Kaisa Saario

LAUSUNTO 27.5.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle
LiV@eduskunta.fi

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt 22.5.2018 Keskuskauppakamarilta asiantuntijalausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta.

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Viestintävirasto yhdistettäisiin vuoden 2019 alusta Liikenne- ja viestintävirastoksi. Samalla nykyinen Liikennevirasto vaihtaisi nimensä Väylävirastoksi. Osa Liikenneviraston nykyisistä tehtävistä jäisi Väyläviraston tehtäväksi. Samassa yhteydessä Liikenneviraston nykyiset liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut (tie- rautatie- ja meriliikenteen ohjaus) muutettaisiin osakeyhtiöksi ja tehtävät siirrettäisiin perustettavaan valtion erityistehtäväyhtiöön. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisestä on annettu erillinen hallituksen esitys HE 34/2018 vp ja siksi alla olevassa ei oteta siihen kantaa kuin niissä kohdin, joissa se liittyy lakiesitykseen. Keskuskauppakamari toteaa kuitenkin tässä yhteydessä, että kevään 2018 lausuntokierroksen lausunnot yhtiöittämisestä pitäisi olla lopullisen päätöksen lähtökohtina.

Yleiset kommentit virastojen yhdistämistä koskevasta hallituksen esityksestä

Keskuskauppakamari kannattaa tavoitetta hallinnon digitalisoimisesta ja tehostamisesta sekä muuttuviin vaatimuksiin (digitalisaatio, teknologinen kehitys sekä liikenteen päästöjen vähentäminen) ja asiakastarpeisiin vastaamisesta. Vaikka yhdistämiseen liittyy aivan oikeita tavoitteita, ei yhdistäminen sellaisenaan tee uudesta rakenteesta esimerkiksi asiakaslähtöisempää. Todennäköisesti tavoitteet voisi yhtä hyvin saavuttaa nykyisellä, varsin toimivalla hallintorakenteella.

Elinkeinoelämän kannalta erityisesti Liikenneviraston (esityksessä Väyläviraston) tehtäväkentän radikaali muuttuminen (viraston tehtävien supistuminen pääasiassa tilaajaorganisaatioksi) ja toimivan tehtäväkokonaisuuden hajottaminen voi jopa haitata asiakasnäkökulman, elinkeinoelämän tarpeiden, huomioimista liikennejärjestelmäkehittämisessä. Keskuskauppakamari tuo tässä esille, että virastojen yhdistäminen ei ole lähtenyt asiakkaiden vaatimuksesta, vaan Viestintäviraston ja Liikenneviraston asiakkaat, mukaan lukien Keskuskauppakamarin liikennevaliokunnan ja sähköisen liiketoiminnan valiokunnan yritykset, ovat pääosin nykyrakenteen kannalla. Samalla Keskuskauppakamari esittää, että arviot lakiesityksen vaikutuksista elinkeinoelämälle olisivat olennaisesti kattavammat ja konkreettisemmat. Nyt lakiesityksen vaikutusarviossa käsitellään vain liikennemarkkinoiden kasvua, jota

voidaan edistää yritysten omin toimin sekä mahdollistavalla sääntelyllä, mutta ei juurikaan virastouudistuksella. Keskuskauppakamari pitää ehdottoman tärkeänä, että jatkossakin liikenne- ja viestintäasioissa huomioidaan elinkeinoelämän tarpeet.

Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että esityksen uudessa 5. pykälässä on huomioitu tarve säilyttää Kyberturvallisuuskeskuksen erityinen ja erillinen asema.

Virastouudistus ja maakuntauudistus

Valmisteilla oleva maakuntauudistus on Suomen historian jopa mittavin hallinnollinen uudistus. Uudistus vaikuttaa voimakkaasti liikenteen hallintoon, sillä pääosa nykyisten ELY-keskusten hoitamista liikennetehtävistä siirtyy maakuntiin. Keskuskauppakamari pitää koko Suomen kilpailukyvyn kannalta ensiarvoisen tärkeänä, että maakuntauudistukseen siirtyminen onnistuu ongelmitta.

