus vahvistetaan toimituksessa uudelleen, vanhan käyttöoikeuden haltijaa ei velvoiteta maksamaan haitankorvauksia. Ja jos sijaintikiinteistön omistaja vaatii tuollaisen tien siirtämistä ja siitä aiheutuu käyttäjälle haittaa, vaatija maksaa kustannukset yksityistielain 38 b §:n mukaan.

¹³¹ Jutussa oli alun perin kyse tieoikeuksien lakkauttamisesta toimituksessa. Koska tieoikeuksien lakkauttamiselle ei ollutkaan perusteita, toimituksen osapuolet olivat toimituksen pöytäkirjan mukaan tehneet sopimuksen korvaavan tien rakentamisesta. Toimituksen hakija kielsi ja riitautti muutoksenhakukäsittelyssä sopimuksen tien rakentamisesta itselleen kohtuuttomana.

¹³² Ratkaisussa tarkoitettiin yksityistielain 38 b § sisältöä sellaisena, kuin se oli v. 1975 annetussa yksityistielain (521/1975), jossa tie voitiin siirtää vain kiinteistön omistajan omalla maalla. Lainkohta on sittemmin muuttunut (1079/2000) siten, että olosuhteiden muuttuminen kiinteistöllä ja tiestä aiheutuvan haitan poistamiseksi tie voidaan siirtää erityistä syistä muuallekin, jos siitä ei aiheudu siirrettävän tien osakkaille eikä kenellekään muullekaan huomattavaa haittaa.

Kari Kuusiniemi kommentoi ratkaisua muun muassa lausumalla, että sopimus ei ole tieoikeuden syntymisen peruste, vaan tieoikeus on pakkorasite.¹³³ Toimituksessa tutkittu ja perustettu, mahdolliseen sopimukseenkin perustuva tieoikeus on luonteeltaan kuitenkin tavanomainen yksityistieoikeus. Kuusiniemi ihmettelee ratkaisussa korkeimman oikeuden laveaa tulkintaa yksityistelain 38 b §:n soveltamista sellaisen tien siirtämiseen, joka on perustettu asianosasis-ten sopimuksella. Lisäksi tapauksessa kyseessä olevaa tietä oli käytetty 13 vuotta sen aiheut- tamatta kenellekään haittaa. Kuusiniemestä on myös vaikeaa pitää ymmärrettävänä sellaista oikeudenkäynnin lopputulosta, joka on vireille panijan kannalta epäedullisempi kuin tila, jonka muuttamiseen hän pyrki.

3.6 Tien tai tieoikeuden siirtäminen

Ennestään olevan yksityistien siirtämistä kokonaan tai osittain uuteen paikkaan koskevat pääpiirteissään samat säännökset ja samat edellytykset kuin uuden tien perustamista.¹³⁴ Vaikka kulkuyhteys olisi jo olemassa, voi olla tarkoituksenmukaista kunnossapitokustan- nusten säästön vuoksi siirtää tie toiseen paikkaan yksityistielain 8.2 §:n mukaan, jos tien siirtämisellä olemassa oleva tie lyhenisi merkittävästi. Olemassa oleva tie tai tieoikeus voi- daan kiinteistöllä siirtää toiseen paikkaan myös yksityistielain 38 b §:n (1079/2000) mu- kaan.¹³⁵ Syitä tien siirtämiselle on kiinteistön omistajalle tiestä aiheutuva tai liikenneturval- lisuudelle aiheutuva haitta, joiden vuoksi siirtämisellä tie voidaan haittaa vähentää tai poistaa kokonaan. Tie voidaan siirtää kiinteistön omistajan omistamille alueille tai erityisistä syistä muuallekin, jos se voi tapahtua aiheuttamatta kenellekään huomattavaa haittaa. Tien siirtä- minen edellyttää toimituksessa poikkeuksetta tapauskohtaista harkintaa. Uuden lain 18 §:n mukaan tien oikaisemista, leventämistä tai muuta parantamista varten tarpeellinen alue muuttuisi tiealueeksi ilman yksityistietoimitusta, jos kiinteistönomistaja antaa siihen suostu- muksen.¹³⁶ Samalla tarpeettomaksi käynyt tiealueen osa lakkaa olemasta tiealuetta.

Liikenteen lisääntyminen ilman, että kiinteistö on muuttunut ja liikenne aiheuttaa vaaraa tai haittaa kiinteistölle, voidaan tie siirtää. Liikenneturvallisuussyistä tiekunta tai tieosakas voi

¹³³ *Kuusiniemi* 2001/II.

¹³⁴ *HE 166/2000*, s. 8. Ks. myös *Hyvönen* 2001, s. 541.

¹³⁵ *HE 147/2017 vp*, s. 48. Sääntely on siirretty uuden lakiesityksen 10.2 §:ään.

¹³⁶ *HE 147/2017 vp*, s. 53–54. Lain esitöissä halutaan koota yhteen tieoikeutta koskevan 2 luvun säännökset. 18 §:ssä esitellään tieoikeutta koskeva pääsääntö, jonka mukaan tieoikeutta koskevista asioista päätetään yksi- tyistietoimituksessa sekä tästä pääsäännöstä poikkeavat ratkaisut. Poikkeuksina voidaan kiinteistönomistajan suostumuksella tehdä vähäiset tien siirrot ja parannukset, tiekunnan kokous voi lakkauttaa tarpeettomaksi käy- neen tieoikeuden ja kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi myöntää luvan kasvillisuuden tai rakennelman poistamiseen tien näkemäalueelta.

hakea tietoomitusta tien siirtämiseksi. Tiekunnalla on myös tarkoituksenmukaisuussyistä oikeus hakea tietoomitusta, jos vanhaa tietä on jatkettava rakentamalla uutta tietä tai tietä parannettaessa.¹³⁷ Kunnan tielautakunnalla on oikeus antaa asiasta lausunto, mutta sillä ei ole asianosaisen asemaa eli oikeutta hakea tietoomitusta. Tien siirtäminen ei kuitenkaan edellytä, että vanhasta tiestä tai sen käytöstä aiheutuva haitta olisi huomattava, kuten korkein oikeus toteaa ratkaisussaan KKO 2011:86.¹³⁸ Tarkoitettun haitan syntyminen edellyttää, että olosuhteet kiinteistöllä ovat muuttuneet esimerkiksi siten, että kiinteistöllä harjoitettava toiminta on voinut muuttua aikaisempaa tehokkaammaksi tai tien siirtämisellä tehtäisiin mahdolliseksi kiinteistön entistä tehokkaampi käyttö.¹³⁹ Toisaalta Korkein oikeus toteaa myös ratkaisussaan KKO 2008:112, että tien siirtämiselle ei ole estettä, vaikka siirrosta aiheutuva hyöty koituisikin vain siirtoa vaatineen kiinteistön omistajalle.¹⁴⁰ Arvioitaessa tien siirtämisestä aiheutuvaa haittaa, täytyy tutkia myös naapurikiinteistölle aiheutuva haitta. Arviointia ei kuitenkaan voi tehdä korkeimman oikeuden mielestä haittojen keskinäisen vertailun pohjalta siten, että otetaan huomioon toisaalta rasitetulle kiinteistölle tiestä aiheutuvat haitat ja toisaalta haitat tien siirrosta muulle kiinteistölle, kuten perustellaan ratkaisuselostuksessa KKO 2011:45.

Erityisestä syystä tie voidaan siirtää muuallekin, myös toisen omistamalle kiinteistölle yksityiselain 38 b §:n (1079/2000) mukaan, jos siirto tapahtuu aiheuttamatta kenellekään huomattavaa haittaa.¹⁴¹ Tien siirtäminen muualle kuin kiinteistön omistajan itsensä omistamille alueille tulee kysymykseen vain poikkeuksellisesti. Tällöin siirtämisen edellytyksiä joudutaan arvioimaan myös yksityiselain 8.1 §:n mukaisesti.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 2008:39 oli kyse tieoikeuden siirtämisestä kunnostetun asuinrakennuksen pihapiiristä toisen omistamalle kiinteistölle, koska tien siirto omalla

¹³⁷ HE 19/1974, s. 5.

¹³⁸ Korkein oikeus toteaa ratkaisun perusteluissaan, että on riittävää, kun kiinteistön omistaja kykenee selvittämään, että tien linjaus on kiinteistön nykyisen tai suunnitellun käytön kannalta haitallinen ja uudella tielinjauksella saavutetaan parempi lopputulos. Tosin kiinteistönomistajan täytyy esittää vakuuttava suunnitelma kiinteistön käytön kehittämiseksi.

¹³⁹ HE 166/2000 vp, s. 12. Ks. myös KKO 2009:51. Tässä ratkaisuselostuksessaan korkein oikeus korostaa olosuhteiden muuttumisen vuoksi aiheutuvan haitan aiheutumista kiinteistönomistajalle, sillä suunnitelmat tilan käyttämisen muuttamisesta olivat varsin alustavat. Jos tien linjauksesta ei pystytä osoittamaan haittaa, ei tien siirtämisen edellytykset täyty.

¹⁴⁰ Samassa päätöksessä todetaan myös, että rasitetun kiinteistön omistajan hakemassa yksityistietoomituksessa voi tien siirtoa anoa myös muu kuin kyseinen toimituksen hakija, mikäli vaatimus koskee samaa tietä.

¹⁴¹ HE 166/2000 vp, s. 4–5 ja 12–13. Näitä erityisiä syitä voivat olla lain esitöiden mukaan muun muassa se, että maanomistajan maalla ei ole tilaan siirrettävälle tielle tai liikenneturvallisuussyistä, jos liikenteen määrä tai laatu on muuttunut. Myös yksityiselain 13 §:n mukaiset kiinteistölle haittaa aiheuttavat tiehen liittyvien muiden oikeuksien käyttäminen, esimerkiksi puutavaran varastointi, voivat olla erityisiä syitä tien siirtämiseksi.

kiinteistöllä ei ollut mahdollinen maasto-olosuhteiden vuoksi. Korkein oikeus toteaa ratkaisunsa perusteluissa, että tiet ja tieoikeudet on tarkoitettu palvelemaan kiinteistöjen tarpeita, jotka voivat eri syistä muuttua, mutta tieoikeuden siirron erityisedellytykset eivät kuitenkaan tulleet tapauksessa selvitettyiksi. Asia päätettiin palauttaa yksityistietoimitukseen uudelleen käsiteltäväksi.

Oikeusneuvos *Lauri Lehtimaja* jätti erimielisenä lausunnon päätökseen. Hänen mielestään olosuhteet kiinteistöllä olivat muuttuneet ja asuinrakennuksen käytölle aiheutuva haitta oli poistettavissa tien siirrolla. Poikkeuksellisessa tapauksessa on tien siirtämiseksi punnittava rasitetulle kiinteistölle aiheutuvan haitan suuruutta ja toisaalta tien siirtämisestä muille aiheutuvan haitan määrää. Tässä harkinnassa ei kuitenkaan voi ottaa huomioon seikkoja, joilla ei lain mukaan ole merkitystä tieoikeuden perustamisen tai lakkauttamisen kannalta. *Lehtimajan* mielestä korkeimmalla oikeudella ei myös ollut mahdollisuutta käytössä olevan aineiston perusteella arvioida tien siirrosta ehdotettuun paikkaan jollekin muulle taholle aiheutuvaa huomattavaa haittaa ja perusteluillaan piti tarkoituksenmukaisena palauttaa asia yksityistietoimituksessa uudelleen käsiteltäväksi.

Kommentoidessaan ratkaisua *Tapio Määttä* piti korkeimman oikeuden perusteluja onnistuneina ja osoitti vastaavissa tilanteissa edellytettävää tapauskohtaista harkintaa.¹⁴² Hänen mukaansa ratkaisun perusteluissa korostetaan, että olosuhteiden muuttumisen vuoksi kiinteistöjen käyttötarpeet voivat muuttua ja tiettyjen edellytysten täytyessä voi olla peruste muuttaa kiinteistöjen välisiä oikeussuhteita, esimerkiksi rasitteita.

3.7 Tieoikeuden lakkautus

Tieoikeus, joka on annettu tietoimituksessa taikka tielautakunnan tai tiekunnan päätöksellä yksityistielain säännösten mukaan on pysyvä käyttöoikeus ja se on voimassa muun kiinteistöön kohdistuvan oikeuden estämättä. Tieoikeuden pysyvyys ei edellytä sen merkitsemistä kiinteistörekisteriin.¹⁴³ Nykyään tieoikeus yleensä merkitään kiinteistörekisteriin ja merkintä helpottaa tieoikeuden selville saamisen sitä haluavalle.

¹⁴² *Määttä* 2008/II.

¹⁴³ *Airaksinen* 1964, s. 827–828. Rekisterimerkintä ei luo tieoikeutta, vaan se hetki, jolloin tieoikeuden perustamista koskeva päätös on saanut lainvoiman.

Tieoikeus ei lakkaa ilman lakkautusta.¹⁴⁴ Yksityistielain 84 §:n (1079/2000) edellyttämä olosuhteiden muutos on edellytys tien tai sen osan lakkauttamiselle.¹⁴⁵ Tie tai sen osa voidaan lakkauttaa, jos tietä tai sen osaa varten tarpeellista aluetta ei 8.1 §:n nojalla voi saada tai tie tai sen osa muuttuneiden olosuhteiden takia ei ole enää kenellekään tieosakkaalle välttämätön tai se on käynyt tarpeettomaksi tai jos yleinen tarve vaatii sen lakkauttamista.¹⁴⁶ Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1996:32 (Ään.) entistä tiealuetta oli tietoimituksessa liitetty viereisiin kiinteistöihin, ja erään kiinteistön omistaja halusi kieltää kulun tilansa alueella olevalla tiellä.¹⁴⁷ Tie ei ollut minkään kiinteistön tarkoituksenmukaiselle käytölle tärkeä ja kulku oli kaavassakin osoitettu toisesta suunnasta. Muutoksenhaun yhteydessä todettiin, että oli jäänyt perusteellisesti selvittämättä, oliko tie lakkautettu moitteettomassa järjestyksessä. Asian selvittämiseksi korkein oikeus päätti palauttaa ratkaisun uuteen toimitukseen, jossa asia selvitetään ja menetellään muutoinkin laillisesti. Tie voidaan lakkauttaa myös tietoimituksessa, jota tiekunnalla on oikeus hakea.¹⁴⁸ Toisaalta toimituksessa perustettu tieoikeus tai rasite, vaikka tietä ei olisikaan rakennettu, on voimassa.¹⁴⁹ Myös tarpeettomaksi jäänyt tierasite voidaan ratkaista ja poistaa rekisteristä vain yksityistietoimituksessa, kuten KKO:n ratkaisussa KKO 1990:125 päätettiin.¹⁵⁰ Tieoikeus ei lakkaa sillä perusteella, että kiinteistö, jolle tieoikeus kuuluu, siirtyy uudelle omistajalle.¹⁵¹

¹⁴⁴ *Wirilander* 1979, s. 626 ja *Repo* 1995, s. 171. *Wirilanderin* mukaan tierasitteita ei voi yksityistielain mukaan lakkauttaa muutoin kuin lakkauttamalla yksityistie. Ks. myös *Hyvönen* 2001, s. 541. *Hyvönen* sanoo, että edes tien siirtäminen ei merkitse vanhan tien lakkaamista, vaan vanha tie lakkautetaan tietoimituksessa.

¹⁴⁵ *HE 227/1994 vp*, s. 89. Tarpeettomaksi käyneellä tiellä viitataan esimerkiksi uuden yleisen tien tekemiseen ja näin yksityisen tien merkityksen vähenemiseen. Myös sellainen ennestään oleva tie, jolle ei voida perustaa yksityistielain 8 §:n mukaista tieoikeutta, tulisi voida lakkauttaa. Edellytyksenä lakkauttamiselle on, että tie ei ole kenellekään osakkaalle välttämätön. Selvyyden vuoksi haluttiin säilyttää säännös siitä, että tarpeeton tie voidaan lakkauttaa. Myös tarpeettomaksi käynyt tien osa voidaan lakkauttaa, jopa toimitusmiesten aloitteesta. Ks. myös *Hyvönen* 2001, s. 542. *Hyvösen* mukaan olosuhteiden muutos on olennaista yksityistien lakkauttamisessa.

¹⁴⁶ *HE 166/2000 vp*, s. 19. Rautateiden nopeuksien lisääntyminen saattaa aiheuttaa tarpeen poistaa tai siirtää rautateiden tasoristeyksiä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Puolustusvoimien varomääräysten aiheuttamat tarpeet saattavat aiheuttaa tarvetta järjestellä yksityisiä teitä.

¹⁴⁷ Ratkaisussa oli kuitenkin keskeisin kysymys kunnan puhevallasta yksityistietoimituksessa. Yksityistielain 44.5 §:n mukaan kunnalla on puhevalta tien sijoittamisen osalta, sillä säännöksellä halutaan turvata kunnan mahdollisuus vaikuttaa tiestön suunnitteluun. Ratkaisusta eri mieltä ollut oikeusneuvos *Raulos* oli kuitenkin sitä mieltä, että kunnalla ei ollut jutussa puhevaltaa, koska kunnan kiinteistölle ei vaadittu tieoikeutta eikä perustettu rasitetta.

