Ruuskanen, Linna, Paasilehto ja Virtanen 15.5.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle esitetyt lausunnot

HE 34/2018 vp. Hallituksen esitys laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (*HE Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen muuttamisesta osakeyhtiöksi*).

Asiantuntijalausunnot on saatu Air Navigation Services Finland Oy:stä, Fenniarail Oy:stä, Julkisalan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO ry:stä (*JUKO*), Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:stä (*JHL*), Liikennevirastosta, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Linja-autoliitosta, Palkansaajajärjestö Pardia ry:stä (*Pardia*), puolustusministeriöstä, Rajavartiolaitoksesta, sisäministeriöstä, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:stä (*SKAL*), Suomen Varustamot ry:stä, Suomen Taksiliitto ry:stä ja VR-Yhtymä Oy:stä

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää seuraavassa huomionsa näistä esitetyistä lausunnoista.

Tiedon hallinta

Tiedon salassa pysyminen

Sisäministeriön poliisiosasto on lausunut olevan tärkeää, että viranomaisten kanssa tehtävän yhteistyön kautta saadut tiedot käsitellään yhtiössä turvallisella tavalla. Myös puolustusministeriö on nostanut lausunnossaan esille huolen tiedon omistajuudesta ja salattavuudesta. Puolustusministeriön lausunnon mukaan yhtiön oikeus saada tietoa viranomaiselta ei voi olla subjektiivinen oikeus, vaan tiedon omistajalla tulee kaikissa tilanteissa olla oikeus päättää tiedon luovuttamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää edellä mainittuja näkökohtia tärkeinä ja ne on myös huomioitu esitystä valmisteltaessa.

Liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja tarvitsee merkittävän määrän tietoa eri toimijoilta, myös viranomaisilta, hoitaessaan sille laissa määriteltyjä tehtäviä. Tiedot ovat tarpeen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II A osan 2

luvussa esitetään säädettäväksi kaikkia liikennemuotoja koskevasta tietosääntelystä. Esityksen mukaan liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada viranomaisilta salassapitosäännösten estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävät liittyvät liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseen, jolloin myös välttämättömyysedellytys olisi sidottu edellä mainittuihin tehtäviin. Päätöksen tiedon luovuttamisesta tekee aina luovuttava viranomainen, jolloin kyse ei olisi yhtiön subjektiivisesta tiedonsaantioikeudesta.

Kyseisen säännöksen merkitys saattaa vaihdella etenkin lyhyellä aikavälillä eri liikennemuotojen välillä. Esimerkiksi meri-, ilma- ja rautatieliikenteessä liikennevälineiden sijaintitiedot ovat jo nykyään saatavilla ja niitä käytetään myös liikenteenohjauksen tarpeisiin. Sen sijaan tieliikenteessä tieto esimerkiksi viranomaisen ajoneuvon sijainnista ei useinkaan ole liikenteenohjauksessa tarpeellinen. Tulevaisuudessa tämä tieto voi kuitenkin muodostua välttämättömäksi, kun kehitys johtaa kohti automaattiliikennettä. Tietoon ei ole aina tarvetta yhdistää tunnistetietoja, jotka yksilöivät ajoneuvon. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyrkinyt muotoilemaan säännöksen tavalla, joka mahdollistaa erilaisten tilanteiden huomioimisen ja mahdollistaa myös tulevan kehityksen.

Palveluntarjoaja ei saisi luovuttaa viranomaisilta saatuja salassa pidettäviä tietoja edelleen, ellei luovuttanut viranomainen antaisi tähän erikseen lupaa. Näin ollen tiedon luovuttava viranomainen voisi aina kieltää antamansa tiedon edelleen luovuttamisen. Lisäksi viranomainen voisi asettaa salassa pidettävän tiedon luovutuksen edellytykseksi tietoturvallisuusarvioinnin.

Vastapainoksi tiedonsaantioikeudelle liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi esityksen mukaan myös liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovutettava viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tällä turvattaisiin myös tulevaisuudessa nykymuotoinen yhteistyö palveluntarjoajan ja viranomaisten välillä.

Puolustusministeriö totesi lausunnossaan myös, että perustettavan yhtiön toiminnan luonne huomioon ottaen yhtiölle tulisi asettaa velvoite teettää henkilöstöstään turvallisuusselvityslain (726/2014) mukainen turvallisuusselvitys. Turvallisuusvaatimusten on täytyttävä sekä yhtiön, henkilöstön että tietojärjestelmien osalta. Myös Rajavartiolaitos totesi lausunnossaan, että valmistelussa on huomioitava, että tulevan VTS-palveluntarjoajan toimintoihin luodaan riittävän korkea turvallisuustaso, mikä edellyttää turvallisuusluokitellun tiedon käsittelyn vaatimia auditointeja ennen yhtiön toiminnan aloittamista. Saman asian nosti esille myös sisäministeriön poliisiosasto.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy puolustusministeriön, Rajavartiolaitoksen ja sisäministeriön näkemykseen siitä, että yhtiön toimintoihin tulee luoda riittävän korkea turvallisuustaso. Kuten jo aiemmin on todettu, yhtiön oikeudesta saada viranomaiselta salassa pidettävää tietoa ja käyttää sitä järjestelmissään säädettäisiin liikenteen palveluista annetussa laissa. Yhtiön käsitellessä viranomaisen salassa pidettävää tietoa voisi tietoa luovuttava vi-

ranomainen edellyttää turvallisuusselvityslain (726/2014) mukaista yritysturvallisuusselvitystä ja salassa pidettävän tietojen käsittelijöiltä henkilöturvallisuusselvitystä.

