

## Täysistunto

### Keskiviikko 11.4.2018 klo 14.10—16.07

#### 8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 34/2018 vp

##### *Lähetekeskustelu*

**Puhemies Paula Risikko:** Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

##### *Keskustelu*

15.00 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! 100-vuotiaan Suomen menestyminen on perustunut hyvin pitkälti kykyyn uudistua. Pienenä kansakuntana meillä ei ole varaa tukeutua menneisyyteen. Osana globaalia taloutta Suomen on pidettävä huolta omasta kilpailukyvyystään. Meidän on kyettävä tunnistamaan kansainväliset muutostrendit.

Annan yhden esimerkin: 1980-luvulla tekninen kehitys kyseenalaisti telepalveluiden tarjonnan järkevyyden valtion monopolina. Suomi oli silloin eturintamassa ymmärtämässä telesektorin kasvavan yhteiskunnallisen ja taloudellisen merkityksen. Vaihteittain ja hallitusti telemarkkinat avattiinkin täydelliselle kilpailulle.

Tänä päivänä Suomessa on kansainvälisesti katsottuna erinomaiset ja hinnaltaan edulliset, nopeat laajakaistayhteydet, jotka palvelevat kaikkia suomalaisia ja antavat rajattomasti uusia mahdollisuuksia. Tästä huolimatta olemme viimeisen 10 vuoden aikana joutuneet tunnustamaan, että historian maineteot eivät yksistään riitä kantamaan meitä eteenpäin ja turvaamaan edelläkävijäasemaamme tulevaisuuden digitalisaation maailmassa. Tänä päivänä olemme jälkijunassa moneen muuhun maahan verrattuna, mitä tulee tiedon, digitalisaation ja automatisaation hyödyntämiseen. Merkittävin haaste on ollut soveltaa uusia teknologioita ja ennen kaikkea murtaa perinteisen toiminnan rakenteita sekä johtaa murrosta johdonmukaisesti kohti uudenlaista maailmaa. Siksi meidän on uskallettava tehdä rohkeita ratkaisuja, joihin nyt puheena oleva lakiesitysikin nojautuu, eikä vähiten siksi, että voisimme kiritä kiinni muiden digitaalisessa kehityksessä saavuttaman etumatkan. Tarvitsemme päämäärätietoisuutta lunastaaksemme takaisin paikkamme digitalisaation edelläkävijöiden joukossa.

Kansainvälinen megatrendi on, että tieto on tulevaisuuden liiketoiminnassa kriittinen tuotannontekijä ja menestyksen avain. Tietoa syntyy ympärillämme koko ajan kiihtyvällä tahdilla. Tiedolla johtamisesta on muodostumassa yksi käynnissä olevan digitaalisen murroksen keskeisimmistä kilpailutekijöistä. Suomella on hyvät edellytykset hyödyntää tietoa

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

kilpailukykytekijänä globaaleilla markkinoilla. Osaamista ja teknologiaa Suomesta ei puutu.

Tieto itsessään ei tuo talouskasvua tai mahdollista hyvinvoinnin kehitysaskeleita. Syntyvälle tiedolle täytyy jalostaa merkitys, ja se täytyy saattaa keskeisten tarvitsijoiden saataville oikeassa muodossa ja oikeaan aikaan. Tähän tarvitaan mahdollistava toimintaympäristö ja teknologiset toteutusmallit.

Suomen ei tarvitse asemoida itseään pohjoisen periferiana. Meillä on kaikki mahdollisuudet toimia tulevaisuudessa kansainvälisenä solmukohtana tiedon, ihmisten ja tavaroiden liikkumiselle. Tämän aseman vahvistamiseksi meidän tulee kytkeä edistyksellinen digitaalinen infrastruktuurimme yhteen uudenlaisten automatisoitujen liikenteen palveluiden kanssa ja rakentaa näistä saumaton kokonaisuus. Tämän vision toteuttaminen edellyttää sitä, että uudistamme liikennealan viranomaisten tehtäviä. Tämä ei ole ensimmäinen eikä varmasti viimeinen kerta, kun viranomaistoimintoja uudistetaan palvelemaan tulevaisuutta ja huolehtimaan Suomen iskukyvyistä kansainvälisessä kilpailussa.

Meillä liikenne- ja viestintäministeriössä on luovuttu perinteisestä jaosta liikenne- ja viestintäpolitiikkaan. Yhteiskuntaa tarkastellaan nyt ministeriössä kolmen kokonaisuuden kautta, joita ovat palvelut, tieto ja verkot. Nämä kolme teemaa yhdistävät sekä liikennettä että viestintää. Ennakkoluuloton ja eteenpäin katsova organisoituminen on osaltaan mahdollistanut sen, että olemme tämän hallituskauden aikana pystyneet viemään läpi yhteiskuntamme kannalta merkittäviä uudistuksia liikenteen ja viestinnän palvelumarkkinoilla.

Arvoisa puhemies! Esittelen teille tänään hallituksen esityksen, jonka mukaisesti Liikenneviraston vastuulla olevat tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut muutettaisiin osakeyhtiöksi. Tämä esitys perustuu hallituksen talouspoliittisen ministeriövaliokunnan linjaukseen, jonka valiokunta teki kesäkuussa 2017. Liikenteenohjauksella ja -hallinnalla tulee liikenteen automaation ja digitalisaation edetessä olemaan nykyistä keskeisempi rooli liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamisessa. Tämä korostuva rooli asettaa merkittäviä paineita liikenteenohjaustoiminnan kehittämiseksi. Meidän on huolehdittava, että liikenteenohjaustoiminta on organisoitu siten, että se kykenee vastaamaan nopeasti kehittyvän toimialan mukanaan tuomiin haasteisiin sekä muuttuviin asiakastarpeisiin ja että rakenteet tarjoavat parhaat edellytykset hyödyntää muutoksen mukanaan tuomat uudet mahdollisuudet.