¹⁴⁸ *HE 147/2017 vp*, s. 19 ja 50–51. Uudistettavan yksityistielain 12 §:n mukaisesti tiekuntien lakkauttamisenkin voisi tapahtua ilman yksityistietoimitusta yksityishenkilöille aiheutuvan kuluriskin lieventämiseksi.

¹⁴⁹ *Holma* 1982, s. 66. *Holma* mainitsee tilanteen, jossa lakkaamislain eli ojalain 1 §:n perusteella tieoikeus ei lakkaa, vaikka tietä ei olisi rakennettukaan ja tieoikeus on herätettävissä henkiin ilman uutta tietoimitusta.

¹⁵⁰ Jutussa oli yksityistietoimituksessa perustettu uusi tie-, venevalkama- ja autopaikkaoikeus sekä oikeus tien saarikiinteistöjen hyväksi. Lohkomistoimituksessa perustetut rasiteoikeudet jäivät voimaan ja ne oli ratkaistava uudessa tietoimituksessa jakolain 239 a §:n (359/1962, kumottu) mukaisesti.

¹⁵¹ *Repo* 1995, s. 31. Ks. myös *Wirilander* 1979, s. 584.

Tieosakkaalle kuuluvan tieoikeuden lakkauttamisesta säädetään vielä erikseen, että jos tieosakkaan tien käyttö on muuttunut niin, että siitä aiheutuu kiinteistölle, jolla tie on tai toiselle tieosakkaalle kohtuutonta haittaa, voidaan tieosakkaalle kuuluva tieoikeus lakkauttaa tietoituksessa yksityistielain 9 a §:n (555/1995) mukaisella menettelyllä. Lakkautettavan tieoikeuden sijaan voidaan osakkaalle tietoituksessa myöntää 8.1 §:n mukainen perustieoikeus tai 9.1 §:n mukainen lisätieoikeus. Tieosakkaaseen rinnastaen vastaavilla perusteilla voidaan 10 §:n mukainen elinkeinonharjoittajan tieoikeus järjestää tarkoituksenmukaisesti toisen ennestään olevan tien kautta.

Jos tie olisi siirrettävä toiseen paikkaan, olisi ennestään oleva tie lakkautettava ja uusi tie perustettava. Tämä voidaan suorittaa samanaikaisissa yksityistielain 5 luvun mukaisissa tietoituksissa. Yksityistielain 84.2 §:n mukaisesti tie, jonka korvaa toinen tie, voidaan lakkauttaa lakkautusedellytysten täytyessä muustakin syystä olevan toimituksen yhteydessä toimitusmiesten aloitteesta. Yksitystien tieosakas ei vapaudu tieosakkuudesta ja siten myös tienpitovelvollisuudesta sillä perusteella, että olosuhteiden muututtua hänen kiinteistöään varten ei tietä tarvita.¹⁵² Yksityistielain mukaan kiinteistön sijainti tien vaikutuspiirissä riittää, että kiinteistö säilyy tieosakkaana.

Tieoikeuden lakkaamista koskevaa säännöstö on säilynyt uuden yksityistielakiuudistuksen esityksen 11–13 §:ssä nykyisen lain kaltaisena.¹⁵³ Lakkauttamisen edellytyksenä on, että tie ei saa olla kenellekään välttämätön ja kulkuyhteydet on samalla järjestettävä uudelleen antamalla niitä varten tarpeelliset oikeudet. Maanmittauslaitos on esittänyt lakiesitykseen antamassaan lausunnossa, että pitäisi harkita tieoikeuden poistamisesta päättämisen sisältyvän tiekunnan kokouksessa päätettäväksi asiaksi.¹⁵⁴ Maa- ja metsätalousvaliokunta haluaa omassa lausunnossaan lakiesityksestä tarkentaa, että tiekunnan kokouksessa lakkautettava tieoikeus koskisi vain ennestään olevalle tielle myönnettyä lisätieoikeutta.¹⁵⁵ Lakiesityksen

¹⁵² *Wirilander* 1979, s. 626.

¹⁵³ *HE 147/2017 vp*, s. 50–51.

¹⁵⁴ *MML, lausunto* 2017, s. 4. Voimassa olevassa yksityistielain 64 §:ssä on lueteltu tiekunnan kokouksessa erityisesti päätettävät asiat. Luettelossa ei mainita tieoikeuden lakkauttamista. Sen sijaan selvitettyä tienpitovelvollisuutta, voidaan 28.2 §:n mukaan tieoikeus tiekunnan kokouksen päätöksellä lakkauttaa, jos tietä ei enää kiinteistöä varten tarvita. Maanmittauslaitos esittää lausunnossaan harkittavaksi tieoikeuden poistamisesta päättämisen olevan tiekunnan kokouksen päätettävä asia.

¹⁵⁵ *MmVL 5/2018 vp*. Maa- ja metsätalousvaliokunta haluaa tarkentaa 58 §:n tieoikeuden lakkauttamista vielä niin, että vain tiekunnan perustama lisätieoikeus voidaan lakkauttaa tiekunnan kokouksessa. Uuden lakiesityksen 58.2 §:ään tiekunnan kokouksesta päätettävistä asioista, on kohtaan 11 kirjattu tieoikeuden perustaminen ennestään olevaan tiehen tai tieoikeuden lakkauttaminen. Lakiesityksen 3 §:ssä määritellään, että ennestään oleva tie on alue, johon on jo perustettu tieoikeus ja että lisätieoikeus perustetaan ennestään olevaan tiehen.

18 § tarjoaa useita helpotuksia tieoikeuden lakkauttamiselle. Tiekunnan kokouksessa voidaan esityksen mukaan lakkauttaa tieosakkaan vaatimuksesta yksittäinen tieoikeus tai yksityistien yhteyteen perustettu oikeus varastoa, autopaikkaa tai venevalkamaa varten, jos oikeutta ei enää tarvita. Eräässä lakiesityksestä annetussa lausunnossa esitettiin huoli tien lakkauttamistilanteesta sähkö- ja viestintäjohtojen sijoittamisesta.¹⁵⁶ Useamman tiekunnan yhdistäminen, jakaminen tai lakkautus voidaan uudistettavan lain 63 §:n mukaan tehdä tietoituksen lisäksi kyseisten tiekuntien yhteisellä päätöksellä.¹⁵⁷ Tiekunnan lakkauttamisesta olisi tiekunnan ilmoitettava kiinteistörekisterinpitäjälle. Yksitystielakiuudistuksen mukaan tieoikeus lakkaa myös, kun yksityistie muuttuu kaduksi ja MRL:n 86.3 §:n mukainen kadunpitopäätös on tehty.¹⁵⁸

¹⁵⁶ *MTK ry* 2017, s. 5–6. *MTK* esittää varovaisena kantanaan, että koska yksityistien alle jäänyt maapohja voidaan tulkita menetetyksi maa-alueeksi, vaikka omistusoikeus säilyykin, on kokonaisuutena arvioiden kaikkien johtojen sijoittaminen samaan paikkaan vähäisempi haitta. Tiehen sijoitetut johdot vapauttaisivat siten kiinteistön muuta osat ja vähentäisivät muualle kohdistuvia haittoja. Ongelmana pidettiin kuitenkin muun muassa johtojen ja verkkojen asemaa tietä siirrettäessä tai lakkautettaessa.

¹⁵⁷ *HE 147/2017 vp*, s. 79–80.

¹⁵⁸ *HE 147/2017 vp*, s. 115. Hallituksen esityksen 13 §:ssä tarkoitetaan asemakaava-alueella yksityistien liikenteen siirtymistä kadulle, jonka kadunpitovelvollisuus myös näin siirtyy kunnalle.

4 TIEOIKEUDEN SYNTYMISEN ERITYISTILANTEITA

4.1 Rasite ja rasite tieoikeutena

Tierasitteiksi tulkittavia käyttöoikeuksia on perustettu jo 1700-luvulla suoritetuissa isoja-oissa.¹⁵⁹ Rasite ja rasiteoikeus ovat esiintyneet suomalaisessa oikeuskirjallisuudessa usein toistensa synonyymeinä. Lainsäädännöstä ei löydy rasitteen määritelmää, mutta KML:n mukainen rasite on lain esitöiden mukaan ”sellainen kiinteistöön kohdistuva käyttöoikeus, jolla pyritään ensi sijassa edistämään oikeutetun kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä ja joka on perustettu tai perustetaan kiinteistönmuodostamista koskevan lainsäädännön nojalla”.¹⁶⁰ Sisällön osalta rasiteoikeus aiheuttaa rajoituksen oikeuden kohteena olevan kiinteistön omistajan käyttövaltaan. Johdonmukainen seuraus tästä on, että rasiteoikeus kohdistuu kiinteistöön.¹⁶¹ Rasiteoikeuden voimassaolon käsitettä määriteltäessä kiinnitetään huomiota rasiteoikeuden voimassaoloon, sitovuuteen omistajanvaihdoksissa ja rasiteoikeuden suhteeseen muihin samaan kiinteistöön kohdistuviin oikeuksiin nähden.¹⁶² Rasiteoikeus kuvaa *Wirilanderin* mukaan henkilön oikeusasemaa esimerkiksi kiinteistötoimitusten asianosaisena.¹⁶³ Käsitettä rasite ei käytetä kuvaamaan henkilön oikeusasemaa, vaan rasite on rasitenormiston mukainen maankäyttömääräys. *Hyvönen* huomauttaakin, että tieoikeudessa tieoikeuden haltijan oikeusasema on erotettava tieoikeuden oikeusperusteesta.¹⁶⁴

Yksityistielain mukainen tieoikeus on kiinteistörasitteen luontoinen oikeus.¹⁶⁵ Se on voimassa muun kiinteistöön kohdistuvan oikeuden estämättä. Rasite on muun muassa kiinteistöjen välinen keskinäinen pysyvä määräys, jolla toisen kiinteistön aluetta saadaan käyttää toisen kiinteistön käytöstä aiheutuvia tarpeita tai tiettyä tarkoitusta varten. Kyseinen määräys on oikeus, muun muassa vedenotto-oikeus toisen kiinteistöllä olevasta kaivosta tai oikeus venevalkamaan. Voimassa oleva lainsäädäntö sisältää lukuisia maankäyttömääräyksiä, joissa ei käytetä rasitteen nimeä, vaikka niiden sisältö ja tarkoitus rinnastetaan rasitteiksi

¹⁵⁹ *Filppu* 1983, s. 7.

¹⁶⁰ *HE 227/1994 vp*, s. 56.

¹⁶¹ *Wirilander* 1979, s. 229. *Wirilander* laajentaa rasitteen muodostumisen piiriä laajemmalle kuin vain tilojen väliseksi. Hänen mukaansa dominanssina eli rasitteeseen oikeutettuna voi olla laitos tai vesioikeudellinen yritys. Myös kumotun tilustielain 25 §:n mukaan dominanssina tuli kyseeseen muukin käyttöyksikkö kuin tila.

¹⁶² *Wirilander* 1979, s. 10–18.

¹⁶³ *Wirilander* 1979, s. 30. *Wirilander* toteaa lisäksi, että ensimmäisen kerran oikeuskäytännössä korkeimman oikeuden ratkaisu KoO 1966 II 50 tarjoaa esimerkin siitä, miten käsitettä rasiteoikeus on käytetty hyväksi tuomioistuimen ratkaisua perusteltaessa. Tapauksessa oli kyse siitä, oliko naapuritilan omistajalla rasiteoikeuden luontoinen käyttöoikeus toisen tilan kaivoon.

¹⁶⁴ *Hyvönen* 2001, s. 505–506.

¹⁶⁵ *Kuusiniemi – Peltomaa* 2000, s. 60. Myös *Airaksinen* 1964, s. 825.

nimettyihin maankäyttömääräyksiin.¹⁶⁶ Ensimmäisenä mainitaan yksityistielain mukainen tieoikeus. Käytännön tarpeet ovat edellyttäneet tieoikeudelle laajempaa soveltamisalaa kuin rasiitteen käsite sisältää.¹⁶⁷ Rasite perustetaan vain kiinteistön tarpeisiin toiseen kiinteistöön kohdistuvana rasiitteena, mutta tieoikeus on voitu perustaa jo yksityistielain voimaan tullessa laitoksen, rakennuksen, kaivoksen ja lisäksi vielä elinkeinonharjoittajan tarpeisiin.¹⁶⁸

Rasite ei ole henkilökohtainen oikeus vaan se liittyy aina kiinteistöön, jonka henkilö omistaa.¹⁶⁹ Kiinteistön luovutuksessa kiinteistönomistaja voi luovuttaa oikeuden rasiitetiehen.¹⁷⁰ Korkein oikeus päätyi ratkaisussaan KKO 2009:50 myös tulokseen, että kiinteistön kauppakirjassa ostajalle annetut tie- ja venevalkamaoikeus olivat kiinteistökohtaisia rasiiteoikeuksia, eivät alkuperäisen ostajan henkilökohtaisia oikeuksia.

Ratkaisussa oli lähtökohtana vuonna 1911 tapahtunut määräalan luovutus, jossa lohkomistoi-
mituksessa ei ollut merkitty perustettuja kulku- ja venepaikkaoikeuksia karttaan eikä toimitus-
pöytäkirjaan, mutta maarekisterin rasiitteita koskevassa kohdassa viitattiin kauppakirjaan.
Kauppakirjassa oli ehto, että *ostaja* sai oikeuden tiehen ja vene- ja uimapaikkaan. Myöhem-
mässä toisen määräalan kaupassa kauppakirjaan oli merkitty, että ostajan piti kunnioittaa myy-
jän aiemmin tekemiä sopimuksia, kuten oikeutta kulkea sekä vene- ja uimapaikkaoikeutta.
Rasitetta koskeva ehto ei kuitenkaan riidattomasti osoita, oliko rasite tarkoitettu kiinteistö- vai
henkilökohtaiseksi, mutta koska myöhemmässä kaupassa ostaja sitoutui kunnioittamaan aikai-
semmin toisen tilan omistajalle annettuja oikeuksia, tämä viittaa siihen, että oikeudet oli tar-
koitettu tilakohtaisiksi. Korkein oikeus arvioi asiaa myös niin, että asiassa ei ollut esitetty sel-
vitystä siitä, että tyypillisesti kiinteistön pysyvää käyttötarkoitusta palvelevat oikeudet olisi
tarkoitettu vain ostaja henkilökohtaisiksi oikeuksiksi.

Tilan hyväksi aikanaan perustetun tierasitteen voimassaolo siitä muodostettujen lohkotilojen
hyväksi on jakanut mielipiteet korkeimmassa oikeudessa, kuten ratkaisu KKO 1995:179 on

¹⁶⁶ Wirilander 1979, s. 72. Ks. myös Hyvönen 2001, s. 521–523. Hyvönen pohtii tieoikeuden ja rasiiteoikeuden välistä suhdetta ja eroavuutta historiallisena ja periaatteellisena ongelmana yksityistielain lainvalmistelutöissä. Ongelmaa ei enää pidetty KML:n perusteluissa tärkeänä.

¹⁶⁷ Hyvönen 2001, s. 517. Ks. myös KM 1957:16, s. 29. Jo voimassa olevan lain valmistelua varten vuonna 1952 asetettu komitea oli sitä mieltä, että tietarkoituksiin luovutettu käyttöoikeus, tieoikeus on jakolain mukaista tierasitetta laajempi.

¹⁶⁸ KML 15.1 §:n (1159/2005) mukaan rasite saadaan perustaa, jos siitä sovitaan ja se on kiinteistölle tarpeellinen.

¹⁶⁹ Noponen 1932, s.8 ja 57–58, Wirilander 1979, s. 25–26. Ks. myös MML, *Maanmittauslaitos a.* Rasitetoimitusta tarvitaan, kun halutaan perustaa uusia tai käsittelä olemassa olevia rasiiteoikeuksia. Kiinteistötoimituksessa voidaan perustaa, siirtää, poistaa tai muuttaa vain laissa luetellut rasiitteet.

¹⁷⁰ Hyvönen 1970, s. 40 ja 135. Kiinteistön omistaja voi rasiiteoikeuden haltijana määräalan kiinteistöstä luovuttaessaan luovuttaa saajalle oikeuden kiinteistön alueella sijaitsevaan rasiitetiehen, jota luovuttajalla ja hänen omistamallaan kiinteistöllä on ollut oikeus käyttää.

osoittanut.¹⁷¹ Ratkaisun aikaan voimassa olleen jakolain 190 §:n mukaan toimitusmiesten oli lohkomisessa tutkittava ja järjestettävä muodostettavan tilan tien tarpeet lain 116 ja 116 a §:n mukaisin vaihtoehdoin. Korkeimman oikeuden mielestä kaikkien tapausten ratkaiseminen samalla kaavamaisella säännöllä ei ollut perusteltua. Keskeinen tulkinta oli annettu toimituskäytännössä vakiintuneelle tulkinnalle, minkä mukaan emätilan rasitteet siirtyvät lohkotilan hyväksi.

Rasite on perustettava niin, että sen tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja että rasitteesta tai sen käyttämisestä ei aiheudu toisen kiinteistölle tai ympäristölle tarpeetonta haittaa eikä kenellekään suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä.¹⁷² Tierasiteen syntymistä arvioitaessa ei kuitenkaan tien käytön määrä tai käyttötiheys ole ratkaiseva kuten on todettu korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 2000:111.