Viranomaisen salassa pidettävää tietoa käsittelevää yhtiön henkilöstöä koskisivat julkisuuslain (621/1999) 23 §:n mukainen vaitiolovelvollisuus ja hyväksikäyttökielto. Yhtiön henkilöstöön sovellettaisiin rikoslain 38:1 §:n salassapitorikoksia koskevia säädöksiä, ja edelleen niissä tehtävissä, jotka kuuluvat toimialalainsäädännössä erikseen säädetyn rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin, rikoslain 40:5 §:n mukaista virkasalaisuuden tahallista tai tuottamuksellista rikkomista koskevia säädöksiä.

Julkisuuslain 23 §:n ja turvallisuusselvityslain 3 §:n 3 momentin perusteella salassa pidettävää tietoa olisi viranomaisten luokiteltujen asiakirjojen lisäksi tieto, joka olisi asiakirjaan merkittynä salassa pidettävä, sekä suullisesti tai havainnoimalla saatu tieto, jos tällaisia tietoja sisältävät asiakirjat olisivat julkisuuslain 24 §:n perusteella luokiteltavissa salassa pidettäviksi. Viranomainen voi myös asettaa muita erityisiä hallinnollisia, teknisiä, rakenteellisia tai toiminnallisia vaatimuksia yhtiölle sen käsitellessä viranomaisen salassa pidettävää tietoa (HE 34/2018 s. 44).

Lisäksi puolustusministeriö nosti lausunnossaan esille, että nykytilaa vastaavasti puolustusvoimilla tulisi jatkossakin säilyä oikeus luovuttaa alusliikennepalvelun tuottamaa tietoa kolmannelle osapuolelle myös ilman alusliikennepalvelun tarjoajan suostumusta. Kyseisestä oikeudesta luovuttaa tietoa säädetään aluevalvontalain (755/2000) 42 §:n 1 momentissa. Kyseisen momentin mukaan puolustusvoimilla on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa aluevalvontalain 30 a §:ssä tarkoitettua aluevalvonnan tilannekuvaa ja siihen liittyviä tietoja myös vieraan valtion aluevalvonnasta vastaavalle viranomaiselle tai kansainväliselle toimielimelle, jos tiedot ovat tarpeellisia vieraan valtion aluevalvontaa varten. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tässä hallituksen esityksessä ei ole esitetty muutettavaksi kyseistä oikeutta.

Tiedon avoimuus

Suomen Taksiliitto ry ja Linja-autoliitto nostivat lausunnoissaan esille huolen siitä, että yhtiömuotoisena toimiminen vaarantaisi tietojen ja toiminnan julkisuuden. Myös VR-Yhtymä Oy totesi lausunnossaan, että nykyisin avoimesti saatavan viranomaistiedon tulee olla jatkossakin avointa ja vapaasti käytettävissä. Liikenne- ja viestintäministeriö on samaa mieltä lausunnonantajien kanssa siitä, että yhtiöittäminen ei saa johtaa nykyisin avoimena jaettavan tiedon määrän tai laajuuden supistumiseen. Tämä on myös huomioitu esityksen valmistelussa.

Perustettavan yhtiön tehtävänä olisi tarjota liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi. Perustettavan yhtiön olisi esityksen mukaan annettava liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan hyödyttävää tietoa muille toimijoille. Kaikki nykyisin avoimesti jaettava tieto olisi avointa myös tulevaisuudessa.

Muutoksella pyritään tukemaan digitaalisen liikenteen myötä syntyvien yritysverkostojen ja liiketoiminnan kehitystä, kun yhtiö tarjoaisi liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa mahdollisimman laaja-alaisesti ja avoimesti liikenteen toimijoiden käyttöön. Yhtiö huolehtisi kuitenkin samalla viranomaisten salaisiksi määrittämien tietojen sekä liikesalaisten tietojen tietosuojasta. Lisäksi yhtiö jalostaisi tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi ja edistäisi siten digitaalista liiketoimintaa.

Esityksen tavoitteena on laajentaa tiedon hyödynnettävyyttä uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttämiseksi ja samalla madaltaa uusien yrittäjien alalle tulon kynnystä. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen kannalta keskeinen onnistumisen mittari tietonäkökulmasta on se, miten hyvin uusi malli tukee tiedon hyödyntämistä elinkeinoelämän tarpeisiin ja edistää digitaalisen kasvuympäristön kehittymistä.

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

VR-Yhtymä Oy katsoi lausunnossaan, että esityksessä ei ole yksilöity tarkemmin, mitä tietoja palveluntarjoajalla olisi oikeus saada eikä tyhjentävästi niitä toimijoilta, kenellä olisi tietojen toimittamisvelvollisuus. VR-Yhtymä Oy katsoikin, että lain määrittelyjen tulisi olla yksityiskohtaisia ja koskea ainoastaan välttämätöntä tietoa. Lisäksi liikesalaisuuksien säilymisestä ja henkilötietojen suojasta on huolehdittava. SKAL esitti lausunnossaan, että suurin osa tiedoista välitettäisiin ilman yksilöiviä tunnuksia, jolloin vältettäisiin mahdollinen liikesalaisuuksien siirtyminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että esityksessä on säädetty asianmukaisesti tiedon luovuttamisen periaatteista. Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 2 luvun 2 §:n mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla olisi oikeus saada salassapitosäännösten tai liike- tai ammattisalaisuuden estämättä tietoja, jotka olisivat välttämättömiä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedonsaantioikeus koskisi tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkkojen häiriöistä, liikennevälineiden sijainnista, sää- ja olosuhdetietoja sekä muita liikenteen tilannekuvan muodostamiseen ja liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saisi antaa salassa pidettäviä tai liike- tai ammattisalaisuuksiksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tällaisessakin tilanteessa tietojen olisi oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liike- ja ammattisalaisuudet vaarannu.

