Punkt i protokollet PR 69/2018 rd

Plenum

Tisdag 19.6.2018 kl. 14.10—18.52

11. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 34/2018 rd
Utskottets betänkande KoUB 14/2018 rd

Första behandlingen

Talman Paula Risikko: Ärende 11 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 14/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Utskottets ordförande, ledamot Jalonen presenterar först. Därefter inleder vi debatten.

Debatt

17.28 **Ari Jalonen sin** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä hallituksen esitys liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi lähtee siitä perusajatuksesta, että tämä liittyy toiseen Liikennevirastosta annettuun hallituksen esitykseen, ja tosiaan tämän alle tulee meri-, rautatie- ja tieliikenneohjaus.

Valiokunnan mietintö on kohtalaisen kriittinen sävyltään, ja pohja on se, että nämä kriittiset tulkinnat jakavat oikeastaan sekä hallitus että oppositio. Johtopäätelmä on eri, koska tässä on hylkyvastalause.

Mutta tähän itse mietintöön:

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisellä tuetaan digitaalisen ja automaattisen liikenteen ekosysteemin kehittymistä ja parannetaan liikenteenohjauksessa kerättävän tiedon hyödynnettävyyttä. Samalla todetaan, että tässä taataan edelleen viranomaisyhteistyö, ja todetaan, että tämä tieto saadaan tehokkaammin käyttöön ja edesautettua uusia liiketoimintoja.

Valiokunta pitää yhtiöittämisen perusteita ja tavoitteita periaatteessa kannatettavina. Tämä yhtiömuoto on rakenteeltaan nopeampi, ketterämpi ja niin edespäin. Mutta sitten tulee se mutta, eli omistajaohjaus ei välttämättä ole kuitenkaan niin tehokasta tähän yhtiömuotoon, ja tähän yhtiömuotoon liittyen valiokunta kiinnittää ainakin seuraavan kappaleen verran huomiota: ”Valiokunta kantaa huolta siitä, että yhtiömuotoinen toiminta ei ole demokraattisessa valvonnassa siten kuin virastomuotoinen. Tämän vuoksi valiokunta painottaa, että valtionhallinnon on myös pystyttävä kehittymään ja vastaamaan uusiin haasteisiin, eikä yhtiöittäminen saa olla ainoa vaihtoehto kehitettäessä valtion toimintoja.” Eli tässä nostetaan esille tämä yhtiöittämiskehitys, mikä on jo vuosien ajalta, aikaisempienkin hallituksien ajalta tuttua.

Edelleen oy-muodossa, koska siellä osakeyhtiölainsäädäntö tekee tiettyjä ongelmia, tähän tiedonkulkuun pitää erityisesti kiinnittää huomiota, siihen, että tieto liikkuu eri toimijoiden välillä. Sitä on kehitettävä ja lisättävä erityisesti.

Valiokunta pitää tärkeänä, että uuden yhtiön muodostamisella ei heikennetä viranomaisyhteistyötä eikä viranomaisten koordinointia.

Sitten on muitakin viranomaisia — itseäni lähellä nämä pelastusviranomaiset — elikkä uudistus ei saa heikentää yleistä turvallisuutta, ja tässä muutoksessa tulee huomioida yhteiskunnan kaikki mahdolliset tilanteet, mukaan lukien varautuminen kriisitilanteisiin.

Tässä yhteydessä, vaikka pyritään avoimuuteen, on kiinnitettävä myös huomiota siihen, että osa näistä tiedoista, mitä tälläkin osakeyhtiömuodolla tulee olemaan, on sitten kuitenkin salassa pidettävää, ja se pitää asianmukaisesti käsitellä.