Nyt esitettävällä Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja automaation mukanaan tuomiin toimintaympäristömuutoksiin. Yhtiöittämisellä edistetään liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena ja edesautetaan uuden liiketoiminnan syntymistä. Lisäksi tällä muutoksella luotaisiin edellytykset operatiivisen liikenteenhallintapalveluiden asiakaslähtöisyyden parantamiselle sekä lisättäisiin liikenteenohjaustoiminnan taloudellista tehokkuutta ja vaikuttavuutta.

Liikenteenohjaus on operatiivista toimintaa. Sen organisointi yritysmuotoon mahdollistaa hyötyjä, joita virastossa ei voida saavuttaa. Osa Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminnoista on jo nyt ulkoistettu yritysten hoidettavaksi. Liikennevirastossa on kuitenkin edelleen varsin laajasti liikenteenohjaustoimintaan liittyviä tehtäviä. Toiminta yritysmuodossa mahdollistaa virastotoimintaa paremmat edellytykset liikenteenohjausjärjestelmien ja -palveluiden kehittämiseksi sekä investointien pitkäjänteiselle toteuttamiselle. Hyvänä esimerkkinä tästä on ilmailu, jossa yhtiömuotoinen toiminta lennonvarmistuspalveluissa on ollut arkipäivää jo pitkään. Hyödyt eivät ole pelkästään taloudellisia, ne tarkoittavat

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

myös entistä asiakaslähtöisempiä palveluita, jotka hyödyttävät koko suomalaista liikenne-markkinaa uusien digitaalisten ja automatisoituvien liikennepalveluiden globaalissa kilpailussa.

Nyt valmistellun esityksen perusteella Liikenneviraston vastuulla olevat meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminta sekä näihin keskeisesti liittyvät suunnittelu-, tuki- ja hankintatoiminta sekä tietojärjestelmät yhtiötettäisiin. Yhtiötettäviä tehtäviä hoitava Liikenneviraston henkilöstö siirtyisi tehtävien mukana uuteen yhtiöön liiketoimintasiirron periaattein. Perustettava yhtiö olisi valtion kokonaan omistama liikenteenohjauksesta vastaava erityistehtävayhtiö. Yhtiö aloittaisi toimintansa vuoden 2019 alussa. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus tie-, meri- ja rautatieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyviä palveluita. Yhtiöille määritetyn erityistehtävän mukaisesti yhtiö tarjoaisi palveluja erityisesti toimivaltaisille viranomaisille, kuten liikennehallinnon virastoille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle, pelastusviranomaisille ja poliisille. Tavoitteena on perustaa vahva, investointikykyinen, kustannustehokkaasti toimiva ja maltillisesti voittoa tuottava valtionyhtiö.

Liikennevirasto toimisi jatkossa liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana sekä perustettavan liikenteenohjausyhtiön strategisena kumppanina. Liikennevirasto tilaisi uudelta perustettavalta valtion erityistehtävayhtiöltä yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut, jotka olisivat maksuttomia palveluiden käyttäjille nykyisen toimintamallin periaatteiden mukaisesti. Muutoksen perusteella ei ole tarkoitus kerätä kansalaisilta tai asiakkailta uusia maksuja.

Perustettavan yrityksen tavoitteena olisi edesauttaa liikenteen kokonaismarkkinoiden kasvua ja yksityisen sektorin palvelutarjonnan kehittymistä. Yrityksen tavoitteena ei olisi kilpailla markkinatoimijoiden kanssa. Nyt esitettävällä muutoksella pyrittäisiin ennen kaikkea tukemaan digitaalisen liikenteen myötä syntyvien uusien palveluiden kehitystä, kun yhtiö tarjoaisi liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa mahdollisimman laaja-alaisesti ja avoimesti liikenteen toimijoiden käyttöön.

Tietojen avoimuus turvattaisiin lainsäädännöllä. Samalla huolehdittaisiin viranomaisien salaisiksi määrittämien tietojen sekä liikesalaisten tietojen tietosuojasta. Yhtiö jalostaisi tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisessa liiketoiminnassa. Pyrkimyksenä on laajentaa tiedon hyödynnettävyyttä uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttämiseksi ja madaltaa uusien yrittäjien alalle tulon kynnystä.

Yhtiöstä tehtäisiin liikennealan kansallisen kasvuohjelman mukaisesti vahva yhteistyökumppani liikennealan yrityksille. Yhtiö hakisi aktiivisesti kumppanuuksia, joiden kautta markkinaehtoisten tuotteiden ja palveluiden kehitystä voitaisiin vauhdittaa. Lisäksi yhtiö pyrkisi tekemään innovatiivisia hankintoja tarjoten yrityksille testiympäristön uusien ratkaisujen kehittämiseen ja kokeiluun. Onnistuneet tuotekehityshankkeet helpottaisivat ja nopeuttaisivat yritysten etenemistä kansainvälisille markkinoille.

Yhtiön yhtenä toimintaperiaatteena olisi edistää toimialan yritys- ja vientivetoista kasvua tutkimusalan, julkisen sektorin ja yksityisen sektorin yhteistyönä. Tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kyettäisiin kasvattamaan liikenteen kokonaismarkkinaa, josta kasvun myötä riittäisi enemmän jaettavaa kaikille alan toimijoille.