Keskuskauppakamarin mukaan nykyhallintomallissa Liikenneviraston ja ELY-keskusten sekä sidosryhmien yhteistyö on ollut tiivistä ja muun muassa korjausvelkarahoituksen kohdentamisessa tuloksellista. Jatkossa maakunnilla on keskeinen rooli ja vastuu liikennejärjestelmäsuunnittelussa, mutta samalla valtion rooli säilyy vahvana. Keskuskauppakamarin mukaan asiakkaiden, alueiden sekä muuttuvan liikennejärjestelmän tarpeet hyvin tunteva Liikennevirasto on tärkeässä roolissa muutoksessa ja toimii yhteytenä alueellisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun välillä. Keskuskauppakamarin mukaan tällaisessa murrostilanteessa ei välttämättä ole järkevää sirpaloida Liikenneviraston toimivia tehtäväkokonaisuuksia ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaa siirtämällä tehtäviä kolmeen organisaatioon (Väylävirastoon, Liikenne- ja viestintävirastoon ja ohjausyhtiöön). Parempi vaihtoehto olisi säilyttää nykyinen kokonaisnäkemys. Liikennejärjestelmä- ja maakäyttöasioiden kokonaisuus ja työnjako ei ole selkeä. Maakuntien ja kuntien kannalta valtion vastuutahoja on paljon, mikä voi lisätä byrokratiaa ja aiheuttaa ainakin alkuvuosina viiveitä ja epäselvyyksiä. Keskuskauppakamarin mukaan liikennejärjestelmä- ja maankäyttöä koskevaa kokonaisuutta (s.81 momenttien numeroinnissa virhe) ei ole kuitenkaan selvennetty / muutettu ministeriölle annettujen lausuntojen perusteella.

Liikenteen hallinnon muutoksista syntyy kustannuksia

Maakuntauudistuksen toteuttamisesta ja keskittämisjärjestelmien purkamisesta syntyy jossain määrin hallinnollisia kustannuksia. Myös virastojen yhdistämisestä esitetyllä tavalla tulee ainakin kertaluontoisia (esim. tietojärjestelmät) miljooniin euroihin nousevia hallinnollisia kuluja. Esitetyt usean viraston vastuut 18 maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelussa aiheuttavat lisäksi kustannuspaineita. Tästä syystä olisi kustannustehokkaampaa, että vastuuta valtion puolella keskitettäisiin.

Keskuskauppakamari korostaa, että liikenteen hallinnon kustannuspaine ei saa vaarantaa parlamentaarisen liikennetyöryhmän linjausta perusväylänpidon rahoitustason kasvattamisesta seuraavasta hallituskaudesta alkaen.

Virastouudistukseen liittyy myös liikenteen ohjaustoimintojen yhtiöittäminen, josta on annettu erillinen hallituksen esitysluonnos. Tässä lakiesityksessä yhtiöittämistä käsitellään muun muassa lakiesityksen perusteluissa ja henkilöstön siirtojen ja tietovarantojen jakamisen osalta. Keskuskauppakamari on asian valmistelussa toistuvasti kiinnittänyt huomiota siihen, että sellaisia valtion toimintoja, jotka eivät ole liiketoimintaa, ja jotka kuitenkin saisivat tulonsa valtion vuosittaisesta budjettirahoituksesta (valtio palvelujen tilaajana ja Väylävirasto tilaajaorganisaationa), ei tulisi muodostaa osakeyhtiöiksi. Ehdottomasti torjuttava on myös tilanne, jossa näitä yhtiöitä muodostettaisiin keinotekoisesti uusien maksujen varaan ja maksut osoitettaisiin ikään kuin asiakasmaksuina yritysten kannattavaksi ja ne näin huonontaisivat yrityksen kansainvälistä kilpailukykyä.

Kustannuksilla on merkitystä muutenkin yrityksille, koska virastojen toiminta rahoitetaan pitkälti asiakasmaksuilla. Viranomaismaksut kuten esimerkiksi lentoliikenteen valvontamaksut siirtyvät asiakkaiden maksettavaksi ja nostavat yritysten logistisia tai muita kustannuksia. Lakiesitys ei ole supistamassa virastojen henkilökunnan määrää tai tehtäviä, joten mahdolliset säästöt voivat jäädä pidemmälläkin aikavälillä vähäisiksi. Mikäli yhdistämiseen kuitenkin päädytään, on tärkeää, että hallinnon tavoiteltu tehostuminen näkyy yritysten ja valtionyhtiöiden maksutasoissa, ei vain uusina viranomaistehtävinä. Kirjaus toimintokohtaisesti perittävien maksujen (esim. lentoliikenteen ja postialan valvontamaksut, telealan tietoyhteiskunta, taajuus- ja numerointimaksut) maksutason alentamisesta pitää asettaa myös lain tavoitteisiin. Maksujen kustannustehokkuutta, läpinäkyvyyttä ja yritysvaikutuksia on ehdottomasti syytä seurata nykyistä tarkemmin. Tämä koskee yllä mainittujen maksujen lisäksi myös Liikenne- ja viestintäviraston keräämiä veroja sekä lupamaksuja. Keskuskauppakamari pitää myös tärkeänä sitä, että lakiesityksen vaikutusarvioita tarkennetaan myös viranomaismaksujen osalta.

Muutoksen aikataulusta

Keskuskauppakamarin mukaan, mikäli virastouudistus toteutetaan, virastouudistuksen aikataulua pitäisi harkita myöhennettäväksi, jotta tiukka valmisteluaikataulu ei vaaranna maakuntauudistukseen liittyvää liikenteen hallintouudistusta.



Asiantuntija Kaisa Saario, Keskuskauppakamari