Edelleen valiokunta on huolissaan siitä, mikä tämän taloudellinen tilanne on, ja siihen kiinnitetään huomiota ja painotetaan seuraavanmuotoisesti: ”Valiokunta kantaa huolta yhtiöittämisen kustannuksista ja kiinnittää valtioneuvoston huomiota siihen, että yhtiöittämisen seurauksena asiakasmaksuja ei tule korottaa eikä kustannustaso saa nousta.” Eli jos toiminta ei menekään toivotulla ja ajatellulla mallilla, niin tämän yhteiskunnan pyörittämiseen tarvitaan kuitenkin esimerkiksi logistisia tilanteita, jotta päästään sitten merellä, raiteilla tai tiellä liikkumaan. Sieltä ei saa ottaa sitä syntyvää aukkoa pois, vaan se pitää jotenkin muuten korvata.

Mutta kuten sanottu, kriittisen mietinnön johtopäätelmä on eri. Elikkä tämä on perustettavissa osakeyhtiönä siihen virastouudistukseen, ja johtopäätelmä on oppositiolla — suurella osalla oppositiosta — se, että tämä pitäisi hylätä. Elikkä tässä on johtopäätelmäero. — Kiitos.

17.34 **Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Nyt käsittelemme Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamista osakeyhtiöksi. Laaja kuuleminen liikenne- ja viestintävaliokunnassa oli hengeltään sen kaltainen, että noin periaatteessa esitystä tuettiin, mutta samassa lauseessa oli se henki, että sitä tuetaan, kun mikään ei vain muutu. Varsinaisesti uudistuksen puolesta puhuvia/hehkuttavia lausuntoja ei kauhean montaa tässä käsittelyssä ollut.

Vähän samanhenkinen on valiokunnan mietintö. Yleisperusteluja lukiessa voisi saada jopa sellaisen käsityksen, että valiokunta olisi esittänyt lopussa vaikka lain hylkyä. Valiokunta pitää yhtiöittämisen perusteita ja tavoitteita periaatteessa kannatettavina mutta toteaa, että omistajaohjaus ei ole kovin kiinteää ja että yhtiömuotoinen toiminta edellyttää myös liiketaloudellisten periaatteiden noudattamista. Valiokunnan yleisperusteluissa valiokunta painottaa, että valtionhallinnon on myös pystyttävä kehittymään ja vastaamaan uusiin haasteisiin eikä yhtiöittäminen saa olla ainoa vaihtoehto kehitettäessä valtion toimintoja. Valiokunta on myös huolissaan valiokuntakuulemisissa useasti nousseesta huolesta, ettei tällä yhtiön muodostamisella heikennettäisi viranomaisyhteistyötä eikä viranomaisten koordinointia. Varautuminen kriisitilanteisiin on turvattava, kuten myös salassa pidettävän aineiston asianmukainen käsittely.

Yleisperusteluissa on myös kirjattu se huoli, että esityksessä ei mainita, mitä lisäkustannuksia yhtiöittämisestä syntyy — tämä kaikki kun helposti käytännössä tarkoittaa sitä, että kustannustaso tulee nousemaan, ja sen seurauksena myös asiakasmaksujen korottaminen on valitettavasti totta. Lakiesitys ei myöskään pysty perustelemaan, mikseivät hallituksen toiminnan tehostamisesta hakemat säästöt ole saavutettavissa virastomuodossa.

Arvoisa rouva puhemies! Valiokuntatyön aikana selkeät perustelut jäivät puuttumaan muun muassa siitä, miksei toimintaa voi kehittää, parhaita käytänteitä jalostaa ja yhteisiä tukitoimia hyödyntää nykyisellään, miksi se vaatii yhtiöittämisen. Yhtiöittäminen on näennäinen myös siinä mielessä, että yhtiö perustettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön ohjaamaksi erityistehtäväyhtiöksi. On äärimmäisen huonoa hallintoa, että sektorin lainsäädännön valmistelija ohjaisi samalla sekä yhtiötä että sen ainoaa asiakasta Liikennevirastoa.

Kuten edellä olevasta saattaa käydä ilmi, me sosiaalidemokraatit, perussuomalaiset, vihreät ja vasemmistoliitto jätimme tähän esitykseen hylyn sisältävän vastalauseen, ja sen esittelemme lain toisessa käsittelyssä.