Liikenteenohjauspalveluiden ja niiden tietojärjestelmien järjestäminen yhtiömuotoon tehostaisi liikennejärjestelmätasoisista liikenteenhallintaa. Muutoksella yhtenäistettäisiin liikenteenohjauspalveluja sekä luotaisiin edellytykset hakea laajemmin synergioita eri lii-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

kennemuotojen välillä. Näin kyettäisiin myös parantamaan liikenteenohjauksen toimintavarmuutta, riskienhallintaa sekä varmistamaan tehokas ja korkeatasoinen tietoturva.

Uuteen yhtiöön syntyisi liikennejärjestelmätasoisista, kaikki liikennemuodot kattavaa teknistä ja liikenteenhallinnan palveluihin liittyvää osaamista. Tämä hyödyttäisi esimerkiksi liikenneturvallisuuksien pitkäjänteistä kehittämistä ja tätä kautta loisi edellytyksiä parantaa liikenneturvallisuuksia koko liikennejärjestelmän laajuisesti.

Yhtiömuotoinen toiminta olisi läpinäkyvää tuottojen, kustannusten ja pääoman käytön osalta osakeyhtiön julkistaessa vuosittain tilinpäätöksensä. Yhtiö tavoittelisi kannattavuutta ja toiminnan tehokkuutta, mikä vuorostaan lisäisi tarvetta ymmärtää asiakkaiden tarpeita, parantaisi asiakaspalvelua ja auttaisi kehittämään asiakastarpeita vastaavia palveluita.

Toisaalta palvelun tuottamiseen tarvittavat resurssit, kuten investoinnit, suunniteltaisiin asiakkaiden ja kannattavuuden ehdoilla. Näin toiminta tehostuisi, kun palvelutuotteiden tuotantokustannukset tunnettaisiin paremmin. Yhtiön mahdollisuus käyttää joustavasti rahoitusmarkkinoita investointien rahoittamiseen parantaisi myös yhtiön kykyä tehdä investointeja nykyistä joustavammin ja pitkäjänteisemmin.

Esityksessä on otettu huomioon, että liikenteenohjaustoimintaan liittyy keskeisesti tehokas poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä tätä toimintaa tukeva, uutta teknologiaa hyödyntävä tiedonvaihtoympäristö. Näillä varmistetaan viranomaisten jatkuva ja ajantasaainen tilannekuva liikenteestä, kyky ennakoita ja tunnistaa mahdollisia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä riskejä. Liikenteenohjauksessa tehtävällä tiiviillä yhteistyöllä parannetaan viranomaisten toimintaedellytyksiä vastata operatiivisella tasolla oman hallinnonalan liikenteeseen liittyvistä viranomaistehtävistä.

Esitys sisältää tarpeelliset toimialalainsäädännön muutokset. Erityisesti alusliikennepalvelulain, aluevalvontalain ja meripelastuslain muutokset varmistavat yhteistyön jatkumisen viranomaistoimijoiden sekä valtion omistaman ja yhtiömuodossa toimivan liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajan välillä. Samalla yhtiöittämisellä vahvistettaisiin edellytyksiä poikkihallinnollisen viranomaisyhteistyön kehittämiseksi ja jatkuvuudelle toimintaympäristön digitalisoituessa ja liikenteen automaation lisääntyessä.

Pitkän aikavälin tavoitteena on, että tulevaisuudessa osa Liikenneviraston tilaamista liikenteenohjaus- ja hallintapalveluista voitaisiin kilpailuttaa niillä uusilla markkinoilla, jotka tällä yhtiöittämisellä luodaan. Siten liikenteenohjauksen peruspalveluiden tuottamiseen saataisiin mukaan muitakin liikennealan markkinatoimijoita. Tämä luo lisää painetta yhtiölle kehittää toimintaa entistäkin asiakaslähtöisemmäksi ja kustannustehokkaammaksi.

Perustettava valtion erityistehtäväyhtiö olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Yhtiön ohjaus perustuisi valtionyhtiöiden omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin. Lisäksi yhtiön ohjaus perustuisi sen liiketoiminnan kannalta keskeisen Liikenneviraston kanssa tehtävään palvelusopimuksen sisältöön.

Yhtiön perustamisen jälkeen alkuvuonna 2019 muodostettaisiin valtion liikenteenohjauskonserni liittämällä siihen Liikennevirastosta jo aiemmin yhtiötetyt kokonaisuudet Air Navigation Services Finland ja Finrail Oy.

Arvoisa puhemies! Nyt esitettävällä yhtiöittämisellä luotaisiin uutta kasvua liikenne-markkinaan. Sillä parannettaisiin liikennetiedon hyödynnettävyyttä, lisättäisiin liikenteenohjauksen taloudellista tehokkuutta sekä edistettäisiin palveluiden asiakaslähtöisyyttä meidän kaikkien hyväksi. — Kiitos.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

15.15 **Sirkka-Liisa Anttila kesk:** Arvoisa puhemies! Ministeri Bernerin kunniaksi on sanottava, että hän on katsonut rohkeasti tulevaisuuteen ja hakenut niitä mahdollisuuksia, joita liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on, ja tällä kertaa nyt hyödynnetään digitalisaatiota, niin kuin ministeri täällä erinomaisella tavalla juuri perusteli. Tälle rohkeudelle ja kauaskatseisuudelle annan suuren arvon.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on siis käynnissä laajamittaisia uudistuksia. Nyt käsittelyssä oleva hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi on yksi osa näitä uudistuksia.