Yleisesti ottaen yhtiölle luovutettaviin tietoihin sisältyy vain rajallisesti liike- tai ammattisalaisiksi katsottavaa tietoa ja tällöinkin eteenpäin luovutetta-

vasta tiedosta on mahdollista poistaa salassa pidettävät osat. Mikäli luovuttava taho katsoo, että tiedoissa on salassa pidettäviä osia, on yhtiön oikeutta luovuttaa tietoja eteenpäin edellä mainituin tavoin voimakkaasti rajoitettu.

SKAL piti lausunnossaan myös tärkeänä sitä, että vaikka avoimen datan käyttö lisääntyy, myös perinteisellä tavalla tiedottamista on jatkettava edelleen. Liikenne-ja viestintäministeriö yhtyy SKAL:n näkemykseen ja pitää tärkeänä sitä, että myös jatkossa esimerkiksi liikennetiedotteita luetaan radiossa. Esityksellä ei ole tarkoitus muuttaa tällaisia käytäntöjä.

Kustannukset

Uudistuksen kustannusvaikutukset viranomaisille

Puolustusministeriö katsoo lausunnossaan, että yhtiölle asetettavista yhteistyövelvoitteista viranomaisten kanssa tulisi säätää lailla mahdollisimman tarkasti. Lisäksi tulisi lailla säätää, että lakisääteisen yhteistyön toteuttamisen kustannuksista vastaisi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala. Asiassa tulee ottaa huomioon myös se, että kustannusten nousu ajan myötä on katettava liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan budjetista mukaan lukien se, että palvelujen laadun tason täytyy pysyä korkeana. Yhtiöittäminen ei saa aiheuttaa puolustushallinnolle kustannustason nousua.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa esityksen yhtenä tavoitteena olevan, että viranomaisten käyttämien nykytasoisien liikenteenohjaus- ja tietopalveluiden kustannukset tai nykytasoisen METO-yhteistyön kustannukset eivät yhtiöittämisen seurauksena nouse. Merialueiden valvonnan kannalta oleellista on erityisesti meritilannekuvan muodostamiseen liittyvän tiedon tuottamiseen ja jakamiseen kohdistuvat vaikutukset. Tavoitteena on, että nykytoiminta, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuu samanlaisena myös yhtiöittämisen jälkeen. Tarkoituksena on, että jatkossa Liikennevirasto liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana maksaisi nykyisen Liikenneviraston kustantaman muiden viranomaisten tarvitseman palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytason mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta. METO-yhteistyön puitteissa aiheutuneista kustannuksista vastaisivat jatkossakin METO-viranomaiset yhdessä sopimallaan tavalla.

Alusliikennepalvelu (VTS-palvelu) on tällä hetkellä valtionaluksille ilmaista. Valtionalukset eivät ole velvollisia osallistumaan VTS-palveluun, mutta METO-yhteistyössä on sovittu meritilannekuvan hallitsemiseksi yhteisistä menettelytavoista ilmoitusten tekemisessä ja VTS-palveluun osallistumisessa. Tämä sama tilanne säilyisi myös jatkossa.

Varsinainen kustannusten muodostuminen kohdistuu tiedon kokoamiseen, käsittelyyn ja jakamiseen sekä niihin liittyvien parannusten edellyttämien investointien rahoittamiseen. Kustannusten hallitsemiseksi laadittaisiin sopimukset yhteistyöstä, jotka perustuvat palveluntuottajan velvollisuuteen tuottaa ja luovuttaa tietoa viranomaisille sekä oikeuteen saada tietoa viranomaisilta.

Muussa viranomaisten ja liikenteenohjausyhtiön välisessä yhteistyössä noudatettaisiin olemassa olevia yhteistyö- ja kustannusjakoperiaatteita. Nykyinen hyvä viranomaisyhteistyö jatkuisi myös tulevaisuudessa viranomaisten välisenä. Yhtiöllä olisi tässä viranomaisten välisessä yhteistyössä palveluntarjoajan rooli. Tämä koskee muun muassa TiTo-yhteistyötä, meripelastusyhteistyötä, rautatieliikenteen viranomaisyhteistyötä ja muuta vakiintunutta viranomaisyhteistyötä. TiTo-yhteistyöllä pyrittäisiin varmistamaan asiakkaille sekä teiden ja katujen käyttäjille nykyisen kaltainen liikenteenohjauksen ja –hallinnan kokonaispalvelu. Samoin saatava ja kerättävä tieto varmistettaisiin tällä yhteistyöllä myös jatkossa siten, että se olisi koko matkaketjun osalta hyödynnettävissä ja käytössä.

Kustannusten osalta uudistuksen lähtökohtiin on kirjattu, että viranomaisten kustannukset eivät saa nykymuotoisen toiminnan osalta kasvaa yhtiöittämisen seurauksena. Tämä on hyvä lähtökohta, joskin viranomaisten tarpeet saattavat tulevaisuudessa muuttua. Etenkin tiedon yhteiskäytössä on tunnistettu runsaasti mahdollisuuksia. Näin ollen tulevaisuuden toiminnassa on keskeistä huomioida, että liikenneympäristön investointipäätöksiä valmisteltaessa tulisi eri viranomaisille aiheutuvia kustannuksia arvioida myös siten, että toteutettavat ratkaisumallit olisivat kokonaisuutena järkeviä ja toteutettavissa mahdollisimman pienillä kokonaiskustannuksilla. Tämä on ollut nykyisenä toimintamallina sekä METO- että TiTo-yhteistyön osalta.