17.37 **Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä on aika mielenkiintoinen tilanne syntymässä, kun vasemmistopuolueet kovasti vastustavat valtionyhtiön perustamista. Se on vähän sillä tavalla ideologisesti hauskaa, mutta näinhän tässä on käymässä.

Itse pidän tärkeänä, että tämmöistä uutta ajatusta tuodaan tänne, koska digitaalisen liikenteen ja liiketoimintaympäristön kehitys on totta ja sitä pitää pystyä hyödyntämään mahdollisimman hyvin. Siinä mielessä näkisin, että tämmöinen osakeyhtiömuoto on perusteltua tässä. Tällä toimialallahan, rautatie-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa, digitaalisuus on erittäin pitkälle vietyä, mutta sen eteen tietenkin pitää tehdä paljon vielä töitä.

Tärkeäähän tässä on, niin kuin yleisperusteluissa mainitaan, parantaa liikenteenohjauksessa kerätyn tiedon hyödynnettävyyttä. Se on se asia, mistä tulevaisuudessa varmaan saadaan kaikkein eniten hyötyä, että kun me keräämme kovasti tietoa, miten sitä pystyttäisiin hyödyntämään niin, että saataisiin sääntelyä sujuvoitettua, viranomaisen tehtävät selkeämmiksi ja näin ollen pystyttäisiin myös turvallisuutta lisäämään.

Mielestäni hyviä esimerkkejä tämäntyyppisestä toiminnasta Suomessa kuitenkin on, ja ne on mainittu täällä. Esimerkiksi Finavia on toiminnallaan osoittautunut mielestäni hyvinkin toimivaksi ratkaisuksi.

Tässä pelastustoimen osalta — valiokunnan puheenjohtaja nostikin sen jo esille — on tärkeää tietenkin, että turvallisuuteen liittyvät asiat pitää tässä pystyä turvaamaan.

Täällä on myös ollut asiana taloudelliset hyödyt ja lisäkustannukset, ja tässä perustelutekstissä on kysytty, mitä lisäkustannuksia syntyy. Itse haluaisin mieluummin kysyä niin päin, että syntyykö tässä mitään lisäkustannuksia. Ei välttämättä, koska kun monta toimintoa yhdistetään, niin voi olla, että päästään jopa edullisemmin. Haluaisin ehkä tämmöiseen asiaan ministerin vastauksen: syntyykö edes välttämättä lisäkustannuksia?

17.39 **Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Pakkanen kuvasi, että kummallinen tilanne, että vasemmistopuolueet vastustavat valtionyhtiön muodostamista. Kysymys ei nyt taida olla ihan noin suoraviivainen. Saattaisi olla, että jos meillä olisi yritystoimintaa, joka toimisi, ja valtio hakisi niistä yrityksistä osuuksia ja perustaisi valtionyhtiön niistä, ehkä tuo kuvaamanne tilanne olisi juuri sen kaltainen.

Kysymyksessähän on vastaava tilanne kuin silloin, jos kunnassa on kuntatyöntekijöitä, jotka tekevät vaikka lapiolla tai kaivurilla töitä, ja kunta perustaa kuntayhtiön, johonka nämä työntekijät siirtyvät, eli siirtyvät niin sanotusti yksityiselle sektorille.

Me olemme nähneet, kuinka valtion omistusohjaus prakaa, valitettavasti. Meillä on kokemuksia esimerkiksi Finaviasta, mihinkä me emme pystyneet valtion omistusohjauksella tarttumaan.

Kun olen yksityiseltä puolelta leipäni saanut osakeyhtiössä töitä tehneenä, tiedän, että kannattava liiketoiminta perustuu siihen, että kannattavan liiketoiminnan elementit ovat yhtiön omaa omaisuutta eikä niitä voida edellyttää minkään valtion omistusohjauksen tai viranomaistoimintojen kautta vapautettavaksi niin, että se edistää yksityisen liiketoiminnan muuta kasvua. Ja kysymys on tästä.