Liikenne ja liikkuminen mullistuvat tulevaisuudessa digitalisaation mahdollistamana. Meidän on siksi osattava katsoa liikkumista aivan uudella tapaa, niin kuin tässä nyt tehdään. Tällä uudistuksella viritetään myöskin ministeriön hallinnonalalla olevia toimintoja vastaamaan paremmin tulevaisuuden kehittämistarpeisiin liikenteen osalta.

Kysymys on siitä, että liikenteenohjauskokonaisuus siirtyy valtion kokonaan omistaman erityistehtäväyhtiön vastattavaksi. Liikenneohjausyhtiö on siis valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö aivan samoin kuin tällä hetkellä on lentokentistä vastaava Finavia tai jäänmurtoon erikoistunut Arctia. Liikennevirastosta liikenteenohjausyhtiölle siirtyvät tieliikenteen, meriliikenteen sekä rautatieliikenteen ohjausta koskevat tehtävät. Liikenneohjausyhtiön operatiivinen toiminta perustuu sopimusperusteiseen strategiseen kumppanuuteen Liikenneviraston kanssa. Yhtiön ei ole kuitenkaan tarkoitus kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa, vaan tarkoitus on luoda vahva yhteistyökumppani liikennealan yrityksille.

Liikenneohjausyhtiön tarkoituksena on siis edistää liikennetiedon hyödyntämistä ja tukea liikenteen ekosysteemin kehitystä ja vahvistaa samalla liikennealan yritysten liiketoimintaedellytyksiä, ja niin kuin ministeri täällä esittelypuheenvuorossaan hyvin totesi, näin saadaan lisää jaettavaa. Liikenneohjausyhtiölle on asetettu useita toiminnallisia tavoitteita. Sen on oltava kustannustehokas ja nopeampi reagoimaan markkinoilla tapahtuviin muutoksiin ja asiakkaiden tarpeisiin. Yhtiö voi käyttää vieraan pääoman ehtoista rahoitusta. Liikenteenohjauskonserni hyödyntää suuruuden ekonomiaa ja siten aikaansaa synergiaetuja, ja yhtiöittäminen selkiyttää eri toimintojen rooleja.

Arvoisa puhemies! Kyseessä on siis maltillisesti voittoa tuottava valtion erityistehtäväyhtiö, jolla on kyky investoida ja kehittää omaa toimintaansa. Tärkeää on turvata tehokas poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä huomioida elinkeinoelämän ja asiakkaiden tarpeet. Henkilöstö siirtyy tehtävineen, vastuineen ja velvoitteineen virastosta perustettavan yhtiön palvelukseen työsopimussuhteeseen. Lisäksi on huolehdittava palvelujen häiriöttömän toiminnan ja jatkuvuuden varmistamisesta muutoksen aikana ja totta kai sen jälkeenkin. Samalla on varmistettava, etteivät viranomaismaksut nouse nykytasoon nähden.

Suomessahan meillä tällä hetkellä suurimpia haasteita talouskasvun esteenä on liikenneinfran tila. Me tarvitsemme ehdottomasti lisää rahoitusta liikenneinfran parempaan hoitamiseen. Pitkien etäisyyksien ja harvaan asutun maan yksi suuri kilpailuvaltti on se, että sillä on liikenteen väylät kunnossa, on sitten kysymys teistä tai rautateistä tai ilmaliikenteestä. — Kiitoksia.

15.19 **Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! Kahden edellä olevan puheenvuoron jälkeen ja esittelyn tiimoilta on pakko yhtyä siihen loppupäätelmään, mikä on, eli näit-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

ten toimintojen yhteen saattaminen on hyvä ajatus. Itse en nyt näe tämän yhtiöittämisen autuutta tässä erityisen tärkeänä osana.

Muutama huomio.

Me tiedämme kyllä, mitä yhtiöittämisestä saattaa seurata. Ei pidä tietysti pelätä tulevaisuutta. Jos se valtion kokonaan omistamana erityisyhtiönä säilyy, niin meillä pitäisi olla huojentunut olo, vaan joiltakin osin näin vasemmistolaisena aina valtion omaisuuden ja valtion virastojen yhtiöittämisen kautta kuuluu se varoittava ääni. Me olemme kyllä nähneet, mitä tapahtuu esimerkiksi, kun Carunalle asioita on toimitettu. Siitä voi kuulla tietysti kehuja, jos vain... [Olavi Ala-Nissilän välihuuto] — Edustaja Ala-Nissilä voi sanoa, että se oli niin loistava retki.

Mutta ihan muutama huomio tästä kaikesta.

Kun tehdään alaa varten ja sen uudistumista varten yhtiöittämisspätös, niin jollakin tavoilla rupeaa katsomaan sitä, että kun me tässä edellisviikolla keskustelimme Ilmatieteen laitoksen osalta, nyt tähän samaan esitykseen on kasattu jonkin verran samanlaista palvelutuotantoa, mitä tällä hetkellä jo Ilmatieteen laitos tekee. Tuleeko tästä valtionyhtiönä kilpaileva toimielin Ilmatieteen laitoksen kanssa, vai olisiko tässä jo valmisteluvaiheessa pitänyt huomata se, että kun Ilmatieteen laitoksella liikenteen tietoa kerätään ja sitä annetaan eteenpäin, niin nyt tässä turvaututaan tavallaan nettiin tuotettavien palveluiden osalta, kun meillä on jo Ilmatieteen laitoksella huippuosaamista siitä, mitä ilmatilan muutokset liikenteelle aiheuttavat ja niin edelleen. Eli sitä olisin kaivannut, että olisi puntaroitu enemmän sitä.