Ratkaisussa yhteisen tien siirryttyä siihen rajoittuvaan osakastilaan ojalain nojalla, katsottiin toisen osakastilan saaneen pysyvän rasiteoikeuden tähän lakaneeseen yhteiseen tiehen. Yhteinen tie oli ollut ainoa kulkuyhteys tälle tilalle. Korkeimman oikeuden ratkaisun perusteissa todettiin, että tietä ei voitu lakkauttaa, koska olosuhteissa ei ollut tapahtunut muutosta niin, että tie ei ollut enää kenellekään tieosakkaalle tarpeellinen. Ei myös pystytty osoittamaan, että tiestä aiheutui huomattavaa haittaa rasitetulle tilalle. Tilakohtaisesti tarkasteltuna tie oli edelleen tarpeellinen.

Kari Kuusiniemi aloitti kommenttinsa tapauksesta selostamalla perustuslain säätämisyjärjestyksessä annetun ojalain tarkoitusta.¹⁷³ Lailla haluttiin kiinteistörekisterijärjestelmän selkiyttämiseksi lakkauttaa yhteisiä alueita, muun muassa yhteisiä teitä. Yhteisalueen osakkaan oikeus muuttui rasiteoikeudeksi, omistusoikeus pysyväksi käyttöoikeudeksi. Tapauksessa oli riidattonta, että osakastilalle oli syntynyt pysyvä käyttöoikeus lakkautetun yhteisen tien alueeseen ja tarpeellinen kulkuyhteys tuli turvata pysyvällä rasitteella. Yhteisen tien alue oli kartassa merkitty tieksi, joten tien käytön tosiasiallista määrää ja käyttötiheyttä ei voitu pitää ratkaisevana. Myös *Kuusiniemen* mielestä rasiteoikeuden lakkauttamisperusteiden ei näytetty täyttyneen ja rasitteen asema kiinteistökohtaisena, ei omistajakohtaisena maankäyttömääräyksenä oli hyvin perusteltu. *Kuusiniemi* ennakoi myös, että rasiteoikeuden olemassaoloa saatetaan

¹⁷¹ Ratkaisussa on Maanmittauslaitos korkeimmalle oikeudelle antamassaan lausunnossa todennut, että emätilan hyväksi voimassa olevat rasitteet ovat lohkomisen jälkeen voimassa kaikkien siitä muodostettujen tilojen hyväksi, ellei muuta ole päätetty. Oikeuskirjallisuudessa on esitetty käsityksiä sekä rasitteiden siirtymisen että sen puolesta, että rasitteet eivät tule voimaan, ellei toimituksessa niin päätetä. Tässä ratkaisussa kyseessä oleva tila oli asumaton viljelystila, jonne oli kulkuyhteys toisen yksityistien kautta ja vaadittu kulkuyhteys olisi kulkenut läheisen tilan talouskeskuksen välittömässä läheisyydessä.

¹⁷² *Ekroos ym.* 2012, s. 97. Myös *Wirilander* 1979, s. 459.

¹⁷³ *Kuusiniemi* 2000/II.

joutua käsittelemään vuosikymmenien päästä, joten on järkevämpää kytkeä rasitteen edellytykset kiinteistökohtaiseen kulkutarpeeseen kuin aikanaan vallinneeseen tien todelliseen käyttöön.

Rasitteita perustettaessa tai rasitelainsäädännössä ei edellytetä, että huomiota kiinnitetään vain rahassa arvioitavissa oleviin arvoihin.¹⁷⁴ Erilaiset meluhaitat tai kauneusarvojen menettämiset ovat helposti ennustettavissa, mutta rahallinen arviointi vaikeaa. Tierasitteen perustaminen piha-alueelle aiheuttaa paljon erityyppisiä haittoja, haittojen kasautumista verrattuna metsä- tai joutomaalle perustettuun tierasitteeseen.

Kiinteistörasite on toisen kiinteistöön kohdistuva rajoitettu käyttöoikeus, joka on voimassa toisen kiinteistön hyväksi jatkuvasti ja joka pysyy voimassa molempien kiinteistöjen omistajanvaihdoksissa.¹⁷⁵ Kiinteistö ja muu rekisteriyksikkö sekä niiden ulottuvuudet määritellään KML:n 1 §:ssä. Määrittelyjä sisältävässä 2 §:ssä kiinteistö käsittää muun muassa kiinteistölle kuuluvat rasiteoikeudet.¹⁷⁶

Hallituksen esityksessä kiinteistönmuodostamislain 2 §:ssä määritellään kiinteistöt ja rekisteriyksiköt. ”Kiinteistöt ovat itsenäisiä ja rajoiltaan määrättyjä yksiköjä, jotka ovat välittömän maanomistuksen kohteena. Muut rekisteriyksiköt eivät ole välittömän maanomistuksen yksiköjä. Omistus niihin saadaan kiinteistön kautta siten, että kiinteistöllä on tietty osuus tällaiseen yksikköön. – Kiinteistön ulottuvuuden osia ovat kiinteistön alue, kiinteistön osuudet yhteisiin alueisiin ja yhteisiin erityisiin etuuksiin sekä kiinteistölle kuuluvat rasiteoikeudet ja yksityiset erityiset etuudet.” Yksistään rasiteoikeus ei voi muodostaa kiinteistöä, mutta kiinteistö voi muodostua vain osuudesta yhteiseen alueeseen. ”Rasiteoikeus kiinteistön ulottuvuutta määrittelevänä käsitteenä tarkoittaa varsinaisten rasitteiden lisäksi rasitteisiin verrattavia oikeuksia. Varsinaisia rasitteita ovat tämän lain nimenomaiseen säännökseen perustuvat rasitteet ja rasiteoikeuksia vastaavanlaiset oikeudet, joista tyypillinen esimerkki on yksityistielaisissa tarkoitettu tieoikeus.”

Hyvönen arvosteli kiinteistönmuodostamislain esityön lakitekstiä siitä, että se ei erottanut johdonmukaisesti kiinteistön ulottuvuutta ja oikeusasemaa toisistaan.¹⁷⁷ Esineet ja oikeudet

¹⁷⁴ *Wirilander* 1979, s. 432–433.

¹⁷⁵ *Wirilander* 1979, s. 9 ja 18. Myös *MML, Maanmittauslaitos a.*

¹⁷⁶ *HE 227/1994 vp*, s. 15–16. Varsinaisia rasitteita ovat tämän lain nimenomaiseen säännökseen perustuvat rasitteet ja rasiteoikeuksia vastaavanlaiset oikeudet, joista tyypillinen esimerkki on yksityistielaisissa tarkoitettu tieoikeus.

¹⁷⁷ *Hyvönen* 2001, s. 506.

on niputettu kuten vanhoissa kiinteän omaisuuden määritelmässä. *Hyvösen* mielestä lakitekstissä kiinteistön ulottuvuutta koskevaan määritelmään olisi pitänyt ottaa rasiteoikeuksien sijasta rasitteet, sillä esineen ulottuvuutta ja haltijan oikeusasemaa ei ollut syytä kytkeä toisiinsa. Tioikeus ei ollut *Hyvösen* mielestä lakitekstin määritelmään mukainen rasite, joka kuuluisi kiinteistön ulottuvuuteen, vaikka se olisi pitänyt ottaa samoin perustein mukaan.

Rasitteita määritellään *Wirilanderia* mukaillen kahta eri periaatetta noudattaen: luettelointi- ja käsiteperiaatteella.¹⁷⁸ Rasitteen rekisteröinti edellyttää lyhyiden, rasitteen sisältöä kuvaavien nimitysten, kuten tierasite, käyttöä rekisteröinnissä. Lakeihin otetuilla rasiteluetteloilla on merkitystä myös *de lege lata*. Rasitteen olemus on tärkeä ymmärtää: pysyvä rasite on KML 154 §:n mukainen oikeus toisen rekisteriyksikön alueella. KML:n esitöiden mukaan kiinteistörasite on osa kiinteistöä, sen ulottuvuutta, se kuuluu kiinteistöön. KML:n esitöissä viitataan samoin yksityistielain mukaan perustettuihin oikeuksiin, jotka edistävät tien käyttöä tai tien tekemistä.¹⁷⁹ Nämä ovat olleet luonteeltaan samankaltaisia rasiteoikeuksia kuin kiinteistönmuodostamisen yhteydessä on luotu.¹⁸⁰ Yksityistielaisissa ei tämänkaltaisista maankäyttömääräyksistä käytetä nimitystä rasite vaan tioikeus.¹⁸¹ Nimityksestä huolimatta ei ole epäilystä siitä, etteikö tioikeus ole rinnastettavissa kiinteistöoikeudelliseen rasitteeseen.

Vanhin kiinteistörasitteiden synty tapa on ollut sopimus.¹⁸² Edelleen KML:n mukainen rasite perustetaan KML (554/1995) 156 §:n (1159/2005) mukaan ensisijaisesti sopimalla. Lisäksi rasitteen tarpeellisuus ja siitä kohdekiinteistölle tai siihen ennestään kohdistuvan rasitteen haltijalle koitua haitta arvioidaan. Useissa tapauksissa rasite voidaan kuitenkin muun toi-

¹⁷⁸ *Wirilander* 1979, s. 296–299. Luettelointiperiaatteen mukaan pyritään laissa yksilöimään, missä tarkoituksessa rasitteita voidaan kyseessä olevan lain nojalla perustaa. Tällä periaatteella rakentuva rasitejärjestelmä on selväpiirteinen, mutta muuttuu vuosien kuluessa helposti ajan tarpeita vastaamattomaksi. Käsiteperiaatteen pohjalta luotu rasitejärjestelmä on abstraktimpi, jopa niin, että rasitetta ei laissa määritellä, vaan se oletetaan tunnetuksi. Tällainen rasitejärjestelmä ei ole erityisen herkkä vanhenemiselle, mutta toisaalta käsiteperiaatteen rakentuvan lainsäädännön valinnanvapauden laajentuessa maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten ennustettavuus käy vaikeammaksi.

¹⁷⁹ Tierasite perustetaan tietoiimituksessa, joten liikutaan KML:n ja yksityistielain rajamaastossa. Ks. myös *HE 227/1994*, s. 57, jossa selvitetään, että kulkuyhteyksien järjestäminen tapahtuu yksityistielain mukaisesti.

¹⁸⁰ Ks. kiinteistön ulottuvuudesta myös *Hyvönen* 1998, s. 6–8.

¹⁸¹ *Wirilander* 1979, s. 72 ja *KM 1957:16*, s. 28–29. Komiteamietinnössä todetaan, että tioikeus on verrattavissa jakolain mukaiseen rasitteeseen. Kuitenkin kiinteistöoikeudellisella rasitteella ja tioikeudella on se ero, että jakolain mukaan tierasite perustaa vain kiinteistön tarpeeseen toiseen kiinteistöön kohdistuvana rasitteena, kun taas tioikeus voitaisiin perustaa yksityistielain 2 §:n mukaisen kaivoksen tai laitoksen tarpeeseen.

¹⁸² *Noponen* 1932, s. 38.

mituksen yhteydessä perustaa sopimuksetakin. Erityisen merkittävä on kulkuyhteyden järjestäminen kullekin toimituksessa muodostettavalle kiinteistölle.¹⁸³ Jakolakia uudistettaessa haluttiin poistaa päällekkäisyyksiä ja yhtenäistää rasiteoikeuksia koskevien sääntöjen selkeyttä, joten kulkuyhteyksien järjestäminen tapahtui yksityistielain mukaisesti riippumatta, minkä lain mukaisessa toimituksessa asia käsiteltiin.¹⁸⁴ Toisaalta korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 2014:102 rasitteen haltijalla on oikeus luopua rasitteen hyväksikäyttämisestä eikä siitä voi seurata velvollisuuksia. Tämä luopuminen ei kuitenkaan aikaansaa rasitteen lakkauttamista.

Lohkomistoimituksessa oli muodostettu asemakaavan mukaista kulkuyhteyttä varten tierasite. Käräjäoikeus oli hylännyt kanteen, jolla myöhemmin rakennetun kiinteistön, joka ei ollut osallisena alkuperäisessä lohkomistoimituksessa, omistaja vaati rasitetien rakentamis- ja kunnossapitokustannusten osittelua. Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden tuomiota. KKO 2014:102 ratkaisu oli, että hovioikeuden tuomiota ei muuteta vastoin esittelijän mietinnön lopputulosta (Ään.). KKO:n esittelijän mietinnön mukaan kuntoonpano- ja kunnossapitokustannukset määräytyvät kunkin rasitteesta saaman hyödyn mukaan. Lohkomistoimituksessa tehty kustannusten osittelu oli lainvoimainen. Esittelijän mielestä järkevä yhteiskuntasuunnittelu painaa enemmän kuin kiinteistönomistajien valinnanvapaus kulkuyhteyden valinnassa. Ratkaisusta esittelijän kanssa eri mieltä olleen KKO:n tuomarin mielestä kustannusten jakamiseksi olisi pitänyt muuttuneiden olosuhteiden vuoksi pitää käräjäoikeuden tuomion mukaisesti uusi tietoimitus. Edelleen erimielisiä olleet tuomarit perustelivat mielipiteitään niin, että tierasite oli ollut KML 154.1 kohdan 11 mukaan omistajien tontin hyväksi kulkuyhteyttä varten perustettu oikeus, jota omistajilla ei kuitenkaan ollut *velvollisuutta* käyttää.

4.2 Metsätie, erityislaatuinen yksityistie

Yksityinen tie voi olla myös metsätie yksityistielain 5.2 §:n nojalla.¹⁸⁵ Lain tarkoittama metsätie on tarkoitettu pääasiassa, mutta ei pelkästään metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten. Metsätiet palvelevat myös pysyvää asutusta ja lomakiinteistöjä. Metsäteistä annetaan

¹⁸³ Ekroos ym. 2012, s. 96.

¹⁸⁴ HE 227/1994 vp, s. 85–86.

¹⁸⁵ Ks. myös Greis ym. 2015, s. 15. Toimituksessa perustetun metsätien käyttöoikeus perustuu tiestä hyötyville kiinteistöille annettuun pysyvään käyttöoikeuteen.

muun muassa kestävän metsätalouden määräaikaissa rahoituslaissa (34/2015) muista yksityisistä teistä poikkeavia määräyksiä.¹⁸⁶ Metsätalouden kuljetuksiin käytettävällä metsätiellä voidaan kerätä tien käyttäjiltä käyttömaksuja eikä peritä tieosakkailta tiemaksuja yksityistielain 25 §:n (1079/2000) mukaan.¹⁸⁷ Tiekuunta voi valtion metsänparannusvaroista saaduista avustuksista huolimatta asettaa käyttörajoituksia korkeimman oikeuden ratkaisun KKO 1991:30 mukaan. Tuomiolauselman mukaan valtion metsänparannusvaroista myönnetty tilakohtaiset lainat ja avustukset eivät ole olleet yksityistielain mukaisia valtionavustuksia.¹⁸⁸ Tiekuunnalla on siten ollut oikeus rajoittaa tien käyttöä muilta kuin tieosakkailta yksityistielain 80.3 §:n (185/2003) mukaan.

Nykyaikainen metsätalous ei olisi mahdollista ilman hyväkuntoista metsätieverkkoa. Metsätiestö on rakennettu pysyvään käyttöön ja metsänparannusrahoituksesta on siirrytty kestävän metsätalouden rahoitukseen.¹⁸⁹ Puuntuotannon kestävyuden turvaamiseksi tuetaan metsäteiden rakentamista, koska hyvä ja kattava metsätiestö alentaa puunkorjuun kustannuksia. Toimiva metsätieverkko palvelee metsätalouden kuljetuksia, mutta sillä on yleisemmin merkitystä maaseudun kulku- ja kuljetusoloihin. Metsäteitä käytetään yleisesti maaseudun muidenkin elinkeinojen liikenteeseen ja kunnan eri osien yhdysteinä. Metsäteiden vaikutuspiireissä harjoitettavat elinkeinot ovat usein toistuvaa ja mahdollisesti ympärivuotista.¹⁹⁰ Vir-

¹⁸⁶ *Kestävän metsätalouden määräaikaisen rahoituslain* yhtenä tarkoituksena on ylläpitää toimiva metsätieverkosto. *Valtioneuvoston asetuksella kestävän metsätalouden rahoituksesta* (594/2015) annetaan tarkempia määräyksiä metsäteiden tekemisen ehdoista. Ks. myös *Repo* 1995, s. 29–30 ja *KM 1957:16*, s. 38. Jo yksityistielakia valmisteltaessa suunniteltiin metsätiet voimaan tulevan lain piiriin, vaikka niiden rakentaminen 1950-luvun lopulla alkoikin valtion lainojen ja avustusten tuella, mutta niillä nähtiin olevan huomattava merkitys metsätaloudessa.

¹⁸⁷ *HE 166/2000 vp*, s. 11. Käyttömaksujen, aiemmin kuljetusmaksujen käyttöä on pidetty ongelmallisena, koska menettely on aiemmin edellyttänyt metsätien käytön perustuvan puhtaasti metsätalouden kuljetuksiin. Samanaikaisesti myös tiemaksut jakautuivat epätasaisesti, koska yksiköidensä perusteella tiemaksuja maksavat kiinteistönomistajat joutuvat kuitenkin osallistumaan tien kunnossapitoon tieyksiköidensä suhteessa, vaikka heillä ei metsätalouden kuljetuksia olisikaan. Nykyisin käyttömaksuja käytettäessä niiden määäämisperusteet, myös muuhun kuin metsätalouden kuljetuksiin on vahvistettava tiekuunnan kokouksessa tai toimituksessa ottamalla huomioon erilaisen käytön vaikutus tien kuntoon.