Uudistuksen kustannusvaikutukset kansalaisille ja yrityksille

Suomen Varustamot, VR-Yhtymä Oy ja SKAL totesivat lausunnoissaan, että esitetty muutos ei saa johtaa palvelujen kustannustason nousuun tai uusiin maksuihin asiakkaille eikä palvelutason heikentymiseen. Suomen Varustamot kantoi huolta myös siitä, että tehtävien jakautuminen useaan organisaatioon lisää kokonaiskustannuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nyt esillä oleva muutos ei johda palvelujen kustannustason nousuun tai uusiin maksuihin asiakkaille. Perustettava yhtiö ei lähtisi laskuttamaan palveluitaan kansalaisilta tai yrityksiltä vaan yhtiön liikevaihto muodostuisi aluksi Liikennevirastolta saatavista sopimusperusteisista maksuista. Liikennevirasto hankkisi operatiivisia liikenteenohjauspalveluita ja määrittäisi yhteistyössä yhtiön kanssa tuotettavien palvelujen tavoitetason. Sovitun palvelutason yhtiö toteuttaisi investoimalla ja kehittämällä liikenteenohjauspalveluja. Liikenteenohjausyhtiö tuottaisi operatiiviset ohjauspalvelut asiakastarpeiden pohjalta omaa erityisosaamistaan hyödyntäen kustannustehokkaasti.

Yhtiön toiminta olisi taloudellisesti maltillisen kannattavaa, eikä liikevoiton maksimointi ole yhtiömuotoisen toiminnan ensisijainen tavoite, millä osaltaan varmistettaisiin palvelujen nykytasoinen hinnoittelu. Yhtiön hinnoittelun asianmukaisuus varmistettaisiin omistajaohjauksella, yhtiöjärjestysmääräyksillä ja omistajastrategialla sekä palvelusopimuksen ehdoilla. Yhtiömuotoinen toiminta lisäisi toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta merkittävästi asiakastarpeiden ymmärryksen ja asiakaspalvelun sekä toiminnan suunnitelmallisuuden parantuessa ja kustannustietoisuuden lisääntyessä, kun yhtiö pyrkii kehittämään kannattavaa toimintaansa pidemmällä tähtäimellä.

Kilpailu markkinoilla

Taksiliitto totesi lausunnossaan, että vaikka yhtiön ei ole tarkoitus ryhtyä kilpailemaan yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, on kuitenkin nähtävissä, että tällaiseen kilpailutilanteeseen on olennainen vaara, kun yhtiö on itsenäinen toimija ja yhtiöllä on itsenäinen talous sekä vastuu taloudellisesta menestymisestä. Yhtiöittämisen seurauksena on vaarana, että syntyy yksinoikeuksia, joiden myötä yksittäiset yksityiset toimijat menettävät mahdollisuudet kilpailla markkinoilla. Yhtiön todetaan myös investoivan kilpailukykynsä parantamiseksi, mutta kun tosiasiallista kilpailua ei ole odotettavissa, niin tältä osin ei tällä yhtiöllä ole tosiasiallista tarvetta toimia varsinaisesti kilpailukykyisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että yhtiön ensisijaisena tehtävänä on vastata erityistehtävänsä mukaisista velvoitteista sekä samalla pyrkiä edistämään toimialan yritys- ja vientivetoista kasvua tutkimusalan, julkisen sektorin ja yksityisen sektorin yhteistyönä, eikä yhtiön tavoitteena tule olemaan liikevoiton maksimointi. Nyt esitetty liikenteenohjauksesta vastaavan valtion erityistehtäväyhtiön perustaminen tukee digitaalisen liikenteen myötä syntyvien yritysverkostojen kehitystä, kun yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi. Tiedon hyödynnettävyyttä parantamalla vahvistettaisiin myös innovaatio- ja palvelualustojen kehittymistä liikenteen palveluissa sekä madallettaisiin uusien yrittäjien alalle tulon kynnystä. Yhtiön tarkoituksena ei ole kilpailla alalla toimivien yritysten kanssa.

Yhtiöstä halutaan luoda vahva yhteistyökumppani liikennealan yrityksille, joiden välille muodostuvien yhteistyömallien ja tavoitteiden kautta olisi mahdollista vahvistaa kansainvälisesti kilpailukykyisen yritystoiminnan kehittymistä Suomeen. Tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kyettäisiin kasvattamaan liikenteen kokonaismarkkinaa koko toimialaa hyödyttävällä tavalla. Tavoitteena on saada aikaan vahva, myönteinen kehitystrendi, joka entisestään vahvistaisi suomalaisen digitaalisen ja automaattisen liikenteen verkostojen kasvua sekä liikennealan yritysten toimintaedellytyksiä.

Yhtiö velvoitettaisiin Liikenneviraston hankintasopimuksessa kehittämään uusia, liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenneturvallisuutta edistäviä palveluita yhdessä muiden palveluntuottajien kanssa. Kehittämiskumppanuuksien periaatteet ja tasapuolisuuden varmistaminen määriteltäisiin Liikenneviraston ja yhtiön välisessä hankintasopimuksessa. Tavoitteiden toteutuminen varmistettaisiin taloudellisilla kannustimilla sekä avaamalla ohjausyhtiön kustannusrakenne tilaajalle toimitettavien palveluiden osalta ensimmäisten vuosien ajaksi. Perustettavasta yhtiöstä halutaan luoda vahva palveluntuottaja, jolla on kyky investoida ja kehittää omaa toimintaansa, ja joka oman toimintansa kautta luo uusia mahdollisuuksia muille liikenteen toimijoille ja yrityksille.