Se, mitä tämän osakeyhtiön yhtiömuotoon kirjoitetaan, on sitten se seuraava askel, jota pitää ehdottomasti tarkkaan katsoa, jos ei tämä esitys tule hylätyksi, sillä se on se toimintatapa määritellä, onko se esimerkiksi voittoa tavoittelematon osakeyhtiö, ja sinne yhtiömuotoon voi tulla kirjatuksi, että yhtiön toimintaan kuuluu kaikki mahdollinen, uusien liiketoimintojen synnyttäminen tähän maahan. Toivon ja uskon, että se tulee niin kirjatuksi.

Mutta kun jo täällä lähetekeskustelussa käytin sellaisen puheenvuoron, että nyt tulee osakeyhtiö tähän sisälle, niin se torjuttiin, ettei näin ole käymässä, mutta kyllähän nyt kuitenkin meillä on siellä osakeyhtiö yksi osa sitä toimintaa. Sen toiminnan hallinnointi ja yhteensovittaminen mielestäni toimisi ja olisi mahdollisempaa joustavammin ja kehittävämmin siten, että se olisi edelleen virastoa eikä meillä olisi tällaista osakeyhtiömallia.

17.42 **Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Myllykoski ihan osuvalla tavalla kuvasi osakeyhtiömuotoista ja virastomuotoista. Tässä meidän näkemyksemme ehkä hieman poikkeavat siinä mielessä, että eivät välttämättä yksityinen omistus ja osakeyhtiömuoto tai joku muu yhtiömuoto ole yhtään sen huonompia. Hyvinä etuina siinä on ainakin, että se on ketterämpi toiminnaltaan.

Täällä kovasti perätään sen perään ja kuulutetaan, onko se demokraattisessa valvonnassa, ja se demokraattinen valvonta on varmasti monessa julkisen hallinnon tehtävässä tärkeää, mutta tämmöisessä toiminnassa, mitä tämä yhtiö alkaa tekemään, on kyllä enempi semmoista tekniikkaa ja teknistä toimintaa, ja minun mielestäni siinä on paljon muitakin tärkeitä asioita huomioitava kuin pelkkä demokraattinen valvonta. Siinä mielessä tämä yhtiömuotoinen toiminta voi olla hyvinkin perusteltua.

Puhemies Paula Risikko: Ministeri Berner, paikalta enintään 3 minuuttia.

17.43 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa rouva puhemies! On aivan totta, että hallinnonalaa tulee kehittää niin viraston näkökulmasta kuin myöskin sitten kaupallisten toimintojen näkökulmasta. Siksi onkin niin, että liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt eduskunnalle laajaa kehittämistä virastojen osalta ja huolehtii siitä, että nimenomaan viranomaistoiminnot kehitetään virastojen kautta. Mutta tässä ei ole kysymys nimenomaisista viranomaistoiminnoista, ja meillä on myöskin jo sekä raideliikenteen osalta että lentoliikenteen osalta ollut käytössä osakeyhtiömuotoja — raideliikenteen puolella jo vuodesta 2014 itsenäisenä yhtiönä ja sitten lentovarmistus osana Finaviaa, ja nyt viime vuoden keväästä lähtien se on ollut itsenäisenä yhtiönä. Eli tämä on osoittautunut kuitenkin järkeväksi, että myös tieliikenteen ja merenkulun osalta toimitaan siten, että nämä muodostavat yhden kokonaisuuden, jolloin tietoa voidaan hyödyntää järkevästi ja samalla myöskin huolehtia siitä, että saadaan palveluita laajemmin ja nopeammin kehitettyä ja paremmalla synergialla.

Tämän osalta päätökset ovat todellakin edelliseltä hallitukselta, ja nyt jatkamme samaa polkua eteenpäin. Me olemme saaneet erittäin hyviä kokemuksia ANS Finlandin osalta, jonka palvelut ovat merkittävästi kehittyneet, ja voimme myöskin todennäköisesti vain

näin turvata pienten lentokenttien tulevaisuuden Suomessa. Tämä on kuitenkin mahdollista vain erityistehtäväyhtiön näkökulmasta, jonkalaisia, niin olemme sopineet, nämä yhtiöt olisivat.