¹⁸⁸ *Valtiokonttori*. Metsäkeskukset ovat myöntäneet metsänparannuslainoja vuodesta 1967 lähtien metsänparannuslain (metsänparannuslaki 413/1967, kumottu, myöhemmin metsänparannuslaki 140/1987, kumottu) nojalla ja vuodesta 1997 lähtien kestävän metsätalouden rahoituksesta annetun lain (1094/1996, kumottu) nojalla. Rahoitus myönnetään tukena.

¹⁸⁹ *Uotila* 2003, s. 119–120 ja 124. *Uotila* on sitä mieltä, että metsätierahoituksen eriyttäminen muusta alemman tieverkoston tuesta ei ole välttämättä ollut tehokkain ratkaisu koko tieverkoston toimivuutta ajatellen. Ks. myös *Wiiala* 1962, s. 216, missä *Wiiala* epäilee varhaisempien metsänparannusteiden sijoittamista kiinteistöjaotuksellisesti parhaimmalla tavalla. Lisäksi *Repo* 1995, s. 133 muistuttaa, että metsänparannusvaroin rahoitetut tienrakennushankkeet kohdistettiin maan eri osiin ottaen työllisyysnäkökohdat huomioon.

¹⁹⁰ *Greis ym.* 2015, s. 8. Metsätalouden tarpeita palvelevia metsäteitä on rakennettu noin 157000 kilometriä. Tästä määrästä 98000 kilometriä sijaitsee yksityismetsissä, 24000 kilometriä metsäyhtiöiden omilla mailla ja 35000 kilometriä metsähallituksen mailla.

kistyskäyttäjät ovat suuri metsäteiden käyttäjäryhmä, sillä he hyötyvät hyvistä tieyhteyksistä. Metsätieverkkomme on pääosin valmis, sillä täydennystarvetta on vain Pohjois-Suomessa. Uusien metsäteiden välittömiä ympäristövaikutuksia ovat erämaisen alueen luonteen muuttuminen ja vaikutukset lajistoon, vesistöihin ja maisemaan. Ympäristönäkökohtien ottaminen huomioon metsätieverkoston rakentamisessa on aiheuttanut lisäkustannuksia, jotka kuitenkin rahoitetaan ympäristötukena.¹⁹¹ Valtioneuvoston asetuksessa kestävän metsätalouden rahoituksesta (594/2015) 7 ja 8 luvuissa määritellään metsätien rakentamisen ja ympäristötuen kohdentamisen ehdot.

4.3 Poikkeuksia pysyvään tieoikeuteen

Määräaikainen tieoikeus perustetaan yksityistielain 9 b §:n (555/1995) mukaan silloin, kun tieoikeutta pysyvänä ei olosuhteiden odotettavissa olevan muuttumisen vuoksi tai muusta erityisestä syystä ole pidettävä tarkoituksenmukaisena.¹⁹² Tällöin on määrättävä se ajankohta tai tapahtuma, johon saakka määräaikainen tieoikeus on voimassa. Myös tieoikeuden aiheuttaman huomattavan haitan kynnyks saattaa olla alempi, jos tieoikeus perustetaan määräaikaisena.¹⁹³ Kun haittaa aiheutuu vain tietyn määräajan, saattaisi haitan sietoraja olla mahdollista asettaa korkeammalle kuin jos olisi kysymys pysyvästä tieoikeudesta. Myös jos KML 154 §:n mukaista kiinteistön hyväksi perustettua oikeutta, esimerkiksi kulkuyhteyttä varten tarvittavaa aluetta asemakaava-alueella ei olosuhteiden odotettavissa olevan muuttumisen vuoksi perusteta pysyvänä rasitteena, voidaan oikeus perustaa määräaikaisena rasitteena.¹⁹⁴ *Repo* arvosteli vuoden 1997 alussa voimaan tullutta yksityistielakiuudistusta, sillä 9 b §:n mukaan tieoikeus voi olla määräaikainenkin.¹⁹⁵ Lakiin jäi kuitenkin silloin useita säännöksiä, joiden mukaan tieoikeus on pysyvä käyttöoikeus. *Revon* mielestä tieoikeutta ei saa määrätä olemaan voimassa ehdollisesti.

Kulkuyhteyden saamiseksi voidaan alueen hallisijalle, vaikka ei aluetta omista, myöntää *väliaikainen kulkuoikeus*. Omistajan veroiseksi yksityistielain 2 §:ssä katsotaan kiinteistön hal-

¹⁹¹ *Uotila* 2003, s. 124.

¹⁹² *HE 227/1994 vp*, s. 86. Tieyhteys kiinteistölle järjestyy lainvalmisteluaineiston mukaan muulla tavoin lähitulevaisuudessa, esimerkiksi yleisen tien tai kaavoituksen avulla, joten ei tarpeettomasti perusteta pysyvää tieoikeutta. Ks. tieoikeuden lajeista myös *Hyvönen* 2001, s. 526–528.

¹⁹³ *Markkula* 2005, s. 161–162.

¹⁹⁴ Toimituksessa on määrättävä se ajankohta, johon saakka määräaikainen rasite on voimassa. Määräaikainen tieoikeus säilyisi myös lakiuudistuksen 9 §:ssä, mutta tiettyyn vuodenaikaan tai tietynlaisiin kuljetuksiin rajoitettu tienkäyttö on poistettu tulevasta laista.

¹⁹⁵ *Repo* 1995, s. 142.

tija, jolla on pysyvä tai elinaikainen tai muutoin määräämättömän ajan oikeus hallita kiinteistöä ja hallintaoikeus koskee kiinteistöä kokonaisuudessaan.¹⁹⁶ Kun määräala luovutetaan tilasta, jolla on tieoikeus yksityistiehen, saa määräalan ostaja yksityistielain 82.2 §:n (1079/2000) nojalla väliaikaisesti käyttää tietä kulkuoikeutta hakematta. Tämä oikeus on erotettava yksityistielain 8 §:n mukaisesta tieoikeudesta.¹⁹⁷ Tietoimituksessa voidaan antaa yksityistielain 82 a §:n (521/1975) mukainen väliaikainen kulkuoikeus kiinteistön tarvetta varten. Kulkuoikeus annetaan tiehen tai muuhun alueeseen, kun se kulkuyhteyden saamiseksi on välttämätöntä, siis tieyhteys puuttuu. Väliaikainen kulkuoikeus ei synny sopimuksella, toisin sanoen oikeuden myöntäminen ei edellytä toisen kiinteistön omistajan suostumusta. Kulkuoikeus annetaan väliaikaisena, jos on haettu tietoimitusta pysyvän käyttöoikeuden saamiseksi, mutta asiasta ei ole annettu lainvoimaista päätöstä eikä kulkuoikeudesta aiheudu haittaa millegään kiinteistölle. Väliaikainen kulkuoikeus lakkaa olemasta voimassa, kun edellä tarkoitettu tietoimitus on saanut lainvoiman, kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun tietoimitus on saanut lainvoiman.¹⁹⁸ Huomattakoon, että väliaikainen kulkuoikeus voidaan myöntää vain tietoimituksessa, sitä ei voi myöntää tiekunta. Kunnan tielautakunta oli toimivaltainen ennestään olevaan tiehen, kuten korkein oikeus päätti ratkaisussaan KKO 1990:118, jossa myönnettiin väliaikainen kulkuoikeus määräaikaisen maanvuokrasopimuksen haltijalle.¹⁹⁹

Tielautakunnan ratkaisuun haettiin muutosta, koska maanomistajat näkivät, että voimayhtiön huolto- ja työmaatiekseen rakentamaan tiehen ei voinut soveltaa yksityistielakia, koska se ei ollut yksityistielain tarkoittama ennestään oleva tie eikä tielautakunta näin olisi ollut toimivaltainen. Voimayhtiö oli hyvittänyt saamansa tienteko-oikeuden antamalla maanomistajille oikeuden käyttää tietä. Maanvuokrasopimuksen haltija pääsi vuokraamalleen alueelle vain kyseistä voimayhtiön rakentamaa tietä myöten, joten tielautakunnan perustama väliaikainen, maanvuokrasopimuskauden mittainen tieyhteys oli hänelle välttämätön.

Tieoikeus voidaan perustaa yksityistielain 11 §:n perusteella myös koskemaan vain tiettyä vuodenaikaa tai määrätyn laisia kuljetuksia varten tai vain tilapäisesti. Kyseessä voi olla

¹⁹⁶ *Markkula* 2005, s. 165. Kuitenkin *Markkulan* mukaan yksityistielain esitöihin *laintarkastuskunnan* lausuntona antamassa mietinnössä (LTK:n mietintö 1961:1) LTK lausuu, että tällaisenkin kiinteistön osalta kiinteistön omistaja käyttää tietä koskevia oikeuksia ja vastaa tieosakkaan velvollisuuksista.

¹⁹⁷ *Repo* 2000, s. 814.

¹⁹⁸ Ks. myös *Repo* 1995, s. 7, 10–11, 62 ja 94–96.

¹⁹⁹ Ks. myös *Markkula* 2005, s. 105. *Markkula* sanoo, että niin sanottu määräaikainen pellonvuokraoikeuden haltija on oikeutettu saamaan vain väliaikaisen kulkuoikeuden sopimustiehen. *Repo* 1995, s. 48–49 toteaa myös saman, että maanvuokrasopimus oikeuttaa vain väliaikaiseen kulkemiseen toisen alueen kautta.

myös tietyn tavaramäärän kuljetus paikasta toiseen. Tällöin on kyseessä *rajoitettu tieoikeus*.²⁰⁰ Tämä tulee kysymykseen silloin, kun ilman huomattavaa haittaa ei pysyvää tieoikeutta voida myöntää, mutta tieoikeudelle on olemassa erityiset syyt. Tämä rajoitettu tien käyttöoikeus ei sisällä yksityistielain 8 §:n mukaista tieoikeutta, jolle on tunnusmerkillistä sen pysyvyys. Tällainen tilapäinen tieoikeuden rajoittaminen ei ole mahdollista koskemaan yleisiä teitä. Liikennettä voidaan yleisillä teillä rajoittaa vain liikenteellisistä syistä, ei rajoittaa tieoikeutta. Tilapäisestä käytöstä suoritetaan korvauksena yksityistielain 26 § (1079/2000) mukainen kuljetusmaksu, jonka määräämisessä otetaan kohtuus huomioon. Kuljetusmaksua määrättäessä on otettava kuitenkin huomioon huomattava kunnossapidon mahdollinen lisääntyminen tien kulumisen tai vaurioitumisen vuoksi, mikä kuljetusmaksun muodossa määrätään tilapäisen kuljetuksen järjestäjälle.

Tieoikeus voidaan järjestää *tilapäisesti* myös esteen, esimerkiksi tietyön tai tulvan takia toisen alueelle yksityistielain 81 §:n mukaisesti siksi ajaksi, kun tieoikeutta ei voi esteen takia käyttää. Myös tietyn tavaramäärän siirtäminen paikasta toiseen silloin, kun kuljetus laatunsa ja ajankohtansa osalta niin huomattava, että sen tekeminen ilman lupaa ei ole hyväksyttävä, katsotaan tilapäiseksi tieoikeudeksi.²⁰¹ Jos yksityistielain 8 §:n mukaista perustieoikeutta tai 9 ja 10 §:n mukaisia lisätieoikeuksia ei voida myöntää tien käyttämisestä aiheutuvan haitan vuoksi, voidaan tieoikeus perustaa määrätyn rajoituksen.²⁰² Tieoikeus voidaan perustaa rajoitettuna, jos siitä aiheutuva huomattava haitta on vältettävissä rajoittamalla tien käyttö 11 §:n mukaisesti esimerkiksi määrätynlaisiin kuljetuksiin tai tiettyyn vuodenaikaan.

Talvitieoikeus on määräaikainen rasite, joka voidaan perustaa KML:n 165 §:n mukaan toimituksessa tai sopuisissa tapauksissa viranhaltijapäätöksellä. Talvitie on teknisesti vaatimaton tie ja se voi kulkea myös jäällä, kuten yksityistielain 5.1 §:ssä määritetään. Tällöin on rajoittamatonta tieoikeutta rajoitettu määrämällä tie talvitieksi. Myös huomattava tai kielletty haitta voidaan joskus ehkäistä perustamalla yksityistielain 5 §:n mukainen talvitie, sillä tieoikeutta tarvitsevalle kiinteistölle ei voida myöntää laajempaa tieoikeutta kuin tarve edellyttää.²⁰³

²⁰⁰ *KM 1957:16*, s. 30. Tierasitteen huomattavan haitan poistaminen on ollut rajoitetun tieoikeuden myöntämisen ajatuksena. Ks. myös *Wiiala 1962*, s. 40–41 ja 54–57.

²⁰¹ *Wiiala 1962*, s. 55. Tilapäisestä kuljetuksesta on suoritettava korvauksena käyttömaksu samansuuruisena kuin teosakkaalle määrättävä maksu tai kunnossapitokustannuksen suuruinen maksu.

²⁰² *Markkula 2005*, s. 162.

²⁰³ *Markkula 2005*, s. 134.

KKO:n ratkaisussa KKO 1995:65 oli kyse yksityistien käytöstä jäätielle johtavana tienä. Ratkaisun perustelujen mukaan todellisuudessa oli kyse yleiseen liikenteeseen aiotun kulkuyhteyden järjestämisestä, vaikka oli haettu yksityistietoimituksella yksityistien osakkaille oikeutta kulkea talvisaikaan jäätielle. Ratkaisu oli, että edellytykset yksityistietoimitukselle puuttuivat (Ään 3–2).

Tieoikeuden myöntämistä puolustavat tuomarit perustelivat vaatimustaan sillä, että yksityistielain 96 §:n mukaan yksityistien käyttämistä muuhunkin kuin osakkaiden hyväksi tapahtuviin kuljetuksiin ei saa kieltää, jos valtio tai kunta on antanut avustusta yksityistien kunnossapitoon. Tässä tapauksessa kaupunki ylläpiti sekä talvitien että sille johtavan yksityistien. Kulkuyhteyden vaatima tieosuus oli jo valmiiksi rakennettu ja erällä kiinteistöillä oli jo ennestään siihen rasiteoikeus. Talvisaikaisen kulkuyhteyden säilyttäminen jäätielle nähtiin tarkoituksenmukaisena, koska kulkuyhteys jäätien kautta lyheni huomattavasti läheiseen taajamaan. Yksityistien osakaskiinteistöt olivat loma-asuntoja, joten haitta talviaikaisesta tien käytöstä ei ollut huomattava.

Tieoikeuden perustamisesta *yhteisalueen osakaskunnan* tarvetta varten on ollut erilaisia näkemyksiä. *Wirilander* on todennut, että yhteisalue kokonaisuudessaan ei voi olla tieoikeuden haltijana vaan sen osakastilat erikseen.²⁰⁴ Oikeuskäytännössä on tieoikeuksia perustettu yhteisalueelle kokonaisuutena siten, että osakaskiinteistöt yhdessä ovat olleet tieoikeuden haltijoina. Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1993:73 jakokunnan²⁰⁵ yhteinen lastauspaikka ei ollut ojalain mukaan lakannut olemasta yhteisalue, joten edellytykset jakokunnan vaatimalle tietoimitukselle ja tieoikeuden perustamiselle olivat olemassa.

Tapauksessa jakokunnan yhteisalue oli perustettu rannalla olevaksi lastauspaikaksi. Ojalaki koski sellaista kiinteistöjen yhteisaluetta, joka oli tarkoitettu kulkemiseen tai kuljetukseen, taloudellisesti vähämerkityksellisiä alueita, mutta ei tilojen yhteistä venevalkamaa. Alkuperäisen tarkoituksen mukaisen käytön puutteessa kiinteistönomistaja vaati, että alue oli lakannut ojalain perusteella olemasta yhteisalue ja se olisi pitänyt liittää tähän lastauspaikkaan rajoittu-

²⁰⁴ *Wirilander* 1979, s. 329–331. Ks. myös *Markkula* 2005, s. 105–106. Poikkeuksen tästä säännöstä muodostaa nykyään suosittu metsänomistusmuoto, yhteismetsä. Yksityistielain 2 §:ään lisättiin kiinteistöön rinnastettavaksi yhteismetsä (*HE 265/2009 vp*, s. 23), sillä yhteismetsän tarkoituksena on saada muodostetuksi metsätalouden harjoittamiseen riittävän suuri metsätalouden yksikkö eikä se ole tarkoitettu muiden yhteisalueiden tapaan osakaskiinteistöjen omistajien välittömään tarpeeseen.

²⁰⁵ Isojaon aikainen, ensisijaisesti yhteisiä maa- ja vesialueita omistavista kiinteistöistä käytetty nimitys. Nykyään vastaava termi on osakaskunta.

vaan kiinteistöön. Jutun lastauspaikka oli laaja alue, johon johti yhteinen tie. Tuomiolausel-
man mukaan lastauspaikka ei kuulunut ojalain 1 §:n sovellusalaan eikä se ollut lakannut ole-
masta yhteisalue, joten edellytykset tieoikeuden perustamiselle olivat olemassa.

