

Asia: LVM/2394/03/2017

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys

Yleiset kommentit hallituksen esityksestä

Onko yhtiömuotoinen toimintamalli ainoa kunnan vaihtoehto kehitettäessä toimintaa? Koska liikennemuotoiset liikenteen ohjaus- ja hallintomenetelmät poikkeavat toisistaan voidaanko yhdistämällä saada taloudellista hyötyä eli kustannustehokkuutta ja onko edes parhaita käytäntöjä, joita voidaan jakaa eri liikennemuotojen välillä.

Yleisperustelut

-

Yksityiskohtaiset perustelut

Kyösti Orre/YTL/LONK/RAINE

LAUSUNTO

5.2.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Yksikön johtaja, hallintojohtaja Jussi Luomajärvi

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAIKSI LII-KENNEVIRASTON
LIIKENTEENOHJAUS- JA HALLINTAPALVELUIDEN MUUTTAMISESTA OSAKEYHTIÖKSI JA ERÄIKSI SIIHEN
LIITTYVIKSI LA-EIKSI

Yhteinen Toimialaliitto YTL (entinen Yleinen Teollisuusliitto) ja liiton yh-teydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta (LONK) sekä Raidealan neuvottelukunta (RAINE) kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous) sekä raidealan markkinaehtoisia toimijoita, on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme myös liikenteen ohjaukseen ja hallintapalveluihin liittyviin lakeihin.

Yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu esitys, jossa Liikenne-viraston tie-, rautatie- ja meriliikenteen seurannan ja häiriötilanteiden tiedottamisen toiminnot yhtiötettäisiin valtion osakeyhtiöksi, erityisteh-täväyhtiöksi. Muutoksella tavoitellaan toiminnon taloudellista tehokkuutta, läpinäkyvyyttä ja kannattavuutta.

Toimintojen yhtiöittäminen ja yhdistäminen lentoliikenteen ja rautatieliikenteen nykyisiin ohjausyhtiöihin mahdollistaisi päällekkäisten toimintojen purkamisen ja investointien tehokkaamman kohdentamisen.

Tällä hetkellä eri liikennemuotojen liikenteen ohjaus- ja hallintatehtävät poikkeavat toisistaan johtuen pääasiassa niiden poikkeavista asiakas-painotuksista. Tieliikenteessä asiakkaina ovat pääosin yksityiset kansalaiset (autoilijat, pyöräilijät jne.), kun taas raideliikenteessä operaattorit ja välillisesti yksityiset kansalaiset. Meriliikenteessä asiakkaina ovat taas yksittäiset alukset. Uudessa erityisteh-täväyhtiössä strategiseksi tavoitteeksi on otettava liikenteen ohjaus eri liikennemuodoissa niin, että se tapahtuu liikenteen turvallisuutta parantaen nykytilanteesta, kuitenkin samalla tehokkuutta parantaen. Lisäksi liikenteen häiriötilanteiden hoidaminen nykyistä asiakaslähtöisemmin ja tehokkaammin on otettava tavoitteeksi normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Yhtiön strategian on oltava selkeä ja painotettava asiakkaiden palveluun.

Uusi erityisteh-täväyhtiö tuottaa toiminnallaan paljon tietoa, digitaalista tietoa, jota yhtiö itse, mutta myös markkinaehtoiset yritykset voivat tule-vaaisuudessa hyödyntää nykyistä paremmin. Tämä on kuitenkin tehtävä niin, ettei valtion erityisteh-täväyhtiö kilpaile samoilla markkinoilla markkinaehtoisten yritysten kanssa.

Uuden erityistehtäväyhtiön toiminta on alusta pitäen rakennettava lä-pinäkyväksi sekä kustannusten että tuottojen suhteen. Yhtiön tuotot pitkällä ajalla eivät saa muodostua eri liikennemuotojen suhteen esi-merkiksi tieliikennepainotteiseksi, vaan kustannusten ja hinnoittelun suhteen on säilytettävä tasapuolisuus eri liikennemuotojen välillä.

Luonnoksessa painotetaan tehokkuuden paranemista, mikä tietenkin on tavoitteena oikein, mutta erityistehtäväyhtiönkin kohdalla on taattava riittävät resurssit toiminnan kärsimättä.