Viranomaisyhteistyö

Puolustusministeriö katsoi lausunnossaan, että yhtiömalli olisi puolustushallinnon kannalta hyvin järjestettynäkin heikennys nykytilaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa yhtiöittämisen valmistelussa otetun huomioon se, että liikenteen ohjaustoimintaan liittyy keskeisesti tehokas, poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä tätä toimintaa tukeva, uutta teknologiaa hyödyntävä tiedonvaihtoympäristö. Näillä on varmistettu viranomaisten jatkuva ja ajantasainen tilannekuva liikenteestä, kyky ennakoida ja tunnistaa mahdollisia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä riskejä sekä parannettu viranomaisten toimintaedellytyksiä operatiivisella tasolla vastata oman hallinnonalan liikenteeseen liittyvistä viranomaistehtävistä.

Hallituksen esitystä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi on valmisteltu liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämistä valmistelevassa työryhmässä osana liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistushanketta. Viranomaisyhteistyön hyvän jatkumisen varmistamiseksi työryhmässä ovat olleet edustettuina myös puolustusministeriö ja sisäministeriö. Yksityiskohtaisempaa valmistelutyötä on tehty yhdessä turvallisuusviranomaisten kanssa poikkihallinnollisissa yhteistyöryhmissä, joissa edustettuina ovat olleet edellä mainittujen viranomaisten lisäksi mm. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos. Liikenne- ja viestintäministeriö on yhdessä muiden viranomaistoimijoiden kanssa muokannut lainsäädäntöehdotuksia sellaisiksi, että suunnitellut muutokset eivät heikennä maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä, varautumista, valmiutta tai muiden viranomaistehtävien hoitamista.

Ehdotetut liitelakien, erityisesti alusliikennepalvelulain, aluevalvontalain ja meripelastuslain muutokset varmistaisivat viranomaisyhteistyön jatkumisen viranomaistoimijoiden sekä valtion omistaman ja yhtiömuodossa toimivan liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoajan välillä.

Tilannekuva

Puolustusministeriö nosti esille lausunnossaan pitävänsä erittäin tärkeänä, että ainutlaatuinen meritilannekuvan muodostamista koskeva METO-kokonaisuus säilytetään uudistuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on samaa mieltä puolustusministeriön kanssa siitä, että myös tulevaisuudessa METO-kokonaisuus tulee säilyttää. Hankkeen yhtenä keskeisenä tavoitteena on turvata liikenteen ohjaustoimintaan liittyvän poikkihallinnollisen yhteistyön, kuten merellisten toimijoiden (METO), tieliikenteen toimijoiden (TiTo) ja meripelastusviranomaisten yhteistyön, häiriötön jatkuminen toimintojen yhtiöittämisestä riippumatta, sekä varmistaa edellytykset yhteistyön kehittämiselle ja toiminnan tehostamiselle myös tulevaisuudessa.

METO-yhteistyössä ovat mukana Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto. TiTo-yhteistyössä mukana ovat

Liikennevirasto, Poliisihallitus, sisäministeriön pelastusosasto, Hätäkeskuslaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto, Ilmatieteen laitos ja Viestintävirasto. Yhtiöittämisen jälkeen METO- ja TiTo-yhteistyössä jatkaisivat kaikki nykyiset viranomaistahot ja perustettava osakeyhtiö osallistuisi siihen viranomaisten määrittelemällä tavalla palveluntarjoajan roolissa. Liikenneviraston ja ohjausyhtiön välisellä palvelusopimuksella varmistettaisiin, että poikkihallinnolliseen viranomaisyhteistyöhön osallistuvien toimijoiden palvelutarpeet tulisivat tyydytetyiksi. METO yhteistyön turvaamiseksi esityksessä ehdotetaan säädettävän uusi alusliikennepalvelulain 16 a §, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi tuottaa Liikenneviraston tilauksesta ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa. Puolustus- ja turvallisuusviranomaiset saisivat tilannekuvan käyttöönsä korvauksetta.

Rajavartiolaitos nosti erityisesti esille lausunnossaan sen, että VTS-toimintojen tulee säilyä jatkossakin yhteistoiminnan turvaamiseksi ja poikkeustilanteiden varautumisen varmistamiseksi kahdessa eri keskuksessa sekä Helsingissä että Turussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on Rajavartiolaitoksen kanssa samaa mieltä asiasta ja toteaa, että muutoksen seurauksena ei ole tarkoitus siirtää VTS-toimintoja uusiin keskuksiin. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö haluaa korostaa, että jatkossakin VTS-keskusten sijainnista päättäisi alusliikennepalvelulain 8 §:n nojalla toimivaltainen viranomainen, joka olisi esityksen mukaan jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto.