Korkein oikeus on myöhemmin pohtinut tieoikeuden perustamista yhteisalueen osakaskun-
nan hyväksi myös ratkaisussa KKO 2007:92. Yksityistietoimituksessa oli perustettu tie-
oikeus, maa- ja metsätieteiden tutkimuskeskuksen hyväksyi toimitusmiesten tieoikeuden perusta-
mista koskevat päätökset, mutta korkein oikeus katsoi, että tieoikeus voidaan antaa vain yh-
teisen alueen osakaskiinteistöille ja siinä tarkoituksessa, että osakastila voi käyttää hyväk-
seen yhteistä aluetta.

Tietoimituksessa toimitusmiehet perustivat osakaskunnalle tieoikeuden vesille tai jäälle pää-
syä varten alueelle, missä se ei aiheuttaisi millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa. Alueen
käyttö ei voinut olla laajamittaisempi venevalkamapaikka, mikä olisi haitannut kohtuuttomasti
viereisiä lomarakennuspaikkoja. Korkeimman oikeuden ratkaisun perustelujen lähtökohdana
oli, että tieoikeus annetaan kiinteistöille. Myös tieoikeuden antaminen osakasmäärältään suu-
relle ja jatkuvasti kasvavalle osakaskunnalle olisi ollut vastoin yksityistielain tarkoitusta,
koska haitta tieoikeuden rasittamalle kiinteistölle ei ollut arvioitavissa eikä ulkopuolisten lu-
vaton tienkäyttö valvottavissa.

Kommentissaan ratkaisusta KKO 2007:92, jossa ongelmana oli tieoikeuden perustaminen yh-
teisen alueen osakaskunnan hyväksi, *Tapio Määttä* toteaa, että yksityistielain lähtökohdan mu-
kaan tieoikeus perustetaan yksittäisen kiinteistön hyväksi.²⁰⁶ Yhteisaluetta ei lain 2.1 §:ssä rin-
nasteta kiinteistöön, ei tässä eikä muussakaan yhteydessä. Ratkaisu ilmentää kiinteistöoikeu-
dessa tärkeää kiinteistökohtaisen tarkastelun vaatimusta, koska tässä ratkaisussa puututaan yk-
sittäisen maanomistajan oikeusasemaan rasitteen muodossa. Ratkaisun lähtökohdana olleessa
toimituksessa pyrittiin käytännölliseen lopputulokseen, mutta lopputulos olisi ollut rasitetun
kiinteistön kannalta arvaamaton.

Karttateillä tarkoitetaan teitä, jotka ovat merkittyjä joihinkin karttoihin kuvioina, jotka osoit-
tavat niitä käytetyn teinä.²⁰⁷ Karttatiet ovat tieryhmä, joka elää kansan mielessä, vaikka täl-
laista käsitettä ei laissa ole. On ollut melko tavallinen käsitys, että karttamerkinnoilla olisi

²⁰⁶ *Määttä* 2009/II.

²⁰⁷ *Wiiala* 1962, s. 44 ja *Holma* 1991, s. 409. Ks. myös *Kokkonen* 2012. Maanmittauslaitoksen pääjohtaja *Arvo Kokkonen* on blogissaan Maanmittauslaitoksen 200-vuotisjuhlavuonna 12.3.2012. kirjoittanut: ”Käsitteen ”karttatie” ymmärtää tavallinen tienkäyttäjä lupauksena siitä, että viranomaisen on tällaisen tien kulkuoikeuk-
sineen kartoille ja papereille piirtänyt. Näin yksiselitteisen asia ei meille maanmittausviranomaiselle ole,
vaan joudumme usein selvittämään oikeuden olemassa olon asiakirjoista ja toimituskartoista sekä tien sijaintia
maastotietokannasta tai ilmakuvilta.”.

merkitystä tieoikeuteen. Tämä näkemys on peräisin isojaon ajoilta, jolloin oli tavallista, että kaikki kartalle merkityt tiet määrättiin toimituspöytäkirjaan tehdyllä merkinnällä joko yhteiseksi tai rasiitteen alaisiksi. Käyttöön ei välttämättä ole laillista perustetta. Kyse voi olla myös kiinteistön omista teistä, joita yksityistielaki ei koske. Vanhat tiet ja kulku-urat peruskartoilla ovat todennäköisesti osoitus jonkinasteisesta sopimuksesta. Jos tiet ovat olleet peruskartoilla ja maastossa jo ennen yksityistielain voimaantuloa ja ovat edelleen käytössä, se on osoitus tieoikeuden olemassaolosta, joka voidaan ottaa yksityistielain 107 §:n mukaan huomioon.²⁰⁸ Vakiintuneen tienkäytön voidaan ajatella perustuneen sopimukseen ja se pitää saattaa yksityistietoimituksessa ajan tasalle. Toimituskartoista voidaan sen sijaan jäljittää teiden oikeudellinen peruste sekä tarvittaessa tai viime kädessä todeta tieoikeus yksityistielain 38 §:n mukaisessa tietoimituksessa.²⁰⁹

4.4 Tieoikeuteen liittyvät erityisoikeudet

Yksityistielakiin on sisällytetty määräyksiä erityisoikeuksista tien rakentamista, kunnossapitoa ja käyttöä varten. Näitä oikeuksia ovat lain 12 §:n mukainen tienpitoaineen otto- ja kuljetusoikeus, puutavaran kuljetusta varten tarvittavan varastoalueen käyttöoikeus 13 §:n mukaan sekä 17 §:n mukaiset kasvillisuuden ja rakennelmien ja rakennusten poisto-oikeudet. Myös puomin pidosta ja aidan rakentamisesta annetaan määräyksiä yksityistielain 18 ja 19 §:ssä.

Jos soran, kiven tai muun tienpitoaineen ottaminen on kohtuuttomien kustannusten vuoksi välttämätöntä toisen kiinteistön alueelta, voidaan tällainen oikeus määrätä luovutettavaksi tietä varten vain ilman huomattavaa haitta toisen kiinteistölle. Samalla voidaan määrätä muu tie tai toisen alue käytettäväksi tienpitoaineen kuljetukseen. Jos puutavaran varastointi tien varten on tarpeen puutavaran kuljetuksille, voidaan määrätä luovutettavaksi alueen käyttöoikeus vain kohtuuttomien kustannusten välttämiseksi ja niin, ettei siitä aiheudu huomattavaa haittaa kiinteistölle, johon alue kuuluu. Edellä esitetyt oikeudet voidaan perustaa vain tietoimituksessa ja annettu oikeus kuuluu tieosakkaille yhteisesti.

²⁰⁸ Holma 1991, s. 409; Väyrynen 2012, s. 58. Väyrynen on kuitenkin sitä mieltä, että tieoikeus karttatiehen ei ole itsestäänselvyys vaan se pitää pystyä myös toteennäyttämään, viimekädessä toimitusmenettelyllä. Ks. myös MML, Maanmittauslaitos c. 19.12.2014 päivättyssä uutisessa selvitetään, miten yksityisiä tieoikeuksia etsitään arkistoista vanhoista toimitusasiakirjoista.

²⁰⁹ Holma 1991, s. 409. Ks. myös Markkula 2005, s. 37–38. Markkula muistuttaa, että yksityistielain mukaan yksityistie voi olla myös alue, rakentamaton tie, jota ei löydy kartoilta. Näin myös Wiiala 1962, s. 44. Toisaalta Wiiala myös toteaa, että isojaossa, sen täydennyksissä ja järjestelyissä sekä uusjaossa joitakin tieoikeuksia on jätetty pöytäkirjamerkintöjen varaan eikä niitä ollut otettu myöhemmissä tietoimituksissa esille.

Kasvillisuuden ja tienpitoa haittaavien muiden luonnonesteiden poistaminen yksityistien alueelta kuuluu tieoikeuteen. Myös tiealueen ulkopuolella olevat liikenneturvallisuutta vaarantavat oksat voidaan poistaa, ei kuitenkaan tontilla tai puutarhassa kasvavia hoidettuja puita ilman erityisen painavaa syytä. Puiden poistamisesta tai oksien karsimisesta on ilmoitettava etukäteen kyseessä olevan kiinteistön omistajalle tai haltijalle. Rakennelma tai rakennus, joka ei ole asunto, voidaan tietoimituksessa siirtää uuden tien tekemiseksi tai siirtämiseksi, jos siirtämättä jättäminen aiheuttaisi huomattavaa kustannusten nousua tai hankaluutta eikä siirtämisestä aiheudu vahinkoa rakennuksen omistajalle.²¹⁰

Tiealueen ulottuvuus määritellään yksityistielain 5 §:ssä, mutta vain aidan rakentamisesta on annettu yksiselitteinen etäisyys lain 19 §:ssä (1079/2000): aidan tai muun pysyvän laitteen rakentaminen vaatii liikenneturvallisuuden vaarantuessa luvan rakentamiseen alle 12 metrin etäisyydelle ajoradan keskiviivasta. Kielto ei koske aluetta, jolle on vahvistettu asemakaava. Lakia uudistettaessa esitetään määriteltäväksi tiealue sekä näkemä- ja suoja-alue yksityistiehen kuuluviksi.²¹¹ Tiealue määrätään tarkoituksenmukaiseksi, tasalevyiseksi, mutta sen ei tarvitse olla kaikkialla saman levyinen esimerkiksi ojitustarpeesta johtuen. Näkemä- ja suoja-alueet perustetaan liikenneturvallisuussyistä eikä niistä saa aiheutua kenellekään huomattavaa haittaa. Liikenneturvallisuuden välttämättä vaatiessa voidaan tiealueen ulkopuoleltakin poistaa haittaavaa kasvillisuutta tai rakennelmia sekä asettaa näkemä- ja suoja-alueita koskemaan rakentamisrajoitus.²¹²

²¹⁰ *Wiiala* 1962, s. 62–63. *Wiiala* selvittää, että esteiden poistamisen tarve on syytä ottaa huomioon jo tiesuunnitelmaa tehtäessä ja vahvistettaessa. Rakennusten omistajilla on näin oikeus ja mahdollisuus muutoksenhakuun tehdystä päätöksestä.

²¹¹ *HE 147/2017 vp*, s. 44–45. Näkemäalueet on mahdollista perustaa esimerkiksi liittymiin. Suoja-alueet voivat ulottua enintään 12 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta. Näkemä- ja suoja-alueelta saisi lakiesityksen mukaan tieoikeuden nojalla poistaa piha-alueiden ulkopuolelta näkemää haittaavaa luonnonvaraista kasvillisuutta.

²¹² *YmVL 10/2018 vp*, s. 4–5. Täydennysesitykseen antamassaan lausunnossa ympäristövaliokunta puuttuu mahdolliseen kiusantekotyypiseen liian laajaan kasvillisuuden poisto-oikeuteen. Kasvillisuuden poiston täytyy perustua liikenneturvallisuuden vaarantumiseen ja kasvillisuuden poistossa täytyy ottaa huomioon luonnonsuojelulain (1096/1996) suojele- ja rauhoitusmääräykset.

Ranta-asemakaavan tiestö perustetaan kiinteistötoimituksessa kaikkien niiden kiinteistöjen hyväksi, joiden käyttöön tie on osoitettu. Ranta-asemakaavan yhteiskäyttöalueille tiestön ylläpitäjäksi voidaan tiekunnan sijasta perustaa rantakunta.²¹³ Ranta-asemakaavan tiet ovat tällöin yhteiskäyttöalueita²¹⁴ ja yksityistielakia sovelletaan vain teihin. Rantaosakkailla on oikeus käyttää tietä ja muita yhteiskäyttöalueita siten, kuin ne on kaavassa määritelty. Myös korkein oikeus on todennut ratkaisussaan KKO 2003:122, että ranta-asemakaavassa vahvistetun yhteiskäyttöalueen oikeuksia ei enää niitä perustettaessa tutkita toimituksessa.

Tapauksessa oli rakennuslain voimassa ollessa vuonna 1988 vahvistetussa rantakaavassa varattu tietä ja venevalkama-aluetta varten yhteiskäyttöalue. Rantakaavaan kuuluvan kiinteistön omistaja vaati rasitteena perustettavaksi oikeutta yhteiskäyttöalueen käyttämiseen, ennen kaikkea saarikiinteistön hyväksi kulkuyhteyttä mantereelle, tieoikeutta saarella ja käyttöoikeutta venevalkamaan ja laituriin sekä tavaroiden varastointiin. Venevalkama-alueen kiinteistön omistajat vastustivat oikeuksien perustamista. Kiinteistötoimituksen päätöksen mukaan oikeuksia ei voitu perustaa ilman sopimusta. Maa-oikeus määräsi toimituksen uuteen käsittelyyn sillä perusteella, että yhteiskäyttöalueiden perustaminen voi tapahtua sopimuksen lisäksi myös KML 154 a §:n mukaisessa toimituksessa. Korkein oikeus piti maa-oikeuden tuomion ennallaan perustellen ratkaisua niin, että yhteiskäyttöalueen oikeuden sisältö on vahvistettu rantakaavassa eikä oikeuksia perustettaessa enää tutkita rasitteen perustamisen edellytyksiä. Rasi-
tetun kiinteistön omistajan suostumukseen ei ole tällöin tarpeen rasitteen perustamiseksi.

Yhteiskäyttöalue perustetaan MRL 75 §:n (476/2004) mukaan yksityistielain mukaisessa toimituksessa yksityistien tiekunnan tapaan. Oikeus muun kuin kulkuyhteyttä varten osoitetun yhteiskäyttöalueen käyttämiseen perustetaan KML 154 a §:n (477/2004) mukaisena rasitteena. Rantakuntaan sovelletaan, mitä yksityistielaisissa tai sen nojalla säädetään tiekunnasta ja tieosakkaista. Rantakunta perustetaan yksityistielain 50.2 §:n mukaisesti, jos se toimii pelkästään yhteiskäyttöalueeseen liittyvänä tienpitoa varten rantaosakkaiden perustamana tiekuntaa vastaavana toimielimenä.²¹⁵ Yhteiskäyttöalueella voidaan osoittaa ranta-
asemakaavassa alueita kaava-alueen sisäistä tarvetta varten ja niiden toteuttaminen ja ylläpito

²¹³ *Hyvönen* 1988, s. 752–753. Ks. myös *Markkula* 2005, s. 52 ja *Kasteenpohja* 2015, s. 33–34. Rantakaavaa koskevat säännökset, luku III A lisättiin *rakennuslakiin* (370/1958, kumottu) v. 1969 (*laki rakennuslain muuttamisesta* 626/1968).

²¹⁴ Yhteiskäyttöaluetta ei saa sekoittaa yhteisalueeseen, mikä on mikä tahansa kahden tai useamman kiinteistön yhteisessä käytössä oleva alue. Yleiset alueet taas ovat kaavassa yleiseen käyttöön osoitettuja alueita, kuten uimarannat tai venevalkammat.

²¹⁵ *HE 147/2017 vp*, s. 102. Yksitystielakiuudistuksen yhteydessä on aikomus muokata myös muun muassa MRL 75.3 §:n säännöstä yhteiskäyttöalueista poistamalla siitä viittaukset kuntien tielautakuntiin ja määräämällä asioiden käsittely kiinteistötoimituksissa.

kuuluu vain niille kiinteistöille, joiden käyttöä varten yhteiskäyttöalueet on kaavassa osoitettu. Näin jokamiehen oikeuteen perustuva käyttöoikeus on rajattu ulkopuolelle. Rantakunta ei vaadita rekisteröitymään yksityistielain 51 a §:n velvoittamana perustamismenettelystä huolimatta, joten niistä löytyy usein vain toimituspöytäkirja. Yksitystielain uudistusta selvitellessään *Esko Hämäläinen* otti myös esille rantakunnan pohtiessaan infrastruktuurin merkitystä maaseudun elinvoimaisuuden säilymiselle ja teknisille palveluille sekä yhteiskäyttöalueita kaava-alueen kiinteistöjen sisäiselle palvelulle.²¹⁶ Rantakunta ranta-asemakaa- van yhteiskäyttöalueiden ylläpitäjänä on luonteva ja kustannustehokas tapa toimia, mutta tietämys siitä kunnissa ja Maanmittauslaitoksella on niukkaa.²¹⁷

4.5 Jokamiehen oikeus ja ylimuistoinen nautinta tieoikeuden perusteena

Suomessa on tavanomaiseen oikeuteen ja lainsäädäntöön perustuvia jokamiehen oikeuksia tai luonnon yleiskäyttöoikeuksia, joita voi käyttää toisen omistusoikeuden estämättä. Perinteinen jokamiehen oikeus on liikkua jalan toisen omistamalla maalla omistajalle haittaa aiheuttamatta kävellen, hiihtäen, pyöräillen ja ratsastamalla. Moottori- tai hevosajoneuvolla ajaminen yksityistiellä ei ole jokamiehen oikeutta.²¹⁸ Tilapäinen autolla tai muulla moottorijoneuvolla ajo yksityistiellä on kuitenkin useimmiten sallittua. Yksitystielakiesityksen täydennysesitykseen antamassaan lausunnossa ympäristövaliokunta on maininnut sähköpyörillä ja pienitehoisilla sähkömoottoreilla varustetuilla sähköajoneuvoilla ajamisen yksityistiellä.²¹⁹ Valiokunnan lausunnon mukaan nämä pitäisi rinnastaa moottorittomiin ajoneuvoihin ja niillä liikkuminen tapahtuisi jokamiehen oikeudella.