Kyllä kun meillä täällä on Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos mukana, niin aina siinä vaiheessa — vaikkakin ministeri toi esille sen, että näitä palveluita annetaan maksuttomasti niille tahoille, joilleka niitä nytkin tuotetaan — joka tapauksessa maltillisestikin liikevoittoa tuottava osakeyhtiö tai yhtiö kuitenkin toimii lainsäädännön puitteissa. Jos meillä osakeyhtiölainsäädännön piirissä oleva yhtiö on, niin se toimii nimenomaan osakeyhtiölain puitteissa. Vaikka se olisi valtion erityisyhtiö, niin joka tapauksessa, kun meillä tuotetaan näitä palveluita valtion tärkeille toimielimille, niillä pyritään tekemään voittoa, koska niin yhtiö toimii.

Arvoisa puhemies! On oikein, mitä ministeri tässä toi esille. Meidän pitää kehittää toimintoja. Mutta juuri myös valmistelimme täällä ja saatoimme päätökseen lain liikenteen palveluista, joka on lähtökohtaisesti sellainen, että siellä nimenomaan haluttiin, että toimijat, jotka tällä hetkellä toimivat, avaavat rajapinnat niin, että näitä palveluja voi syntyä — ja nyt tässä on tarkoitus sitten rahastaa sillä, että tuotetaan näitä palveluja, eikä niin, kuten lain liikenteen palveluista tarkoitus kuitenkin on, että ne muutamat toimijat, vaikka nyt mainitakseni VR ja HSL, avaavat omat rajapintansa niin, että tänne markkinoille voi syntyä uusia palveluita. Varsinkin haluan korostaa vielä sitä, että Ilmatieteen laitoksen ja täällä suunnitelmassa olevien toimintoja katsottaisiin vielä tässä vaiheessa, kuinka on järkevää tehdä, tuottaako tämä liikelaitos niitä palveluita, joita jo nyt tuotetaan Ilmatieteen laitoksella.

**15.24 Olavi Ala-Nissilä kesk:** Arvoisa puhemies! Todella tällä vaalikaudella on tapahtunut merkittävä muutos. Mitä tulee yhtiöihin, muistelen sitä, että vaalikauden alussa Finnair, Finavia, VR kaikki olivat enempi tai vähemmän toiminnallisissa vaikeuksissa. Tällä hetkellä ne ovat erittäin vahvassa iskussa, palvelevat ja tekevät työtään hyvin. Tästä varmasti myöskin ministeriölle lankeaa kiitos, ja se on tärkeätä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

On todella tällä vaalikaudella minusta tehty sillä tavalla suunnanmuutos, että on nähty liikenne palveluna, asiakaslähtöisenä palveluna, jossa raja-aitoja kaadetaan, jossa digitalisaatiota hyödynnetään, jossa muodostetaan palvelukokonaisuuksia. Tämä ei ole, edustaja Myllykoski, mitään vanhakantaista ajattelua vaan todella uutta ajattelua, joka palvelee nimenomaan ihmisiä ja sitä uudistumista, mistä ministerikin alussa puhui. On tärkeää, että on pystytty parantamaan liikenteen iskukykyä ja palvelukykyä tässä tilanteessa.

Kuten edustaja Anttila aikaisemmin totesi, me tarvitsemme liikennesektorille myöskin lisää rahoitusta aivan välttämättä. Sitä on nyt tapahtunut täällä korjauspuolella hyvin paljon, mutta haasteet ovat todella isot. Mutta näen juuri tämän uudistamisen otteen, automatisaation, digitalisaation ja jopa robotisaation hyödyntämisen, tässä hyvänä ja iloitsen siitä, että tältäkin osin Sipilän hallitus menee vahvasti eteenpäin.

**15.26 Esko Kiviranta kesk:** Arvoisa puhemies! Haluan kiittää ajatusta muuttaa liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut erilliseksi valtionyhtiöksi. Muutos vastaa muuttuvan maailman haasteisiin ja antaa meille mahdollisuuden pysyä liikenteen automatisointikehityksen kärkipäässä. Yhtiö on virastoa ketterämpi, joten muutos mahdollistaa nopeamman reagoinnin teknologiseen kehitykseen ja muuttuvan maailman mahdollisuuksiin. Tulevaisuudessa kaikilla kulkuvälineillä on tekniikan kehittyessä mahdollisuus kulkea ilman kuljettajia. Jo nyt tämä on todellisuutta esimerkiksi metroliikenteessä monissa kaupungeissa. Lisäksi automaattiautoja on paljon liikkeellä testikäytössä ja laivojakin pilotoidaan. Perässä seuraavat myös junat ja lentokoneet. Maailma on kovaa vauhtia kulkemassa kohti yhä laajempaa automatisointia ja robotiikan suurempaa hyödyntämistä. Suomalaisen lainsäädännön ja julkishallinnon on tärkeää pysyä tässä kehityksessä mukana, jotta varmistamme olemme valmiina tulevaisuuteen.

**15.28 Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Tämän hallituksen esittämän uudistuksen tavoitteena on kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja muuttuvassa toimintaympäristössä. Yleisesti voi todeta, että liikenteen muutos tiedon määrän kasvaessa ja digitalisaation kehittyessä vaatii viranomaiselta kokonaiskuvaa muutoksista, jotta liikenneinfra pystyy palvelemaan mahdollisimman tehokkaasti käyttäjiä. Väyläverkolla ja liikennepalveluiden sujuvalla suunnittelulla ja johtamisella on elintärkeä rooli talouskasvun, asumisen ja ympäristön kannalta. Tämän me kaikki kansanedustajat tiedämme.