Julkisen vallan käytöstä

Puolustusministeriö totesi lausunnossaan esitysluonnoksien sisältävän tehtäviä, jotka sisältävät merkittävän julkisen vallan käyttöä ja joita ei voi siirtää perustettavalle yhtiölle. Puolustusministeriö esitti lausunnossaan myös alusliikennepalvelulain 17 §:ää ja liikenteen palveluista annetun lain II A osan 1 luvun 2 §:ää muutettavaksi siten, että päätöksentekijänä näissä tilanteissa toimisi aina Liikennevirasto, jolla olisi 24/7 päivystys, minkä lisäksi sulkemisoikeutta tulisi lyhentää kuuden (6) tunnin kestoiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei esityksessä olla siirtämässä merkittävän julkisen vallan tehtäviä perustettavalle valtion kokonaan omistamalle erityistehtäväyhtiölle. Perustuslain 124 §:n mukaisuutta on arvioitu kattavasti hallituksen esityksen kohdassa ”Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys” (HE 34/2018 s. 97-115). Liikenne- ja viestintäministeriö on myös esityksen valmisteluvaiheessa pyytänyt lausunnot valtiosääntöoikeuden professoriTuomas Ojaselta ja julkisoikeuden professori Juha Lavapurolta. Perustuslakiliitännäisyyden vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt hallituksen esityksessään, että asiasta pyydetään lausunto perustuslakivaliokunnalta. Esitys on saapunut perustuslakivaliokuntaan 12.4.2018 ja perustuslakivaliokunta käsittelee esitystä 24.5.2018.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että palveluntarjoajan sulkemisoikeuden tulisi olla esitetyn mukaisesti 24 tuntia. Ilmailulain (864/2014) 11 §:n mukaan ilmatilan hallintayksikkö voi tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella omasta aloitteestaan enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos tähän on poikkeuksellinen ja erityisen

painava lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvä syy. Tällä hetkellä kyseistä tehtävää hoitaa Air Navigation Services Finland Oy. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 47/2005 hyväksynyt kyseisen 24 tunnin aikarajan. Jotta tulevaisuudessa liikenteenohjausta harjoittavia palveluntarjoajia koskeva lainsäädäntö olisi yhdenmukaista, olisi tarkoituksenmukaista säätää sama vuorokauden raja koskemaan myös meri- ja tieliikenteenohjausta. Yhtenäinen sääntely olisi myös viranomaisten valvontatehtävän kannalta tarkoituksenmukaisinta. Lisäksi yhtenäinen sääntely toteuttaisi Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman säädösten sujuvoittaminen –kärkihanketta.

Varautuminen ja turvallisuus

Puolustusministeriö totesi lausunnossaan, että perustettavan yhtiön varautumisvelvoitteista aiheutuvien kustannusten kattamisesta tulisi erikseen säätää lailla. Yhtiön tulee tukea viranomaisia tiedoilla ja palveluilla ja osallistua valmiutta ylläpitäviin harjoituksiin. Puolustusministeriö katsoi myös, että esityksessä ei ole otettu huomioon digitalisaation myötä tulleita riskejä. Myös sisäministeriön poliisiosasto piti tärkeänä, että viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien turvallisuudesta huolehditaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö on samaa mieltä puolustusministeriön ja sisäministeriön kanssa siitä, että perustettavan yhtiön varautumisesta tulee huolehtia. Tämä on myös otettu esityksen valmistelussa huomioon. Yhtiölle asetetaan esityksessä velvoite avustaa viranomaisia sekä vastata varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa oman toimintansa osalta. Varautumisvelvoite käsittää kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun.

Jatkossa yhtiö vastaisi itse oman toimintansa jatkuvuuden turvaamisesta normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa sekä niistä aiheutuvista kustannuksista. Yhtiöllä olisi oikeus saada Liikennevirastolta palveluiden hankintasopimuksessa määritelty korvaus sille asetettujen tavanomaisesta poikkeavien tai muutoin erityisten varautumisvelvoitteiden aiheuttamista kustannuksista. Yhtiön paremmat investointimahdollisuudet tukisivat myös kyberuhkiin varautumista muun muassa tehostamalla tieto-omaisuuden hallintaa ja mahdollistamalla panostukset alueeseen. Lisäksi yhtiölle asetetaan esityksessä velvollisuus huolehtia käyttämiinsä merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Puolustusministeriö totesi lausunnossaan, että puolustusvoimien tarpeet poikkeusolojen tiestön käyttöön liittyen, kuten tienpidon tukipyynnöt, maantietukikohdat, taitorakenteet/panostilat, vara- ja apusiltakalustot, tiestön käytön rajoittaminen sekä niihin liittyvä harjoittelu, suunnittelu ja valmistelu tulee säilyttää viranomaistasolla. Puolustusvoimilla tulee säilyä mahdollisuus vaikuttaa ratakapasiteetin jakoon poikkeusoloissa. Lisäksi Puolustusvoimien kannalta tärkeät lastauslaiturit ja vähäliikenteiset rataosuudet tulee säilyttää. Myös poikkeusolojen väestönsiirroista vastaavien viranomaisten tarpeet

poikkeusolojen tiestön käyttöön liittyen sekä niihin liittyvä harjoittelu, suunnittelu ja valmistelu tulee säilyttää viranomaisella.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että edellä mainittuja periaatteita ei ole tarkoitus muuttaa nyt annetulla esityksellä siltä osin kuin ne liittyvät perustettavan yhtiön toimintaan.