Tiekunta tai tieosakkaat järjestäytymättömällä yksityistiellä voivat antaa määräyksiä tien käytöstä. Rangaistavana ulkopuolisen yksityistien käyttönä pidetään vastoin tieoikeuden

²¹⁶ *LVM* 2014, raportti, s. 13. Ks. myös *HE 147/2017 vp*, s. 162–163. Rantakunnan perustaminen on liitetty hallituksen esitykseen yksityistielain muuttamiseksi ja siihen liittyvään esitykseen maankäyttö- ja rakennuslain muuttamiseksi.

²¹⁷ *Kasteenpohja* 2015, s. 33–34.

²¹⁸ *Tuunanen ym.* 2012, s. 45. Hevosajoneuvolla tarkoitetaan hevosen vetämää vaunua tai rekeä.

²¹⁹ *YmVL 10/2018 vp*, s. 3. Ympäristövaliokunta haluaa lausunnossaan rinnastaa enintään 1000 watin tehoisella sähkömoottorilla varustetun polkupyörän moottorittomaan ajoneuvoon. Valiokunnan lausunnossa korostetaan kuitenkin, että liikkumisesta ei saa aiheutua maanomistajalle vähäistä suurempaa haittaa.

haltijan nimenomaista kieltoa tapahtunut tien käyttö.²²⁰ Yksityistiellä voidaan liikkua jokamiehenoikeudella eikä yksityistielain 4 § tätä oikeutta estä.²²¹ Valtion mailla, lähinnä Metsähallituksen hallinnoimilla luonnonsuojelualueilla liikkuminen tapahtuu vain jokamiehenoikeuksin.²²² Vaikka keskeisimmät jokamiehenoikeuksien käytön periaatteet tulevat Suomen perustuslaista (731/1999), jokamiehenoikeuksilla ei kuitenkaan varsinaisesti ole perustuslain suojaa.²²³ Perustuslain periaatteiden lisäksi jokamiehenoikeuksien taustalla on laaja muu lainsäädäntö.²²⁴

Oikeuskirjallisuudessa jokamiehenoikeutta on luonnehdittu toisen omaisuuteen kohdistuvana *käyttövaltana*, joka ei perustu omistusoikeuteen tai kiinteään omaisuuteen kohdistuviin erityisiin oikeuksiin ja joka on käyttäjälleen maksutonta. Kaikilla ei ole yksityistien käyttöön tieoikeutta, mutta yksityisiä teitä toisen maalla voidaan käyttää satunnaisesti ja haittaa aiheuttamatta jokamiehenoikeuden nojalla kävelyyn, hiihtämiseen, ja rajoitetusti myös ratsastamiseen. ilman, että henkilö tarvitsee siihen erikseen maanomistajan lupaa. Maanomistajan on siedettävä liikkumista tiettyyn rajaan saakka.²²⁵ Jokamiehenoikeuksiin ei puututa uudella yksityistielailalla hallituksen esityksen mukaan.²²⁶ Edelleen yksityistien käyttäminen muiden

²²⁰ *Wiiala* 1962, s. 66. Vrt. *YmVL 10/2018 vp*, s. 2–3. Ympäristövaliokunta korostaa lausunnossaan täydennyslakiesitykseen, että jokamiehenoikeuksien vahvasta ja vakiintuneesta asemasta huolimatta sallitun, ei-hyväksyttävän ja kielletyn toiminnan raja on käytännössä häilyvä ja paikalliset olosuhteet vaikuttavat merkittävästi sen arviointiin. Satunnainen, kunnossapitokustannuksia nostamaton kulkeminen luontokohteelle myös moottoriajoneuvolla on keskeistä jokamiehenoikeuden käyttömahdollisuuden toteutumiseksi. Valiokunta toteaa, että ulkopuolisen liikkuminen moottoriajoneuvolla yksityistiellä on sallittua, jos sitä ei ole erikseen kielletty. Tämä menettely on kuitenkin omiaan lisäämään ristiriitaa maanomistajan ja jokamiehenoikeudella liikkujan välille.

²²¹ *PeVL 49/2002 vp*, s. 2. Perustuslakivaliokunnan lausunto *hallituksen esitykseen laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta (HE 163/2002 vp)*, jossa esityksen pääasiallisena tarkoituksena oli laajentaa tiekunnan mahdollisuuksia rajoittaa ulkopuolisten maksutonta tienkäyttöä muuhun kuin perinteisiin jokamiehenoikeuksiin luettavaan liikkumiseen. Yksitystietä rasittavan ulkopuolisen käytön rajoittaminen tai sen maksullisuus tienomistajan oikeuksien turvaamiseksi ei lähtökohtaisesti ole ongelmallista liikkumisvapauden kannalta. Ehdotettu sääntelytapa on valiokunnan mielestä kuitenkin vaikeaselkoinen. Lain soveltamista pidettiin sen vuoksi hankalana ja se johtaisi tarpeettomiin tienkäytön rajoituksiin.

²²² *MML, Maanmittauslaitos d*, 2016, s. 24–26. Muu liikenne liittyy luonnonsuojelualueiden luonnonhoitoon ja katetaan käyttömaksuin.

²²³ *PeVM 25/94 vp*, s. 10. Perustuslakivaliokunta on mietinnössään hallituksen esitykseen (*309/1993 vp*) perustuslakien perusoikeussäännösten muuttamisesta pohtinut ympäristövaliokunnan esitystä, olisiko perusoikeussäännösten 14 a §:ssä tarpeen käsitellä jokamiehenoikeuksia. Jokamiehenoikeudet eroavat perusoikeuksista siten, että ne liittyvät omistajan ja jokamiehenoikeuden haltijan väliseen suhteeseen, eivät julkisen vallan ja yksilön väliseen suhteeseen, kuten valtaosa perusoikeuksista. Täten niiden oikeuksien erikoisluonne yhdessä niiden sisällön rajaamiseen liittyvien vaikeuksien kanssa sai valiokunnan esittämään torjuvaa ratkaisua.

²²⁴ *Tuunanen ym.* 2012, s. 14.

²²⁵ *HE 163/2002 vp*, s. 3. Ks. myös *Markkula* 2005, s. 38.

²²⁶ *HE 147/2017 vp*, s. 28.

kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvaan kulkemiseen tai kunnossapitokustannuksia selvästi lisäävään toimintaan olisi luvanvaraista.²²⁷

Ylimuistoinen nautinta on määritelty vuoden 1734 yleisen lain maakaassa.²²⁸ Ylimuistoinen nautinnan edellytyksenä kulkuyhteyteen on, että tietä on tosiasiallisesti käytetty kulkemiseen pitkän ajan eikä kukaan ole tien käyttöä kieltänyt. Ylimuistoiseen nautintaan perustuvat rasitteet ovat olleet luonteeltaan sopimusrasitteita.²²⁹ Ne ovat kiinteistörasitteita, joiden sitovuus on edellytetty samanlaiseksi kuin viranomaisten perustamien rasitteiden. Ylimuistoiseen nautintaan vetoavan on pystyttävä joko vanhoilla, laillisilla asiakirjoilla tai niin sanotuilla uskotuilla miehillä todistamaan, että oikeutta ei ole koskaan kielletty.²³⁰ Ylimuistoiseen nautintaan perustuvat rasitteet ovat riippumattomia omistajanvaihdoksista, mutta nautinnan edellytysten toteutuminen on oikeuskäytännössä usein ollut riidan kohteena ja monesti sitoutumisen toteutumiselle ei ole ollut pohjaa. Pitkän ajan kuluessa tapahtuneen häiriintymättömän käytön vaatimuksesta ei ylimuistoinen nautinnan ollessa kyseessä juuri esiinny sitovuusongelmia, sillä ennen ylimuistoinen nautinnan syntyneitä sen kanssa ristiriidassa olevia kohteeseen kohdistuvia erityisperusteisia oikeuksia ei juuri ole.²³¹ Oikeuksien puuttumiseen viittaa vahvasti vuoden 1734 lain maakaaren 15 luvun 4 §:n tarkoittamat uskotut miehet, jotka tarkoin tuntevat paikkakunnan ja eivät ”itse tiedä eivätkä ole muilta kuulleet koskaan toisin olleen”.

Yksityistielakia sovelletaan toimitusteihin. Lakia sovelletaan kuitenkin myös lain 107 §:n mukaisesti ennen vuotta 1963 syntyneisiin toimitusteihin rinnastettaviin sopimusteihin, jotka ovat niin sanottuja ulospääsyiteitä. Pitkäaikainenkaan tiealueen käyttö ei sen sijaan ole

²²⁷ Suomen luonnonsuojeluliitto 2017. SII pitää lakiuudistukseen antamassaan lausunnossa ongelmallisena lakiesityksen säännöstä muiden kuin tieosakkaiden oikeudesta tien käyttöön. Liitto ei kannata ulkopuolisen tienkäytön luvanvaraisuutta ja maksullisuutta, koska tämä muutos vaarantaisi jokamiehen oikeuksin tapahtuvan tärkeän ja tarpeellisen liikkumisen.

²²⁸ Hyvönen 1998, s. 24. Vuoden 1734 yleisen lain maakaaren 15 luvun 1 §: ”Ylimuistoinen nautinta on se, kun joku on jotakin kiinteätä omaisuutta tahi jotakin oikeutta niin kauan häiritsemättä ja estämättä pitänyt, nauttinut ja viljellyt, ettei kukaan muista eikä tosipuheesta tiedä, miten hänen esi-isänsä tahi saantomiehensä ovat sen ensin saaneet.” Ks. myös *Noponen* 1932, s. 37–38. *Noponen* käsittelee *nautintaa* isojaossa valtiolle erotettujen maiden sisään jääneinä nautintaniittyinä, joita talot saivat hyödyntää pitäjämästä riippuen 25–50 vuotta. Nautinta ei ollut omistusoikeus, niitä ei luettu talon verolukuun ja valtio saattoi lunastaa ne ennen määraaikaa korvausta vastaan.

²²⁹ *Wirilander* 1979, s. 597–598.

²³⁰ *Filppu* 1983, s. 20.

²³¹ *Wirilander* 1979, s. 600. Ks. lisää niin sanotusta aikaprioriteettisäännöstöstä vuoden 1995 maakaaren (540/1995) esitöistä (*HE 120/1994*), s. 9, osasta nykytilan arvioiti ja s. 67, joissa lain 3. luvun 6 §:ssä selvitetään aikaprioriteetin olemusta ja käyttöä nykyisin.

yksityistielain mukaisen tieoikeuden oikeusperuste.²³² Ennen vuoden 1995 maakaaren voimaantuloa saatu oikeus vedota ylimuistaiseen nautintaan pysyy voimassa lain voimaantulon jälkeenkin.²³³ Ylimuistoinen nautinta ei kuitenkaan ole voimassa alueella, jolla on suoritettu jakolain mukainen jakotoimitus.

Ylimuistoinen nautinta on tieoikeuden perusteena korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1986-II-43. Toimitusmiehet olivat todenneet, että tilan tarkoituksenmukaisen käytön vuoksi on perustettava tieoikeus isojaossa yhteiseksi jätetylle tielle. Kulkuoikeus oli jäänyt perustamatta ojalain nojalla. Tien sijaintitilalle aiheutuvasta huomattavasta haitasta määrättiin suoritettavaksi korvaus. Myös kulkuoikeus järville perustui ylimuistaiseen nautintaan korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 2004:125, koska talolle oli vesipiirirajankäynnissä vahvistettu erityisperustainen kalastusoikeus kyseisille valtion omistuksessa oleville järville.

Kulku nautintajärville oli turvattu kalastuslain (286/1982, kumottu) 22 §:ssä. Ratkaisuselostuksessa mainitaan, että nautintaoikeuden syntyä aikana oikeutta on voitu käyttää kulkemalla vapaasti maastossa jokamiehenoikeuden tapaan. Tieoikeutta ei kuitenkaan voitu erämaa-alueelle myöntää, koska edes ylimuistaiseen nautintaan ei ole voinut liittyä mahdollisuutta kulkuun järville moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Kulkuoikeuden vahvistamista voitiin jatkaa uudessa käsittelyssä, jos alkuperäisten kalastusoikeuksien katsottiin kuuluvan kyseessä olevalle talolle ja talouskeskuksesta oli osoitettavissa järville sellainen kulku-ura, jonka perusteella ylimuistaiseen nautintaa perustuvan kulkuoikeuden vahvistamiselle voitiin katsoa olevan edellytykset.

²³² *Wirilander* 1979, s. 594. *Wirilander* esittää kuitenkin, että käyttöoikeuksien välisissä kollisioissa, ristiriitaisissa määräämistöimissä on ratkaisuperusteena käytetylle aikaprioriteettisäännölle annettu sisältö, että aikaisemmin syntynyt nautintaoikeus rajoittaa myöhemmin perustetun rasitteen käyttöönottoa. Ks. myös *Markkula* 2005, s. 37.

²³³ *Markkula* 2005, s. 37. *Maakaaren voimaannpanosta annetun lain* (541/1995) 18 §:n (1125/1996) mukaan kuitenkin ennen 1.1.1997 syntynyt oikeus vedota ylimuistaiseen nautintaan säilyy, vaikka vuoden 1734 lain maakaaren 15:1, jossa määriteltiin ylimuistoinen nautinta, on kumottu. Nyt voimassa olevan maakaaren (540/1995) 13 luvun 10 §:n mukaan nautintasuojan kiinteistöön saa lainhuudon kiinteistöön saatuaan ja kymmenen vuoden ajan kiinteistöä vilpittömällä mielellä hallittuaan, vaikka kiinteistö on saannon hetkellä joutunut pois oikealta omistajalta. Toisaalta ks. *KKO 2004:125*, jossa välituomioistuimena toiminut Pohjois-Suomen maa- ja metsätalouden ministeriö on todennut, että oikeuskäytännössä on yleisesti hyväksytty kanta, ettei pitkäaikainen tienkäyttäminen luo pysyvää käyttöoikeutta tiehen.

5 KOHTI UUTTA YKSITYISTIELAINSÄÄDÄNTÖÄ

5.1 Yksityisteiden merkitys liikkumisen ja kuljetusten kannalta

Yksityisteiden hallinto ja hoito ovat vielä maaseudulla usein vanhanaikaisella tolalla eikä uudistuksia tapahdu. Usein esiintyy riitaisuuksia ja tiedon puutteesta johtuvaa epäsofia. Myös omistusoikeuden pysyvyys tai loukkaamattomuus koetaan tärkeänä, vaikka omistaminen ei perusoikeutena täysin suojaa nautikaan.²³⁴ Asiantuntijalausunnossaan lakiuudistuksesta maa- ja metsätalousvaliokunnalle MTK:n lakimies *Simo Takalammi* piti tärkeänä, että ”omaisuudensuojan näkökulmasta lähtökohtana on oltava tien omistajien oikeus päättää ulkopuolisten tienkäytöstä ja sille asetettavista mahdollisista ehdoista.”²³⁵ Omistusoikeuden loukkaamattomuuden ja pysyvyyden käsityksen lisäksi yksityisteistä puhuttaessa väistämättä nousee esille jokamiehen oikeudella liikkuminen. Vaikka jokamiehen oikeutta ei ole lainsäädännössä erikseen määritelty, se on rinnastettu maan tapaan.²³⁶ Jokamiehen oikeudella tapahtuva luonnon virkistyskäyttö halutaan taata, mutta sille asetetaan kuitenkin rajoitteet useissa säädöksissä. Ympäristövaliokuntakin kannattaa yksityistielakiluonnoksista antamassaan lausunnossa, että jokamiehen oikeuksien käyttöön ei puututa.²³⁷

Yksityisteiden varrella saattaa sijaita huomattavia määriä loma-asuntoja.²³⁸ Erityisesti rannoilla sijaitsevat lomakiinteistöt ovat lisääntyneet todella huomattavasti, mikä näkyy liikenteen lisääntymisenä ympäri vuoden. Vapaa-ajan asuntojen omistajat saavat luonnollisesti kiinteistöjen omistajina tieoikeuden ja tulevat tiekunnan osakkaiksi. Loma-asuntojen huoltoliikenne sekä muun muassa pelastusviranomaisten pääsy kiinteistöille on selvästi lisännyt mökkiliikenteen kuntovaatimusta. Mökkiliikenne etenkin pienissä kunnissa sekä raskas kuljetusliikenne aiheuttavat jonkin verran kuntien tielautakuntiin tulevia riitapauksia.²³⁹ On myös muistettava, että niillä yksityisteillä, jotka ovat saaneet kunnalta tai valtiolta avustusta

²³⁴ HE 309/1993 vp, s. 76–78. Omaisuudensuojaa koskevia poikkeuslakeja on tehty huomattavan paljon. Kovin niukkasanaisesti, käytännössä ei mitenkään, omaisuudensuojasta säädetään perustuslaissa ja säädös sisältää myös pakkolunastuslausekkeen. Perusteluna on käytetty mielipidettä, että omaisuudensuojasta ei ole tarvetta säädellä kovin yksityiskohtaisesti kuten muiden perusoikeuksien ollessa kyseessä, koska Suomessa on omaisuudensuojasta poikkeuksellisen laaja tulkintakäytäntö. Ks. myös *Kuusiniemi – Peltomaa* 2000, s. 26.