Omistajaohjauksesta sen verran, että eduskunta päättää Liikenneviraston budjetista ja näin ollen myöskin vaikuttaa palveluiden kehittämiseen. Ehkä meidän on myöskin hyvä muistaa, että meillä ei tieliikenteessä ole minkäänlaisia maksuja tälläkään hetkellä. Näin ollen ei voida myöskään ajatella, että tämän muutoksen myötä maksutaso voisi nousta tai että tähän olisi suunnitteilla maksuja.

Viranomaisyhteistyö on ollut nimenomaan lentoliikenteessä erinomaista kaikkien viranomaisten kesken, eikä siinä voimassa ollut yhtiö ole vaikuttanut palvelutasoon tähän mennessäkään. Sen lisäksi on myöskin tärkeää huomioida, että monella tasolla on kehitetty toimijoiden välillä yhteistyötä, joka perustuu sopimuksiin, ja nämä sopimukset sopivat edelleen tulevaisuudessakin myös yhtiöiden muotoon.

Haluan kiittää valiokuntaa siitä, että se on tehnyt hyvää työtä tämän osalta. Ymmärrän, että nämä ovat aina haasteellisia ideologisistakin syistä. Itse toivon, että tässä katsotaan pitkälle tulevaisuuteen. Uskon myöskin, että jonain päivänä huomataan se, kuinka merkittävästi meidän liikenteemme tulee muuttumaan ja kuinka tärkeää siinä on se, että liikenteenohjaus pysyy tässä kehityksessä myös mukana. — Kiitos.

Puhemies Paula Risikko: Edustaja Taimela vielä.

17.47 **Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tähän ideologiakysymykseen nyt sitten viitattiin jo kaksi kertaa tämän keskustelun aikana, ja varsinkin kun edustajakollega Pakkanen epäili, että vasemmistosta tätä nyt sitten vastustetaan pelkästään ideologisista syistä, niin haluan todeta vain sen, että me olisimme halunneet tämän valmistelun lähtevän niistä perusteluista ja me olisimme halunneet nähdä selkeitä perusteluja, miksei tätä toimintaa voi kehittää ja näitä parhaita käytänteitä jalostaa, yhteisiä tukitoimintoja hyödyntää nykyisellään, ja miksi tässä nähtiin ainoana vaihtoehtona tämä yhtiöittäminen.

Minä haluan todeta myös sen, että kun tätä yhtiöittämistä perustellaan nyt kustannusten läpinäkyvyyden parantamisella, niin me olemme tästä jyrkästi eri mieltä, koska yhtiömuodossa taloudellisilla yksityiskohdilla on tapana muuttua yritysten liikesalaisuuksiksi eikä yhtiömuoto parantaisi näin ollen läpinäkyvyyttä valtio-omistajan ylintä päätösvaltaa käyttävälle eduskunnalle. Meidän mielestämme tämä on aika merkittävää, koska yhtiölle ollaan siirtämässä julkisen vallan tehtäviä ja yritys on Liikenneviraston sopimuksen kautta käytännössä myös budjettirahoitteinen. Me siis näemme, että virastomallissa taloudellinen läpinäkyvyys voitaisiin varmasti saavuttaa myös sisäistä kirjanpitoa kehittämällä eikä niin, että automatic lähdetään tälle yhtiöittämisen tielle.