Henkilöstö

JHL ehdotti lausunnossaan, että henkilöstön asemasta ja uudesta mahdollisesta toimipisteverkosta osana uuden yhtiön perustamista ohjeistetaan niin, että koko henkilöstön osalta työskentelypaikka ei olennaisesti muutu ja että uudistuksia on vietävä eteenpäin yhdessä henkilöstön kanssa hyvää työnantajapolitiikkaa ja yhteistoimintamenettelyä noudattaen. Myös JUKO ry totesi lausunnossaan, että henkilösiirtojen paikkakunnalta toiseen tulisi perustua lähtökohtaisesti vapaaehtoisuuteen. JUKO ry ehdotti myös lausunnossaan, että lakiin tulisi ottaa kirjaukset työehdoista. Lisäksi sekä JUKO ry että Pardia ehdottivat lausunnoissaan, että lisäeläketurvasta tulisi ottaa oma säännös lakiehdotukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa aluksi korostaa, että nyt annetun hallituksen esityksen henkilöstöä koskevat pykälät on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä valtionvarainministeriön valtionhallinnon kehittämisosaston kanssa. Valtionhallinnon kehittämisosaston yhteydessä toimii Valtion työmarkkinalaitos (VTML), joka vastaa valtioyhteisön työnantajapolitiikasta ja tukee virastoja työnantajatoiminnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että yhtiön toiminnan alkaessa liikenteenohjauskeskusten toiminta jatkuu nykyisillä toimipaikoilla, jolloin henkilöstö jatkaa nykyisillä toimintapaikkakunnilla eikä henkilöstösiirtoja ole tarkoitus tehdä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että työehdoista ei säädetä lailla vaan ne ovat sopimuksella sovittavia asioita. Liikenne- ja viestintäministeriö katsookin, että edellä mainitusta syystä työehdoista ei tule ottaa kirjausta lakiin.

Yhtiöittämisen seurauksena henkilöstö siirtyisi julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisesta järjestelmästä yksityisen alan työeläkejärjestelmän piiriin, minkä vuoksi henkilöstön lisäeläketurvasta tulee huolehtia. Yhtiöittämisen periaatteena olisi, että Liikennevirastosta osakeyhtiöön siirtyvän henkilöstön eläketurva vastaisi sitä nykyistä ansaittua eläketurvaa, joka kullakin siirtyvällä henkilöllä on valtiolla eläkeiän, valtion peruseläkkeen suuruuden ja lisäeläkekarttuman suhteen. Tuleva eläkekarttuma on henkilöstöllä sama sekä valtion että yksityisessä eläkejärjestelmässä. Henkilöstön edellä kuvatun mukaisen eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen. Lisäeläketurvan kertaluonteisen kustannuksen arvioidaan olevan noin 0,6 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyykin JUKO ry:n näkemykseen siitä, että siirtyvän henkilöstön lisäeläketurvasta tulee huolehtia. Valtionvarainministeriön ohjeiden mukaan asiaa ei kuitenkaan tule kirjata varsinaiseen säädöstekstiin, minkä vuoksi

liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei kyseistä kirjausta tarvita. Lisäeläketurvasta on maininta henkilöstövaikutuksia koskevassa hallituksen esityksen kohdassa (HE 34/2018 s. 47).

JUKO ry ehdotti lausunnossaan, että henkilöstöä koskeva säännös tulee kirjoittaa laajemmin, kuten on tehty esimerkiksi maantielain uudistusta koskevassa esityksessä (HE 45/2018).

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että maantielain uudistus liittyy eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi (HE 15/2017 vp). Ehdotetuilla laeilla toteutettaisiin maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Maantielain uudistuksen yhteydessä tehtävissä tehtäväsiirroissa on kyseessä asiallisesti täysin toisenlaisesta tilanteesta, sillä siinä säädetään maakuntauudistuksen piiriin kuuluvista asioista eikä kyse ole yhtiöittämiseen verrattavasta asiasta. Maakuntauudistuksen yhteydessä tehtävä muutos on siinä määrin monimutkainen, että asiasta on tarpeen säätää tarkemmin laissa.

Nyt kyseessä olevassa esityksessä on kyse perusmallisesta yhtiöittämislaista. Liikenne- ja viestintäministeriö on käyttänyt vastaavanlaisia pykäliä myös kaikissa aiemmissa yhtiöittämislaeissaan (Ks. esim. HE 92/2007, hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Tieliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi). Vastaavanlaisia pykäliä on käytetty myös muissa valtionhallinnon osien yhtiöittämisissä (Ks. esim. HE 132/2015 vp. hallituksen esitys eduskunnalle Metsähallituksen uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi sekä HE 74/2014 vp. hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy -nimisestä osakeyhtiöstä ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi).

Pardia totesi lausunnossaan, että lakiin tulisi ottaa säännös siitä, että yhtiö on velvollinen noudattamaan voimassa olevia virka- ja työehtosopimuksia sopimuskauden loppuun asti. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseessä on yleinen liikkeenluovutuksen periaate eikä liikkeenluovutuksen periaatteista ole tarvetta säätää erikseen jokaisen erillisen yhtiöittämislain yhteydessä, sillä kyseisistä periaatteista on jo säädetty muualla lainsäädännössä.

Pardia piti lausunnossaan myös tärkeänä, että tuleva yhtiö olisi järjestäytynyt työnantaja. Liikenne- ja viestintäministeriö on samaa mieltä asiasta Pardian kanssa ja toteaa, että yhtiö tulee todennäköisesti olemaan järjestäytynyt työnantaja tulevaisuudessa muiden liikennealan valtionyhtiöiden tapaan. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan asia ei kuitenkaan edellytä erillistä lainsäädäntöä.