²³⁵ *Takalammi* 2018.

²³⁶ *Tuunanen ym.* 2012, s. 131.

²³⁷ *YmVL 10/2018 vp*, s. 2–3.

²³⁸ *Tiehallinto* 2005, s. 34. Yleisten ja yksityisten teiden tienpidon vastuun rajaa koskevissa kysymyksissä tehdyn selvityksen perusteella 97 % tiekunnista oli sellaisia, joiden varrella on loma-asutusta, enimmillään Kaakkois-Suomessa ja Uudellamaalla, joissa saattoi tiekunnan tien varrella olla 200–300 loma-asuntoa.

²³⁹ *Sahlberg* 2016, s. 9. Suomen Kuntaliiton ja Suomen Tieyhdistyksen syksyllä 2016 julkaisema kysely, jonka tarkoituksena oli kerätä kuntien näkemyksiä yksityistielain kokonaisuudistukseen.

tien kunnossapitoon, ei muiden kuin tieosakkaidenkaan kulkemista saa kieltää yksityistielain 96 §:n mukaan. Harkintaa, tahdikkautta ja kohteliaisuutta yksityisteillä kulkevilta kuitenkin aina odotetaan.

Maa- ja metsätalouden asema on maassa muuttunut voimakkaasti yksityistielain voimaantulon jälkeen. Maatalouden merkitys yksityisteiden kannalta on merkittävästi vähentynyt, mutta metsätalouden ja metsäteollisuuden viimeaikainen kasvu on ollut voimakasta.²⁴⁰ Metsätalous tarvitsee yhä edelleen yksityisteitä. Puunkuljetuksen toimivuus, kaluston kehittyminen, koon ja kapasiteetin kasvu vaativat leveämpiä, kantavampia niin sanotun alimman tieverkoston metsäteitä ja muita yksityisteitä. Metsäteollisuuden huoli onkin metsäteiden kunto, sillä nykyaikainen metsätalous ei ole mahdollista ilman kantavaa metsätieverkostoa. Kesäkuun 2018 alussa korotettujen Kemera-tukien myötä satsaus metsäteihin paranee.²⁴¹ Toki samanaikaisesti metsäteiden rakennevaatimuksetkin kasvavat, joten perusparantaminen tai rakentaminen ei muutu juuri nykyistä edullisemmaksi.²⁴² Myös muun elinkeinotoiminnan ja muiden kuljetusten kannalta yksityisteillä on tärkeä rooli maaseudulla ja haja-asutusalueella ja viranomaisten liikkumisen tarve yksityisteillä on turvattava.

Oikeus kulkuyhteyteen liittyy aivan oleellisesti kiinteistöön, ei henkilöön. Kiinteistön taroituksenmukaisen käytön kannalta kiinteistölle on oltava kulkuyhteys ja -oikeus. Osa kiinteistöjen omistajanvaihdoksista on ennen 1990-luvun loppua jäänyt ilman lainhuudatusta.²⁴³ Vielä 2000-luvun alussa oli pieni osa määräaloista eri syistä jäänyt lainhuudattamatta. Tämä on heikentänyt omistusturvaa ja viranomaisten rekisterien luotettavuutta. Tällöin ei yksiselit-

²⁴⁰ Luke 2018. Teollisuuspuun hakkuissa on rikottu ennätyskiä ja kotimaisen puun kysyntä kasvaa voimakkaasti.

²⁴¹ Kaartinen 2018, s. 9. Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (366/2018) 22 ja 24 §:ien mukaan metsäteiden perusparannusten sekä uusien metsäteiden rakentamisen tukea nostetaan 1.6.2018 alkaen. Tuen korottamista perustellaan sillä, että metsätalouden näkymät ovat juuri nyt valoisat, puun kysyntä ja käyttö kasvaa, joten kohonneista kantorahatuloista osa sijoitetaan metsäteihin.

²⁴² Riikilä 2018, s. 12. Tukien korottaminen ei niele valtion budjettivaroja, koska viime vuosina käyttöön varatuista, mutta käyttämättä jääneistä varoista tuet voidaan kattaa.

²⁴³ Lainhuudatus on luovutuksen saajan, siis kiinteistön ostajan pakollinen velvoite. Lainhuuto tarkoittaa kiinteistön omistusoikeuden kirjaamista Maanmittauslaitoksen ylläpitämään lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin. Lainhuudattamattomista kiinteistöistä ks. Ahokas 2006, s. 76–78. Maanmittauslaitoksella tehdyssä tutkimuksessa käy ilmi, että pieni osa 2000-luvun alussa tehdyistä määräalaluovutuksista on jäänyt ilman lainhuutoa. Median välityksellä kampanjoitiin näkyvästi lainhuudatusta 1990-luvun lopulla, minkä ansiosta runsaasti vanhoja määräaloja saatiin lohkomisen piiriin. Julkisten rekistereiden luotettavuuden vuoksi kaikki määräalaluovutukset halutaan lainhuudattaa, vaikka tähän tavoitteeseen ei koskaan päästäisikään.

teisesti muodostu pysyvää käyttöoikeutta tiehen, koska pysyvä kulkuyhteys muodostuu kiinteistön omistajalle. Määräaikainen hallintaoikeus tuo vain väliaikaisen kulkuoikeuden, joka on määräaikaisen hallintaoikeuden keston mittainen.

5.2 Nykytilasta kohti hidasta yksityistielakiuudistusta

Liikenne- ja viestintäministeriön syksyllä 2014 julkaisemassa lausunnossa liikenne- ja kunta- ja viestintäministeri *Paula Risikko* pitää yksityistielain uudistamista välttämättömänä.²⁴⁴ Selvitysmies *Esko Hämäläisen* johdolla tehdyn selvityksen perusteella erillinen yksityistielaki on edelleen tarpeen ja yksityisteiden ja niiden kunnan merkitys on jopa korostunut. Tienpitoa pitää kuitenkin joustavoittaa ja sen sallia myös uudenlaiset toimintamuodot.²⁴⁵ Yksityistieasiat pitäisi selvityksen mukaan siirtää maa- ja metsätalousministeriön alaisuuteen. Tiekunnista pitäisi muodostaa suurempia kokonaisuuksia, *tiestökuntia*, joille voitaisiin osoittaa alueen muitakin tiestöön ja infrastruktuuriin liittyviä tehtäviä ja syntyisi mahdollisuuksia uudenlaisille palveluyrityksille. Uuden yksityistielain tulisi olla moderni ja selkeä ja sen pitäisi ottaa huomioon erilaisten sähköisten palvelujen kehittyminen.

Lain kokonaisuudistuksesta on ollut puhetta jo vuosia. Lakimuutoksia on tehty vuosikymmenten aikana lähes 30 kertaa, vuosituhannen vaihteessa kaksi isohkoa muutosta. Nyt yksityistielainsäädännön kokonaisuudistus on työn alla. Lakiuudistuksella halutaan luoda yhteiskunnallisen muutoksen vaatimat edellytykset yksityistieverkon kehittämiseksi ja ylläpidolle nykypäivän tarpeiden mukaisesti. Lakiluonnos on kuitenkin viivästynyt niin, että lausunto- ja viestintäministeriö oli valmiiksi vasta vuoden 2017 keväällä. Liikenne- ja viestintäministeriö oli pyytänyt lausunnot²⁴⁶ luonnokseen 21.3.2017 mennessä, mutta runsaiden lisäaikapyyntöjen vuoksi ajankohtaa jatkettiin 31.3.2017 asti.²⁴⁷ Lakiehdotuksesta annettiin yhteensä 208 lausuntoa. Hallituksen esitys lähetettiin ministeriöstä eduskuntaan lokakuussa 2017. Uuden lain on suunniteltu tulevan voimaan vuoden 2020 alussa. Maaliskuussa 2018 annettiin vielä yksityistielakiehdotuksen täydentävä lakiesitys (HE 11/2018 vp), jolla halutaan poistaa yksityistielakiehdotuksesta vähäiset viittaukset maakuntauudistukseen, ja saattaa uusi yksityistielaki voimaan kuitenkin jo vuoden 2019 alusta.

²⁴⁴ LVM 2014, tiedote.

²⁴⁵ LVM 2014, raportti, s. 14 ja 31.

²⁴⁶ LVM 2017, lausuntopyyntö.

²⁴⁷ HE 147/2017 vp, s. 32. Lausunnoissa esitettiin useita muutos- ja täydennystarpeita sekä kritisoitiin lainvalmistelun kireää aikataulua ja siitä johtuvaa vaillinaiselta vaikuttavaa valmistelua viranomaistehtävien siirtoihin ja ympäristösäännöksiin liittyen.

Yksityistielakiuudistuksen esityksen tavoitteena on selkeä, joustava, mahdollistava ja nyky-aikainen yksityistielaki, joka ottaisi huomioon digitalisaatiokehityksen ja käynnissä olevan yhteiskunnallisen muutoksen.²⁴⁸ Lainsäädäntöä halutaan uudistaa kieli- ja kirjoitusasultaan sekä sisällöltään.²⁴⁹ Suuri muutos uudessa laissa on asioiden keskittäminen kokonaisuuksiksi ja pykälien otsikoiminen.²⁵⁰ Tienpidon hallintoa halutaan tehokkaammaksi ja tiekunnille laajat vapaudet päättää itse toiminnasta. Lisäksi tiekuntia koskevaan sääntelyyn lisätään hoitokunnan ja toimitsijamiehen esteellisyyttä koskevat säännökset. Lakiesityksellä halutaan myös turvata elinkeinoelämän tarvitsemat kuljetukset ja yksityisteiden varrella asuvien liikuminen hyötyjä maksaa -periaattella. Tienkäyttö olisi edelleen ulkopuoliselle luvanvaraista ja käytöstä voidaan periä *käyttömaksu*, mitä uudistettavassa laissa korostetaan.²⁵¹ Lausunnossa lakiesitykseen maa- ja metsätalousvaliokunta on huolissaan käyttömaksujen keräämisperiaatteen ongelmallisuudesta.²⁵² Kannatettavana valiokunta pitää tienpidon maksajapohjan laajentamista hyötyjä maksaa -periaatteen mukaisesti, mutta käyttömaksujen keräämisperiaatetta on selkeytettävä. Lakiuudistuksessa korostuvat ulkopuolisten tienkäytön myötä muodostuvien käyttömaksujen lisäksi viestintä- ja sähköjohtojen sijoittaminen yksityistiealueelle sekä tieosakkaiden järjestäytyminen ja kuntien tehtävien siirtyminen muille viranomaisille.

²⁴⁸ HE 147/2017 vp, s. 12–13 ja 19. Ks. myös *Rahja* 2017, s. 17.

²⁴⁹ *Suomen Tuomariliitto* 2017. Tuomariliitto antaa kovaa kritiikkiä lausunnossaan yksityistielain valmistelun asiantuntemuksen puutteesta. Kritiikkiä esitetään myös muun muassa kielestä, kirjoitusasusta ja siitä, että lakiesityksessä on säilytetty liikaa vanhan lain vaikeaselkoisuutta. Ks. myös *MML, lausunto* 2017, s. 2–3 ja *OM, oikeusministeriö* 2017, s. 1. Maanmittauslaitos esittää lausunnossaan yksityistielakiuudistuksesta runsaasti korjaehdotuksia uuden lain kirjoitusasuun ja oikeusministeriön antamassa lausunnossa yksityistielakiuudistukseen todetaan, että nykyinen laki täyttää varsin hyvin yksityisiä teitä koskevan sääntelytarpeen, mutta lukuisten muutosten vuoksi lainkirjoitustapa on muuttunut rikkonaiseksi ja hankalasti avautuvaksi.

²⁵⁰ *YmVL 10/2018 vp*, s. 2. Ympäristövaliokunta pitää hyvänä, että vanhan lain uudistamisessa pyritään yksinkertaistamaan sitä muun muassa pykälien otsikointia selkeyttämällä. ”Lain selkeys ja sen tulkinnan mahdollisimman suuri yksimielisyys on tärkeää, sillä lakia soveltaa päivittäin mittava määrä tiekuntien osakkaita ja maallikoita ja yksityisteiden käyttöön liittyy usein myös ristiriitailanteita.”

²⁵¹ *VNK* 2017, s. 1 ja 2. Lausunnossaan uudeksi yksityistielaksi lainsäädännön arviointineuvosto arvostelee erityisesti sitä, että uudessa laissa kannustetaan käyttömaksujen käyttöön, mutta niiden vaikutuksia ei ole lainkaan arvioitu ja niiden perimiseen liittyy epäselvyyttä. Ks. myös *MTK ry* 2017 ja *HE 11/2018 vp*, s. 8. MTK muistuttaa, että käyttömaksujen täytyy perustua todellisiin tien kunnossapidon kustannuksiin, joten ne eivät saa olla rangaistuksenluonteisia tai muuten kohtuuttoman korkeita. Täydennyslakiesityksessä on 42 § ehdotettu muutettavaksi niin, että käyttömaksu voidaan määrätä heti maksuunpanoluettelon hyväksymisen yhteydessä tiekunnan kokouksessa.

²⁵² *MmVL 5/2018 vp*, s. 2. Maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunnossa epäillään, miten nykytila paranisi tukemaan hyötyjä maksaa -periaatetta ilman, että ulkopuolisen tienkäyttäjän selvitysvelvollisuus kuljetusten määrästä ja laadusta säilytetään. Jos esimerkiksi metsäteiden kunnossapidon rahoitus muuttuu pelkästään käyttömaksuperustaiseksi, ei varoja riitä säännölliseen, vuosittaiseen kunnossapitoon. Ks. myös *VNK* 2017, s. 2. Lainsäädännön arviointineuvosto muistuttaa käyttömaksujen perimisen epäselvyydestä, koska useissa kunnissa tieavustusten ehtona on, että tien ulkopuolisilta käyttäjiltä ei peritä maksuja.

Kuntien vastuita ja tehtäviä halutaan keventää yksityistieasioissa, ja lakkautettavien tielautakuntien tehtävät halutaan siirtää Maanmittauslaitokselle käsiteltäväksi yksityistietoimituksissa.²⁵³ Samalla halutaan, että asiakkaat voivat joustavasti tilata toimituspalveluita kuntien kiinteistöviranomaisilta, jolloin vältetään monopoliasemassa olevaan toimijaan liittyvät ongelmat.²⁵⁴ Maanmittauslaitoksen tehtävämäärän lisääntymiseen esitetyissä arvioissa on maanmittausneuvos *Markkula* asiantuntijalausunnossaan maa- ja metsätalousvaliokunnalle lausunut, että tehtävnlisäys on kohtuullinen.²⁵⁵ Tiekuntien päätöksiä tarkastelevat muutoksenhakuasiat eivät sovellu Maanmittauslaitokselle, joten niitä on kaavailtu siirrettäväksi käräjäoikeuksien yhteydessä toimiville maa-oikeuksille.²⁵⁶ Tielautakuntien lakkauttamisen vuoksi tiekunnan päätöksiä koskevien moitteiden käsittelyssä on mahdollisuus sisäiseen oikaisuvaatimusmenettelyyn. Päätöksissä on usein kyse osakkaiden keskinäisten vastuiden ja velvollisuuksien jakautumisesta, joihin ensin haetaan oikaisua tiekunnan kokoukselta ja sen päätöksestä nostetaan moitekanne maa-oikeutena toimivaan käräjäoikeuteen. Kustannusten kohoamisen pelko saattaa hillitä vähäisempien riita-asioiden saattamista tuomioistuimeen, mutta asia on herättänyt kovasti keskustelua.

Moderni yhteiskunta tarvitsee erilaisten sähköisten palveluiden kattavuuden ulottamista maaseudullekin. Yksityistielakiuudistuksella halutaan antaa hyvät edellytykset maaseudun erilaisten infrastruktuurijärjestelmien tehokkaalle järjestämiselle ja ylläpidolle. Myös yksityistien tiekunta voisi antaa luvan johtojen sijoittamiseen yksityistien tiealueelle.²⁵⁷ Lakiesityksessä esitetään, että uuden lain 52 §:ssä säädetään tiekunnalle tai jos tiekuntaa ei ole perustettu, tieosakkaille oikeus päättää yhdyskuntateknisten laitteiden, erityisesti sähkö- ja viestintäjohtojen, sijoittamisesta tiealueelle. Myös tien mahdollisia siirto- ja lakkauttamistilanteita koskevaa sääntelyä on täsmennetty. Lakiesityksestä annetuissa lausunnoissa kannan-

²⁵³ HE 147/2017 vp, s. 16–17. Ks. myös *Suomen Kuntaliitto* 2017, s. 1–2 ja 5. Lausunnossa selvitetään myös lyhyesti kuntien nykyistä, huomattavaa vastuuta yksityisteiden rahoittamisessa valtioon verrattuna ja että kuntien paineet yksityistieavustusten lisäämiseen eivät kasva.

²⁵⁴ OM, *oikeusministeriö* 2017, s. 3. Lausunnossaan yksityistielakiesityksestä oikeusministeriö ei ota kantaa siihen, voiko Maanmittauslaitoksella ja kunnan viranomaisella olla rinnakkainen toimivalta yksityistietoimitusten suorittamiseen.