Tästä organisaatiomallista voi lyhyesti tässä vaiheessa todeta sen, että Liikenneviraston jakaminen ja etenkin liikenteenohjauspalveluiden yhtiöittäminen valtio-omisteiseen erityistehtäväyhtiöön, jossa väylävirasto toimisi tilaajaorganisaationa, on minun mielestäni omiaan jäykistämään rakenteita. Koen, että osakeyhtiömuoto vähentää toiminnan avoimuutta ja vaikeuttaa näin ollen myös toiminnan ohjausta verrattuna viranomaistoimintaan. Ottaen huomioon liikenteenohjauskeskusten pääluonteen turvallisuusviranomaisina on vaikea ymmärtää, miksi nimellisiä tuloja palveluistaan saavat toimijat pitäisi yhtiöittää, ja tähän kysymykseen olisi hyvä saada tässä keskustelussa tänään myös ministeriltä vastaus.

Mitä tulee tähän vaikutusten arviointiin, virastouudistuksen osalta esitys sisältää arvion yhdistämisen hallinnollisista säästöistä muttei pysty arvioimaan yhdistämisestä syntyviä kuluja laisinkaan. Esityksestä puuttuu analyysi siitä, miten nykyinen organisaatiomalli estää virastojen välisen synergian ja parhaiden käytänteiden jakamisen. Yhtiöittämisen osalta viitataan vain liikenteestä kertyvän tiedon potentiaalın hyödyntämiseen, mutta esitys ei

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

sisällä arviota tai tutkimusta, paljonko koko liikenteen kokonaismarkkinasta olisi hyödynnettävissä yhtiön liiketoiminnan tuloina. Taseen osalta uuteen erityistehtävayhtiöön ollaan siirtämässä yli 200 miljoonan euron arvosta eri liikennemuotojen ohjaus- ja informaatiojärjestelmiä. Esityksessä olisi hyvä esittää myös arvio siitä, miten yhtiö rahoittaa jatkossa näiden järjestelmien ylläpidon ja uusimisen.

Arvoisa rouva puhemies! Tänään olemme myös saaneet Helsingin Sanomista lukea tämän lain vaikeaselkoisuudesta. Toivon todella, että valiokuntatyössä tämä otetaan huomioon ja sitten asiantuntijakuulemisten pohjalta ollaan myös ministeriössä valmiita tarkasti miettimään, onko tämä lakiesitys niin sanotusti oikeilla raiteilla. Eri viranomaisten välinen yhteistyö ei saa millään lailla heikentyä myöskään tämän yhtiöittämisen jälkeen, ja tämä kohta vaatii myös hyvin tarkan valmistelun meillä valiokuntatyössä.

**15.31 Kari Uotila vas:** Arvoisa rouva puhemies! On aivan selvää, että meidän pitää reagoida maailman ja tässä tapauksessa erityisesti liikenteen muuttumisen näköaloihin. Digitalisaatio, robotisaatio ja se, että liikenteestä tulee yhä enemmän a) palvelua, ovat tosiasioita, ja täytyy antaa ministeri Bernerille tunnustusta siitä, että ministerillä on ollut rohkeutta tehdä erilaisia avauksia ja ideoita tähän reagoimiseen.

Mutta tässä edustaja Myllykosken tavoin kyllä haluan kuitenkin pienen varoittavan sormen nostaa ja korostaa sitä, että kysymys on myöskin siitä, millä tavalla tätä reagointia tehdään. Tässä tapauksessa on haettu malliksi valtion sataprosenttisesti omistamaa erityisyhtiötä eli yhtiöittämistä, josta nyt luvalla sanottuna — sitä tikulla silmään, joka vanhoja muistaa — on paljon radikaalimpiakin ehdotuksia tässä viime aikoina tullut, joista osa on sitten kyllä torppaantunutkin.

Kun sanotaan a), niin täytyy ajatella myös se b) eli ajatella sitä tilannetta tulevaisuudessa, kun tämä yhtiö toimii, näitä palveluja jakaa tai myy. Jossain vaiheessa tulee keskustelu, onko tämä valtion ydintehtävää, liittyykö tämä valtion omistajapolitiikan ytimeen olla liikennepalvelujen bisneksessä mukana, ja sitä sitten verrataan herkästi sivistykseen, terveyspalveluihin tai Puolustusvoimiin ja joihinkin muihin. Silloin herää kysymys, millä varmistamme, että tämä säilyy valtion ja sitä kautta myöskin parlamentin selkeässä johdossa jatkossakin, ettei sellainen uhkakuva toteudu, että vähän aikaa tätä mutta tulevina vuosina sitten myydään ulos ja sitten sitä rahastetaan ja niitä maksuja kerätään ihan eri logiikalla kuin tässä alkuvaiheessa on kaavailtu.

**15.33 Johanna Ojala-Niemelä sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallitus esittää, että Liikenneviraston nykyiset liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut muutetaan osakeyhtiöksi ja tehtävät siirretään perustettavaan valtion erityisyhtiöön. Tämän on tarkoitus tulla voimaan ensi vuoden alusta lukien, ja tämän uuden valtion erityistehtävayhtiön tehtävänä on varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meri-, rautatie- sekä tieliikenteessä ja tarjota liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. On ihan totta, että ihmiset haluavat yhä enemmän liikkua mukavammin ja nopeammin ja myös tulevaisuuteen on valmistauduttava.