Puolustusministeriö ehdotti lausunnossaan, että osalla yhtiön henkilöstöstä tulisi olla rajoitettu oikeus työtaistelutoimiin, jotta operatiivisten tehtävien toteutus voidaan taata kaikissa tilanteissa. Liikenne-ja viestintäministeriö on tiedostanut valmistelussaan huolen siitä, että liikenteenohjauskonsernin palveluksessa oleva henkilöstö voi lakolla merkittävästi haitata liikennettä Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan katso, että näin merkittävä perusoikeuksien rajoitus olisi tarpeen uhan poistamiseksi. Hyvällä henkilöstöpolitiikalla pystytään varmistamaan työntekijöiden työtyytyväisyys ja

näin voidaan minimoida konsernin työntekijöiden lakkouhka. Mahdollinen lakkoriski huomioidaan sekä työehtosopimusneuvotteluissa että työehtosopimuskausien rytmityksessä. Lisäksi lakkoriskiä voidaan minimoida konsernin positiivisen työnantajaprofiilin rakentamisen kautta sekä organisoimalla henkilöstöasiat konsernissa tarkoituksenmukaisen työnantajapolitiikan mukaisesti. Lakkoriskistä on huolehdittu jo nyt asianmukaisesti ANS Finlandin ja Finrailin toiminnassa ilman perusoikeuksien rajoitusta.

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö haluaa todeta, että uudistuksia viedään eteenpäin yhdessä henkilöstön kanssa hyvää työnantajapolitiikkaa ja yhteistoimintamenettelyä noudattaen.

Muuta lausunnoissa esille nousutta

Puolustusministeriö totesi lausunnossaan, että Helsingissä sijaitsevalla turvavalvomolla ei olisi roolia varsinaisessa liikenteenohjauksessa, minkä vuoksi tulisi tarkastella mahdollisuutta jättää se kokonaan yhtiöittämisen ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa korjata tämän väärinkäsityksen. Helsingissä sijaitsevasta turvavalvomosta valvotaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lähiliikennealueen matkustajaturvallisuutta sekä pyritään ehkäisemään alueella tapahtuvaa ilkivaltaa. Turvavalvomo toimii myös vartiointipalvelujen operaatio- ja ohjauskeskuksena. Valvomotoimintaan osallistuvat Liikennevirasto, Vantaan kaupunki, Espoon kaupunki, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ja Helsingin kaupungin liikenne -liikelaitos.

Liikenneviraston Helsingissä sijaitsevassa teknisessä valvomossa valvotaan rataverkolle asennetuilla liikkuvan rautatiekaluston valvontalaitteilla kaluston kuntoa ja radan kuormitusta. Ratatunnelien teknisten järjestelmien sekä onnettomuus- ja häiriötilanteiden hallinta ovat myös osa teknisen valvomon toimintaa. Liikennevirasto hankkii sekä turvavalvomotoiminnan että rataverkon teknisen valvomotoiminnan ostopalveluna. Rautatieliikenteen operatiiviseen liikenteenohjaukseen liittyy välittömästi Liikenneviraston turvavalvomon ja teknisen valvomon toiminta, minkä vuoksi myös turvavalvomon tulee olla osana yhtiöön siirtyvää kokonaisuutta.

Puolustusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota myös siihen, että perustettavien yhtiöiden omistuspohjaa ei ole lakiehdotuksissa rajoitettu ja että asiasta tulisi säätää yksityiskohtaisemmin.

Perustuslain 92 §:n mukaan lailla säädetään toimivallasta ja menettelystä käytettäessä valtion osakasvaltaa yhtiöissä, joissa valtiolla on määräysvalta. Niin ikään lailla säädetään, milloin määräysvallan hankkimiseen valtiolle yhtiössä tai määräysvallasta luopumiseen vaaditaan eduskunnan suostumus. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että perustettavaan yhtiöön sovelletaan valtionyhtiöiden omistajaohjausta koskevia säädöksiä ja ohjeita. Yhtiön hallinnointi perustuisi osakeyhtiölakiin (624/2006) sekä valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annettuun lakiin (1368/2007), jossa säädetään valtionyhtiöiden hallinnoinnista.

Valtio omistaisi kaikki perustettavan yhtiön osakkeet. Yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain mukaisesti yhtiöomistusta koskeva päätös, joka kohdistuu omistus- tai yritysjärjestelyyn, jonka toteuttamisen johdosta valtio lakkaisi olemasta yhtiön ainoa omistaja, luopuisi enemmistöstään yhtiössä tai jos valtion osuus kaikkien osakkeiden tuottamasta äänivallasta yhtiössä laskisi yhteen kolmasosaan tai sitä pienemmäksi, voitaisiin tehdä vain, jos eduskunta on antanut siihen suostumuksensa. Puolustusministeriön ehdotus rajaisi eduskunnan valtaa perustuslain mukaisena ylimpänä vallankäyttäjänä, minkä vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä ehdotusta perusteltuna. Perustettava yhtiö olisi valtion erityistehtäväyhtiö. Erityistehtävällä korostetaan tahtotilaa, että yhtiöitettävä liikenteenohjauskokonaisuus säilyisi valtion omistuksessa.

VR-Yhtymä Oy ja JHL näkivät lausunnoissaan ongelmallisena sen, että tuleva yhtiö olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa samalla kuin ministeriö tulosohjaisi yhtiöltä palveluja ostavaa virastoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että valtioneuvoston omistajapolitiikkaa koskevassa periaatepäätöksessä on määritetty, miten valtionyhtiöiden hallinta valtiokonsernissa järjestetään. Liikenne- ja viestintäministeriö noudattaa näitä periaatepäätöksen mukaisia käytäntöjä toiminnassaan. Ehdotettu muutos on tehty valtionneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti, sillä kyseisessä periaatepäätöksessä on linjattu, että sektoriministeriöt vastaavat oman hallinnonalansa erityistehtäväyhtiöiden ohjauksesta.

Sanna Ruuskanen
Yksikön johtaja, hallitusneuvos