Mitä sitten tulee näihin talousvaikutuksiin tai mahdollisiin maksukorotuksiin, niin haluan myös muistuttaa hallituspuolueiden kansanedustajia, että kun nyt ollaan salissa sitä mieltä, että ei tästä mitään maksutason korotuksia ole tulossa, niin kuitenkin valiokunnan yleisperusteluissa on ihan yhtenä kohtana, lainaan suoraan tämän täältä sivulta 3: ”Hallituksen esityksessä todetaan välittömissä vaikutuksissa käsiteltävän itse muutoksen kohteena olevien organisaatioiden talouden lisäksi uudistuksen aiheuttamia valtiontaloudellisia säästöjä, lisäkustannuksia ja määrärahojen siirtoja. Kuitenkaan esityksessä ei mainita, mitä lisäkustannuksia yhtiöittämisestä syntyy. Valiokunta kantaa huolta yhtiöittämisen kustan-

nuksista ja kiinnittää valtioneuvoston huomiota siihen, että yhtiöittämisen seurauksena asiakasmaksuja ei tule korottaa eikä kustannustaso saa nousta.”

Viimeisen lauseen viimeiset sanat ovat tärkeitä, ja me olemme ihan yksissä tuumin olleet tekemässä tätä mietintöä siellä valiokunnassa — paitsi että tähän on jätetty hylkyehdotus — eli joka tapauksessa myös hallituspuolueitten kansanedustajat ovat ottaneet aidosti tästä huolen, että nämä kustannustasot voivat nousta ja niitä ei ole tutkittu ja niistä ei ole selvityksiä. Elikkä sinänsä mielestäni on harhaanjohtavaa tänään täällä ajatella, että kustannustaso ei tule nousemaan tai muuttumaan kenties niin, että se myös heijastuu asiakasmaksuihin.

17.50 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa rouva puhemies! Toistaisin vielä muutaman näkökulman.

Ensinnäkin siis raideliikenteen ohjaus on yhtiöitetty jo vuonna 2013 VR:n tytäryhtiöksi ja vuonna 2014 Sirpa Paateron johdolla eriytetty omaksi yhtiökseen. Lentoliikenteen osalta lennonvarmistus on yhtiöitetty jo silloin, kun Finavia on perustettu, ja nyt eriytetty omaksi yhtiökseen. Tässäkään näkökulmassa kumpikaan ratkaisu ei ole vaikuttanut siihen, että kustannustasoa olisi nostettu.

Sen sijaan haluaisin kysyä, kuinka hyvin tunnistatte tai tiedätte virastojen sisällä tapahtuvan kustannusrakenteen tasearvojen arvot. Me olemme nyt virastouudistuksen yhteydessä käyneet tätä juurta jaksaen läpi, ja on pakko todeta, että huomattavasti selkeämpää on hallinnoida yhtiön tasearvoja ja saada sitä kautta aidosti läpinäkyvyyttä. Meillä on kaksi liikenteenohjausta tällä hetkellä yhtiömuodossa ja kaksi virastomuodossa. Me emme ole siirtämässä nyt sellaista viranomaistoimintaa yhtiömuotoon, vaan olemme nimenomaan huolehtimassa, että sitä kehitetään virastoissa edelleenkin tulevaisuudessa. Nyt ollaan siirtämässä ne, joissa voi olla potentiaalista synergiaa jo olemassa olevien yhtiöiden kanssa. Siitä näkökulmasta jatkamme sellaista työtä, jota jo edeltävät hallitukset ovat käynnistäneet ja joka myöskin vastaa tähän aikaan, jossa automaatio ja tiedolla johtaminen tulee muuttamaan merkittävästi mutta myös mahdollistamaan huomattavan määrän uutta liiketoimintaa niin lentoliikenteessä, pienilmailussa, raiteiden puolella, tieliikenteessä kuin myös merenkulussa. Toivon, että tässä [Puhemies koputtaa] nähdään myöskin se pitkäjänteisyys, jolla tässä tähdätään, ja se, että tämä on osa sitä liikenteen kokonaisuudistusta, jota ollaan myöskin viemässä eteenpäin. — Kiitos.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—9 och 11 och 12 i proposition RP 34/2018 rd enligt betänkandet. Riksdagen instämde i utskottets förslag att lagförslag 10 i proposition RP 34/2018 rd förkastas. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.