²⁵⁵ *Markkula* 2018. Maanmittausneuvos *Markkula* perustelee tehtävnlisäyksen kohtuullisuutta sillä, että tiekunnilla säilyy edelleen oikeus ilman viranomaisia myöntää tieoikeuksia ja perustaa tiekuntia, jolloin myös hallinnointikustannukset säilyvät kohtuullisina. Ks. myös OM, *oikeusministeriö* 2017, s. 4. Myös oikeusministeriö on myös lausunnossaan yksityistielakiesityksestä ottanut kantaa maa-oikeuksien ja Maanmittauslaitoksen lisääntyvään työn määrään.

²⁵⁶ HE 147/2017 vp, s. 81. Lakiehdotuksessa esitetään tiekuntien päätöksiä koskevia moiteasioita käsiteltävän vain niissä käräjäoikeuksissa, joiden yhteydessä toimivat KML 20 luvussa säädetyt maa-oikeudet.

²⁵⁷ HE 147/2017 vp, s. 14 ja 18.

tettiin laajasti erilaisten laitteiden sijoittamista yksityisteille. Lupamenettelyjen keventämiseksi lakiuudistuksessa suunniteltiin tieoikeuden määritelmää laajennettavaksi niin, että kulkuoikeuden lisäksi tieoikeus perustettaisiin myös sähkö- ja viestintäjohtojen ja muiden tien vaikutuspiirin kiinteistöjen käyttöä palvelevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten.²⁵⁸ Tiekunta olisi luvan myöntäjä eikä luvasta neuvoteltaisi erikseen maanomistajien kanssa. Jos tiekunta olisi luvan myöntäjänä, vaihtoehtoisia toteuttamistapoja voisi olla tieoikeuden määritelmän laajentaminen koskemaan sähkö- ja viestintäjohtojen ja muiden kiinteistön käyttöä palvelevien laitteiden sijoittamista tai tieoikeuden määritelmän pysyessä ennallaan annettaisiin tiekunnalle oikeus päättää tielle tulevien laitteiden sijoittamisesta.²⁵⁹ Useissa lakiesityksestä annetuissa lausunnoissa on esitetty tieoikeuden määritelmäksi, että tieoikeudella tarkoitetaan ainoastaan oikeutta käyttää toisen kiinteistön aluetta pysyvästi kulkuyhteyttä varten eikä tieoikeuden käsitettä tule laajentaa vakiintuneen käsityksen ulkopuolelle.²⁶⁰ Lukuisten annettujen lausuntojen perusteella lakiesitystä päädyttiin kuitenkin muuttamaan niin, että tieoikeuden määritelmä pidettäisiin ennallaan, mutta tiekunnalla (tai tieosakkaille) annetaan oikeus päättää tiealueelle sijoitettavista johdoista.²⁶¹

Lakiuudistuksella tavoitellaan myös viestintä- ja sähköjohtojen rakentamista koskevien lupamenettelyiden sujuvoittamista ja yhteiskunnan eri infrastruktuuriverkkojen rakentamisen edistämistä. Aiheesta on keskusteltu viimeistään siitä alkaen, kun nopeiden sähköisten viestintäverkkojen käyttöönottamiseksi on ollut olemassa olevaa infrastruktuuria käyttäen mah-

²⁵⁸ HE 147/2017 vp, s. 1, 14 ja 18. Myös OM, oikeusministeriö 2017, s. 5. Myös oikeusministeriön lausunnossa sähkö- ja viestintäjohtojen sekä kiinteistön käyttöä palvelevien laitteiden sijoittamista pidetään sinänsä kannatettavana, mutta lausunnossa epäillään tämän aiheuttavan muutoksia tien ulottuvuus- ja linjausharkintaan. Lausunnossa ehdotetaan sääntelyä tarkistettavaksi niin, että tieoikeuden perustamisen edellytysharkinta erotetaan tien ulottuvuutta ja asemaa koskevasta sääntelystä. Ks. myös *Suomen luonnonsuojeluliitto* 2017. Ympäristönäkökohdista tarkastellen SII toteaa lausunnossaan yksityistielakiuudistukseen muun muassa, että sähkö- ja viestintäjohtojen sijoittamisen ympäristöllisiä vaikutuksia on pohdittu puutteellisesti ja muutosta tieoikeuden käsitteen laajentamiseksi tulisi pohtia tarkemmin.

²⁵⁹ HE 147/2017 vp, s. 14 ja 18.

²⁶⁰ *Suomen Tieyhdistys*, s. 1. Suomen Tieyhdistys esittää lausunnossaan, että tieoikeudella tarkoitetaan ainoastaan oikeutta käyttää toisen kiinteistön aluetta pysyvästi kulkuyhteyttä varten. Tällöin sähkö- ja viestintäjohtojen sijoittaminen ei olisi tieoikeus vaan tiekunnalle annetaan oikeus antaa suostumus tai lupa johtojen sijoittamiseen ilman maanomistajaa. Lupa olisi samankaltainen kuin esimerkiksi puiden poistamisoikeus. Lähes samankaltaisen lausunnon tieoikeudesta antoivat myös *Suomen Kuntaliitto* 2017, s. 4 ja *MTK ry* 2017, s. 2.

²⁶¹ HE 147/2017 vp, s. 36. Ks. myös OM, oikeusministeriö 2017, s. 3. Lausunnossaan oikeusministeriö viittaa lakiesityksen 98 §:ään Muut siirtymäsäännökset. Säännöksen 1 mom ”Ennestään olevan tien tiealue vastaa tämän lain tarkoittamaa tiealuetta sellaisena, kuin se oli lain voimaan tullessa.” sallii johtovarauman jo perustetuille tieoikeuksille. Oikeussuhteen sisällön jälkikäteinen muuttaminen ei ole poikkeuksellista, mutta silloin toimitaan perusoikeusherkällä alueella.

dollista 1.6.2013 alkaen sijoittaa kaapeleita ja sähkö- ja viestintäverkkojen laitteita maanteiden varsille tienpitoviranomaisen myöntämällä luvalla.²⁶² Työhön tarvitaan maantielain (503/2005) 42 §:n (328/2013) mukainen lupa tienpitoviranomaiselta, Liikennevirastolta. Lupakäsittelyjen ruuhkautumisen ja sijoittamismenettelyn sujuvoittamisen vuoksi sijoittamismahdollisuutta laajennettiin ilmoitusmenettelyyn muun muassa laajakaistahankkeille maantielain 42 a §:n (566/2016) mukaan.²⁶³ Maantiehen kuuluvaan alueeseen määriteltiin maantielain 5 §:ssä (328/2013) kuuluvaksi alue, ”joka maantietä rakennettaessa tarvitaan sähkö- ja viestintäjohtojen sekä muiden yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten”. Alue on maantien tiealuetta.

Yksityistielakiuudistuksen valmisteluaineiston mukaan yksi tieoikeuden keskeisimmistä käsitteistä termi tieoikeus määritellään uuden lain 3 §:ssä.²⁶⁴ Tieoikeuden yksityiskohtaisia perusteluja käsitellään luvussa 2, § 4–18. Luvulle 2 on annettu otsikoksi Tieoikeus ja muut tiehen liittyvät oikeudet.²⁶⁵ Lakiesityksen mukaan tieoikeuden oikeudentila ei lakiuudistuksen myötä muutu.²⁶⁶ Sähkö- ja viestintäjohtojen sijoittaminen yksityisteiden tiealueelle tuo kuitenkin tieoikeuteen muutoksen, sillä tierasitteen olemus muuttuu.²⁶⁷ Uusina elementteinä yksityistielakiin ehdotetaan määriteltäväksi 5 §:n näkemä- ja suoja-alueet. Ne kuuluvat tiealueeseen ja perustetaan yksityistietoimituksessa tarvittaessa. Tieoikeuden nojalla saisi näkemä- ja suoja-alueilta poistaa piha-alueiden ulkopuolelta näkemää haittaavaa luonnontilaista kasvillisuutta. Kasvillisuuden poistamisessa on otettava huomioon luonnonsuojelulain

²⁶² HE 195/2012 vp, s. 3. Esityksen keskeisenä tavoitteena oli, ”että sähkö- ja viestintäjohtojen sekä muiden yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle helpottuu ja tiealueen käyttö tehostuu”. Ks. myös *Kovari ja Utter* 2014, s. 913 ja *Kovari ja Utter* 2015, s. 52–54 ja 69. *Kovari ja Utter* tulivat artikkelissaan siihen johtopäätökseen, että MRL:n 161 §:n mukaan yhdyskuntaa tai kiinteistöä palveleva johto ja siihen liittyvät laitteet voidaan sijoittaa kiinteistölle, jollei sijoittamista voida järjestää muutoin tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin, eikä alueen kaavoitusta tai kaavan toteuttamista vaikeuteta. Artikkelissa käsiteltiin verkkoyhtiöille asetettua velvollisuutta parantaa sähköjärjestelmän ja -verkkojen toimintavarmuutta ja mahdollisuutta johtojen sijoittamiseen kunnan omistamalle yleiselle alueelle tai yksityisenä maanomistajana omistamalle maalle.

²⁶³ HE 49/2016 vp, s. 4 ja 24. Esityksen mukaan ”ilmoitusmenettely tulisi käyttöön uusien laajakaistahankkeiden vaatimissa telekaapelin sijoittamisissa tiealueelle silloin, kun kyse on uusista asiakasliittymistä, jotka on hankittu vasta laajemman laajakaistahankkeen rakennustyön aikana”.

²⁶⁴ HE 147/2017 vp, s. 36 ja 41. Annettujen lausuntojen perusteella on päädytty muuttamaan lakiesitystä niin, että tieoikeuden määritelmä pidetään voimassa olevasta yksityistielaista muuttumattomana.

²⁶⁵ HE 147/2017 vp, s. 43–54. Luvussa käsitellään voimassa olevasta laista poiketen myös tieoikeuteen liittyvät korvauskysymykset.

²⁶⁶ HE 147/2017 vp, s. 43–44. Lakiesityksen 4 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että tieoikeuden perustamisedellytyksen oikeustila säilyv ennallaan.

²⁶⁷ KML 156 §:n mukainen rasite voidaan perustaa osapuolten välisellä sopimuksella, kun rasite on tarpeellinen eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa. Tietyt rasitteet voidaan perustaa KML 154 §:n mukaisina niin sanottuina pakkorasitteina. Perustieoikeus voidaan perustettaessa rinnastaa pakkorasitteeseen, koska se ei välttämättä perustu sopimukseen. Lakimuutoksen myötä tiekunta on luvan myöntäjänä kiinteistönomistajan maalle sijoitettaville laitteille.

suojelu- ja rauhoitusmääräykset. Liikenneturvallisuuden välttämättä vaatiessa voitaisiin tiealueen ulkopuolelta poistaa rakennus tai rakennelma, jota tieoikeuden nojalla ei muuten saisi poistaa.²⁶⁸ Edellä kuvattu rakennuksen poisto näkemäalueelta on yksi kolmesta lakiesityksen 18 §:n tieoikeuden pääsääntöä koskevasta poikkeustapauksesta.²⁶⁹ Pääsääntö on, että tieoikeuden perustaminen, muuttaminen tai lakkauttaminen päätetään yksityistietoimituksessa. Tieoikeuden perustaminen muun kuin kiinteistön hyväksi on ennen kaikkea lisätieoikeuden myöntämistä ennestään olevaan tiehen elinkeinonharjoittajalle pysyvään tarpeeseen 6 §:n mukaan. Uutena seikkana yksityistielakiin ehdotetaan 7 §:ssä myös valtion velvoittamista tieosakkaaksi ennestään olevaan tiehen, jos tietä merkittävästi käytetään yleiseen liikenteeseen maantielle tai valtion hallinnoimaan kohteeseen pääsemiseksi. Kuntaa ei voi vastavasta syystä velvoittaa tieosakkaaksi vaan kunnan täytyy siihen suostua.

²⁶⁸ *PeVL 7/2018 vp*, s. 4. Perustuslakivaliokunta pitää lausunnossaan huolestuttavana sitä, että rakennuksen poistamisessa koskevassa sääntelyssä ei erotella asuntona käytettyä tai muuta rakennusta (vrt. lakiehdotuksen 22 §), joten edellytyksiä asuntona käytetyn rakennuksen poistamiselle on huomattavasti tiukennettava. Ks. myös. *Holopainen 2018*. Kuntaliiton *Matti Holopainen* esittää kritiikkiä asiantuntijalausunnossaan maa- ja metsätalousvaliokunnalle lausunnon antamiseksi yksityistielakiesityksestä, että lakiesityksen 5 §:n mukaisen rakennuksen poisto, milloin asia ei tule ratkaistavaksi yksityistietoimituksessa, olisi kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävä. Tämä olisi uusi tehtävä kunnan viranomaiselle, vaikka kuntien tehtäviä on tarkoitus karsia.

²⁶⁹ Muut kaksi poikkeusta koskevat ennestään olevan tien muuttamista tai leventämistä, tarvittavan alueen muuttamista tiealueeksi ja tarpeettoman alueen vapautumista maanomistajan suostumuksella ilman yksityistietoimitusta sekä järjestäytyneen tiekunnan oikeutta myöntää tieoikeus ennestään olevaan tiehen, tieoikeus muun kuin kiinteistön hyväksi ja lakkauttaa tieoikeus.

6 LOPUKSI

Miltä näyttää yksityistielaki vuonna 2020? Yksityistielakiuudistuksella on pyritty selkeämpään, mahdollistavaan ja nykyaikaiseen yksityistielakiin, jossa otetaan huomioon tapahtuva yhteiskunnallinen muutos ja digitalisaatiokehitys. Lakiesitystä moititaan useissa lausunnoissa liian nopeasta ja huolimattomasta valmistelusta, mikä näkyy esimerkiksi kirjoitusasun heikkoutena. Toisaalta joissakin lausunnoissa myös väitetään, että vanhan lain elementit on vain koottu uudella tavalla eikä sisällöllisiä uudistuksia tapahdukaan.²⁷⁰ Kuntien kustannukset vähenevät tehtävien siirtyessä muille viranomaisille, mutta samalla on pelkona tiekunnan osakkaiden oikeusturvan heikkeneminen muutoksenhakukustannusten vuoksi.²⁷¹ Uusitun lain lukujen ja pykälien otsikointi tekee laista ilman muuta selkeämmän, koska lain tulkitsijoina edelleen ovat lukuisat maallikot. Tiekunnan itsenäisyys ja määräysvalta lisääntyy monella tavalla. Tiekunta voi käyttää ulkoisia tieisännöintipalveluja ja ulkoistaa tienpidon tai vain sen hallinnon tieisännöintiyritykselle. Tiekunta voi tiekokouksessa hyväksyä itselleen omat säännöt, joissa se päättää käytännön toimista, muun muassa kokousten koolle kutsumisesta ja ajankohdasta. Myös tiekunnan päätösten laiminlyöminen käsitellään lakiesityksen 23 §:n mukaisena teettämisuhtana. Iso ongelma uudessa laissa on käyttömaksujen käyttämiseen ja etenkin niiden perimiseen liittyvä epäselvyys. Tältä osin lakiesitys on keskeneräinen. Ympäristönäkökohdat on uusien teiden rakentamisen yhteydessä otettava huomioon niin, että elinympäristöjen pirstoutuminen jää mahdollisimman vähäiseksi, mikä lisää myös huolellisuutta ilmoitusvelvollisuudessa viranomaisille. Ympäristövaliokunnan lausunnonaan voimakkaasti korostama yksityisteiden käytön vapauttaminen jokamiehenoikeuteen rinnastaen ei kaikkialla maaseudulla herätä ihastusta, vaikka jokamiehenoikeuksien asema on vahva.

Uuden yksityistielain vaikutus tieoikeuteen näyttää säilyvän useiden vaiheiden ja alkuperäiseen lakiesitykseen lausuntojen perusteella tehtyjen muutosten vuoksi kuitenkin kutakuinkin entisenlaisena. Täydennyslakiesityskään ei tuo tieoikeutta uudessa laissa käsittävään jaksoon oleellisia muutoksia. Tien tärkeys ja huomattavan haitan aiheuttaminen tieoikeudella säilyvät ennallaan, mutta tien teon teknistaloudellinen ja ympäristölliset näkökohdat huomioon ottava tarkoituksenmukaisuusharkinta on lisätty 4 §:ään. Elinkeinotoimintaa harjoittavalle myönnetyn tieoikeuden lisäksi on lakiesityksessä uutena mahdollista perustaa tieoikeus

²⁷⁰ *MML, lausunto 2017, s. 5.*

²⁷¹ *VNK 2017, s. 3–4.*

pysyvään tarpeeseen muuta toimintaa, esimerkiksi jonkun yhdistyksen toimintaa varten. Tämä tulee vaatimaan tiekunnilta harkintaa ja tasapuolisuutta. Jo nyt on tiedossa, että maakuntauudistuksen lykkäytyminen ja suunniteltujen tehtäväsiirtojen säilyttäminen vuoden 2019 ajan ELY-keskuksilla aiheuttaa uuden lakimuutoksen, jolla otetaan huomioon tulevan maakuntauudistuksen tarpeet.