Valtiovarojen liikennejaosto vieraili muutama viikko sitten Hollannissa älyliikenneseminaarissa, ja siellä keskusteltiin paljon siitä, mikä on itseohjautuvien autojen tulevaisuus. Meillä on jo Suomessa, Muonioissa, testausta käynnissä Aurora-projektin tiimoilta. Samaan aikaan valitettavasti saimme tuolla älyliikenneseminaarissa kuulla, kuinka yksi henkilö oli kuollut Amerikassa tällaisen itseohjautuvan auton yli ajamana. Tekniikka ei va-



## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

litettavasti vielä ole niin pitkällä, että sitä voitaisiin kaupallisesti hyödyntää, mutta tässä mennään koko ajan eteenpäin.

Sinänsä yhdyn edellä puhuneen edustaja Taimelan ajatukseen siitä, että tähän osakeyhtiömalliin en ole kyllä tässä erityisen ihastunut. Varmasti tämä olisi toisella tapaa ollut paremmin hoidettavissa. Toivon tietenkin, kuten täällä edustaja Anttila ja monet sanoivat, lisää rahoitusta liikenteelle.

**15.35 Kristiina Salonen sd:** Arvoisa puhemies! Suhtaudun suurella varauksella lakiesityksessä olevaan tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaustoimintojen yhtiöittämiseen osana liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistusta. Etenkin VTS-toimintojen eli meriliikenteen alusliikennepalveluiden yhtiöittäminen herättää isoja kysymyksiä esimerkiksi viranomaisyhteistyön tulevaisuudesta. Esimerkiksi Meriliikenneohjaajat ry on todennut, että yhtiöittäminen heikentäisi Suomen meriliikenteen ohjauksen toimivaa yhteistyötä Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, poliisin, Tullin ja Trafín kanssa.

Yhtiöittämisen myötä meriliikenneohjaus menettää viranomaisstatuksensa. Uhan alla on esimerkiksi oikeus käyttää Puolustusvoimien tutkaverkkoa. VTS-toiminta on täyttä viranomaistoimintaa, jota säännellään vahvasti myös kansainvälisillä säännöksillä, minkä vuoksi sitä tulisi käsitellä omana kokonaisuutenaan liikenteenohjaustoimintojen uudistuksessa. Esimerkiksi mahdollisessa poikkeustilanteessa VTS-toiminta on Suomen aluevesien valvonnan ja turvallisuuden takaamisen kannalta äärimmäisen tärkeää. VTS-keskukset estivät viime vuonna ainakin kymmenen onnettomuutta ja estivät samalla mahdollisia ympäristökatastrofeja. Esimerkiksi Länsi-Suomen meriliikennekeskus vastaa alusliikenneohjauksesta Suomen länsirannikolta, Hangon länsipuolelta, aina Tornioon asti.

Toiminta on Suomelle erittäin tärkeää. Päätäjien tehtävä on varmistaa, että tämä työ voidaan tehdä mahdollisimman hyvin jatkossakin. Siksi ei ole yhdentekevää kysyä, miten viranomaisvaltuuksien ja -vastuiden määrittely poikkeustilanteessa hoidetaan uudessa yhtiössä. Suomessa toimii tällä hetkellä kolme VTS-keskusta, jotka antavat vuorokauden ympäri alusliikennepalvelulaisissa määriteltyjä informaatio-, liikenteenjärjestely- ja navigaatiopalveluita. Toivon valiokunnalta viisautta ja harkintaa asiassa, kun käsittely siellä nyt alkaa.

**15.37 Markku Eestilä kok:** Arvoisa puhemies! Itse en niinkään pelkää tätä yhtiöittämistä, koska yhtiöittäminen on vain hallintamuoto. Mutta kuitenkin kysyisin täällä olevilta ministereiltä: mitä mieltä te olette omistajaohjauksesta ja ehkä jopa eduskunnan ohjauksesta siinä tilanteessa — jos minä olen oikein käsittänyt — että tänne tulee tytäryhtiö? Meillä on valtion omistama erityisyhtiö, ja sitten tulee tytäryhtiö raideliikennettä varten, maantieliikennettä varten ja meriliikennettä varten, ja se on varmaan hyvä asia, koska silloin osaaaminen keskittyy juuri tiettyyn tehtävään, ja tämä osakeyhtiö on todennäköisesti notkeampi, eikä sitä lisenssiä ja lupaa aina tarvitse hakea joka paikasta, mitä ehkä muuten pitäisi hakea. Mutta itse ajattelen, kun pitäähän yhtiöllä olla hallitus ja kun kuitenkin operaation kohteena on koko maa ja ehkä maan rajojen ylikin yli menevä toiminta, että miten varmistetaan ne ihmiset, jotka siellä osakeyhtiön hallituksessa ovat, ja se, minkälainen se hallitus tulee olemaan ja tytäryhtiöitten ohjaus — että ne varmasti sitten palvelevat koko maata, etteivät toiminnot liiaksi keskity vain tietyille alueille ja tiettyihin asioihin, jotka enemmänkin älyliikenteen kanssa ovat tekemisissä, että huolehditaan siitä, että tämä järjestely palvelee sitten koko maata — ja se, millä tavalla tämä omistajaohjaus toteutetaan. Näitä minä

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

itse mietin ja sitä, mikä on tämä yhtiöjärjestys ja tuleeko se eduskuntaan vai miten se menee.