Mielenkiintoiseksi kohdaksi voi muodostua muodostettavan yhtiön ja vi-ranomaisten rajapinta. Yhtiön ja viranomaisten tiedonsaanti ja -jako voi-vat muodostua joissain tilanteissa ongelmaksi, ja näitä olisi mietittävä ja analysoitava paremmin, mitä luonnoksessa nyt kerrotaan, jotta tulevai-suudessa vältytään esimerkiksi kriittisissä tilanteissa turhilta ongelmilta. Luonnoksessa myös annetaan viitteitä, että valtion omistus yhtiöstä saattaa pienentyä. Miten silloin viranomaisyhteydet ja tietojenvaihto jär-jestetään?

Perustettavan liikenteenohjausyrityksen ohjausmekanismin tulee tuot-taa yhteiskunnan kannalta kokonaistaloudellisesti parhaan ratkaisun liikenneturvallisuuden heikentymättä.

Tieliikenne

Tieliikenteessä valtion tiet muodostavat tärkeän verkoston koko maas-sa, mutta kuntien ja kaupunkien tie- ja katuverkosto on lähes aina yk-sityisen käyttäjän tai yrityksen matkaketjujen alku-tai loppuväylä. Luonnoksessa mainitaan, mutta ei esitetä ratkaisua valtion ja kuntien väyläverkoston liikenteen ohjauksen ja hallinnan rajapintaan. Tämä olisi hyvä ratkaista nyt saman tien, jotta asiakkaat saavat kokonaispal-velun ja lisäksi saatava ja kerättävä tieto olisi koko matkaketjun kohdal-ta ”ehjä”. Lisäksi vastuut ja valtuudet valtion ja kuntien väylien liiken-teenohjauksen ja -hallinnan kannalta on hyvä selkeyttää.

Rautatieliikenne

Rautatieliikenteen kohdalla on rataverkon haltijan kohdalla liiken-teenohjauspalvelun vastuun oltava yksiselitteisesti määritelty. Liiken-teenohjausyrityksestä voi tulla valtion rataverkon tosiallinen isäntä, mikäli yritys kehittää itse omaa palveluaan ja käytettäviä järjestelmiä.

Erityistehtäväyhtiön varautuminen häiriö- ja poikkeustilanteisiin aiheuttaa kustannuksia ja tämä tulee kuvata selkeämmin osaksi palvelua.

Säännöllisen kapasiteetin jakaminen uudelleen häiriö- ja poikkeustilanteissa on viranomaistehtävä. Miten perustettavan yhtiön neutraliteetti varmistetaan, ettei palvelu tule syrjimään eri toimijoita.

Käytännön asioissa on selvitettävä etukäteen, miten liikenteenohjausjärjestelmien rajapinnat fyysisiin turvalaitejärjestelmiin tehdään niin, ettei tästä aiheudu kunnossapitokustannusten kasvua. Samoin rauta-tieliikenteen tulevaisuuden automaation kannalta on selvitettävä, miten kauko-ohjausjärjestelmien ja turvalaitteiden kehitystyön kustannukset jaetaan eri osapuolten kesken.

Meriliikenne

Meriliikenteen ohjaus ja valvonta toimii tällä hetkellä varsin hyvin. VTS-keskus on estänyt useita meriliikenteen onnettomuuksia viime vuosina. Meriliikenteen ohjaus- ja valvontapalveluita ei saa heikentää esityksessä olevan erityistehtäväyhtiön perustamisen yhteydessä.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Raidealan neuvottelukunta RAINE edustaa markkinaehtoisia raidealan toimijoita.

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE

Kyösti Orre

Lakiehdotukset

Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Laki aluevalvontalain muuttamisesta

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Laki meripelastuslain muuttamisesta

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Laki rautatielain muuttamisesta

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Muut esitykseen sisältyvät lakiehdotukset

Lausunnon kohta löytyy kohdasta "Yksityiskohtaiset perustelut".

Muita huomioita ja kommentteja

Muut mahdolliset huomiot

Ei muita huomioita.

Orre Kyösti
Yleinen Teollisuusliitto YTL ry