**15.38 Eeva-Maria Maijala kesk:** Arvoisa puhemies! Elämme kehittyvässä maailmassa, ja kilpailu on kaikkialla todella kovaa, entistä kovempaa koko ajan. Olemme globaalissa toimintakentässä, ja meidän on seurattava tarkasti myös muiden maiden vastaavia toimintoja, miten niissä edetään näitten kanssa.

Kiitoksia oppositiolle, että olette hereillä tämän asian kanssa. Voi olla, että myöskin valiokuntakäsittelyssä saamme teiltä sellaisia asioita, mitä emme itse me hallituspuolueiden edustajat välttämättä huomaa. Kiitoksia tässä vaiheessa jo.

Meidän on oltava Suomessa valmiina nopeaan reagointiin myöskin näissä liikennepuolen asioissa. Meidän elinkeinoelämä on täysin riippuvainen siitä, mitä muualla maailmassa tapahtuu koko ajan. Vienti ja vientituotteet ovat meille todella tärkeitä, miten rahti hoidetaan vesiliikenteessä, miten tieliikenneasiat hoidetaan, miten tietoliikenneasiat hoidetaan. Meidän matkailu on täysin riippuvainen siitä, miten lentoliikenne toimii.

Kun yhteiskunnassa ja globaalisti tapahtuu nopeasti todella paljon muutoksia, niin minä uskon ja näen, että tämmöisellä uudella organisaatiomallilla pystymme paremmin reagoimaan siihen tilanteeseen, olemme ajan hengessä ja saisimme myöskin meidän yhteiskunnalle tärkeitä tuloja aikaiseksi eikä meille tapahtuisi isompia ongelmia näissä asioissa.

Omistajaohjaus on äärettömän tärkeää, se, että se lähtee tässä todellakin hyvin toimimaan. Tämä tulee olemaan valtion erityistehtäväyhtiö. Pidetään huolta, että se myöskin semmoisena pysyy sitten.

**Puhemies Paula Risikko:** Haluaako ministeri vastata? — Enintään 3 minuuttia, olkaa hyvä.

**15.40 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää näistä palautteista ja näkökulmista ja tuoda esille muutaman asian.

Ilmatieteen laitoksen osalta kysymys on hyvin erilaisesta toiminnasta. Liikenteenohjaus on ennen kaikkea operatiivista toimintaa, ja meillähän on ollut esimerkiksi ilmailun liikenteenohjaus yhtiöitettynä jo pitkään, samoin myös raideliikenteessä on ollut yhtiömuotoinen toiminta.

Laissa liikenteen palveluista veloitetaan avaamaan reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja esteettömyystietoja. Nyt pyritään siihen, että saadaan tämän lisäksi avoimuutta myös olosuhdetietoihin ja liikenteenohjaukseen. Kun puhumme siis tästä tulevasta yhtiöstä, puhutaan nimenomaan liikenteenohjauksesta elikkä niin sanotusta traffic managementista, ei niinkään siitä olosuhdetiedosta, joka tulee Ilmatieteen laitokselta. Puolustusvoimat on tehnyt yhteistyötä oman liikenteen ohjauksesta ilmailun osalta jo hyvin hyvin monta vuotta, ja sitä on toteuttanut yhtiömuotoinen toiminta.

Tässähän nyt oikeastaan on kysymys siitä, että kun aikaisemmin on yhtiöitetty ilmaliiikenteen ohjaus ja raideliikenteen ohjaus eri kausilla, niin nyt sitten nämä loput eli tieliikenne ja merenkulku sekä lopputoiminnot raideliikenteen osalta yhtiöitetään samaan järjestelmään. Tämä tuo nimenomaan ketteryyttä, ja pystytään siten nopeammin kehittämään ja myöskin tuottamaan parempia palveluita, kun lähdetään asiakaslähtöisyydestä liikkeelle. Asiakaslähtöisyys oman kokemukseni mukaan yleensä tuottaa parempaa palvelua.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 33/2018 vp

Kun me haemme avoimuutta ja kun me vertaamme esimerkiksi nykyistä tieliikenteen ohjausta, niin kuinka läpinäkyvä se järjestelmä teidän mielestänne on ja kuinka paljon teillä on otetta siitä, mitä kaikkea omaisuutta, tase-eriä tai tuloja siihen liittyy? Jos te vertaatte esimerkiksi ANS Finlandin tai entisen Finavian lukuihin, joita säätelee osakeyhtiölaki, yhtiöttämislaki, toimialalaki, asiakasohjaus ja omistajaohjaus, niin kyllä meillä tietysti on ihan eri lailla sitä tietoa näistä toiminnoista.

Tässä ei missään tapauksessa haeta yksityistämistä. Me haemme ennen kaikkea erityistehtävää, jota säädellään lailla, jossa säädetään myös toimivallasta ja menettelystä, ja on hyvä muistaa, että nämä päätökset ovat aina viime kädessä eduskunnan omia päätöksiä.

VTS:n osalta muistuttaisin siitä, että kysymys VTS:n osalta ei ole viranomaistoiminnasta vaan operatiivisesta liikenteenohjaustoiminnasta, johon liittyy neljänlaisia viranomaispäätöksiä. Nämä viranomaispäätökset eivät siirry tämän yhtiön toiminnan piiriin, vaan ne siirtyvät tämän esityksen mukaan Trafille ja Rajavartiolaitokselle. Ja hallinto ilman muuta niin kuin jo lainsäädännönkin perusteella, että tätä palvelua tuotetaan koko maassa. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.