

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö (LVM/2394/03/2017).

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto dokumenttiin: ”Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi”.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta. Lausunnon tekoon eivät ole osallistuneet liikennehallinnon organisaatioiden edustajat. ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleisperustelut – yhtiöittämisen tavoitteet

Yleisperusteluissa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia. Liikenteeseen liittyvän tiedon laajempi hyödyntäminen uusien digitaalisten palvelujen kehittämisessä ja uuden liiketoiminnan synnyttämisessä sekä tiedon aiempaa tehokkaampi käyttö koko yhteiskuntaa hyödyttävästi ovat erittäin hyviä tavoitteita. Samoin taloudellisen tehokkuuden parantaminen, toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyden kehittäminen sekä viranomaistehtävien selkeyttäminen ovat kaikki puolin kannatettavia tavoitteita.

HE luonnoksen mukaan avainkysymys liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen positiivisen vaikuttavuuden näkökulmasta on, että sinne siirtyväksi esitettävän taseomaisuuden arvo ylläpidetään ja sitä kehitetään ja toisaalta tieto-omaisuutta hyödynnetään siten, että se luo mahdollisimman paljon lisäarvoa Suomen kansantalouteen. Yhtiön osaamista ja omaisuutta kehitettäisiin ja sen ympärille pyrittäisiin muodostamaan vahva liikennetietoa hyödyntävien yritysten ekosysteemi, joka luo uutta taloudellista kasvua.

Kokonaisuutena HE-luonnoksessa esitetyt tavoitteet koko liikenteenohjaus -toimialan ekosysteemisestä kehittämisestä ovat kannatettavia, reunaehtona kuitenkin luonnoksessa esitetty linjaus: eli *”Yhtiöön kohdistuvan toimialalainsäädännön sekä yhtiön omistajaohjauksen kautta synnyttävillä strategisilla tavoitteilla vaikutetaan siihen, ettei yhtiölle synny markkinahäirikön asemaa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että yrityksen tavoitteena ei ole kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa, vaan edesauttaa toiminnallaan yksityisen sektorin palvelutarjonnan kehittymistä.”*. Tämän reunaehdon toteutumista tulee tarkastella myös kilpailulain (948/2011) 4 a luvun kilpailuneutraliteettia koskevan sääntelyn näkökulmasta, koska kuten luonnoksessakin todetaan, markkinoilla on yksityisiä toimijoita tarjoamassa osin vastaavia palveluja kuin mitä yhtiön on tarkoitus tuottaa.

Edellä mainitun reunaehdon osalta on huomattava, että mikäli linjauksessa esille tuodulla ”Yhtiöön kohdistuvalla toimialalainsäädännöllä” tarkoitetaan HE luonnoksen lakiehdotusta ”Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi”, niin on todettava, että siinä ei ole mitään kirjausta, joka tukisi em. linjausta. Eikä sellaista kirjausta ole missään muussakaan HE -luonnoksen lakitekstiosiossa.

ESITYS: Yleisperusteluissa esille tuotu selkeä linjaus, ettei uuden yhtiön tavoitteena ole kilpailla yksityisten yritysten kanssa, kirjoitetaan auki myös lakitekstiin. Linjauksen toteutumista ei pidä jättää ainoastaan omistajaohjauksen kontolle.

2. Yleisperustelut – yhtiöittämisen toteutus

Valtioneuvosto oikeutettaisiin luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa oleva omaisuus ja toiminta perustettavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa työskentelevä henkilöstö siirtyisi osakeyhtiön palvelukseen.

Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ydinliiketoimintaa olisi tarjota liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyviä palveluja liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuusviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua.

Lisäksi HE -luonnoksessa todetaan, että yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi. Tässä tarkoituksessa valtion liikenteenohjausyhtiö tarjoaisi luotettuja tiedon digitointi-, muokaus-, anonymisointi- ja agentuuripalveluja, erilaisia tietotuotteita sekä toimijariippumattomia alustaratkaisuja sekä muita teknisiä ratkaisuja liikenteen ekosysteemin arvoverkko toimijoille.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen myötä syntyvästä erityistehtävä-yhtiöstä tulisi varsin vahva toimija. Sillä olisi vahva tase sekä strategiseen kumppanuuteen perustuvalla kokonaispalveluhankinnalla turvattava liikevaihto. HE luonnoksen mukaan liikennevirasto tekisi strategiseen kumppanuuteen perustuvan kokonaispalveluhankinnan uudelta yhtiöltä, joka vuonna 2019 olisi 137 miljoonaa euroa. Liikennevirastosta yhtiöitettävien toimintojen peruspalveluiden liikevaihdon on arvioitu kasvavan noin 150 miljoonaan euroon vuonna 2022. Liikevoiton arvioidaan olevan noin 4 prosenttia. Uutta liiketoimintaa on arvioitu voivan muodostua noin 10 prosenttia konsernin liikevaihdosta vuonna 2022.

Perustettavan erityistehtäväyhtiön tavoitteena on olla kasvava ja kannattava yhtiö. Luonnoksesta välittyy kuva, että lähtökohtana on, etteivät liikenneviraston kustannukset kasva verrattuna nykyiseen tasoon ja palvelut tuotetaan vastaavalla laatutasolla kuin aiemminkin. Kustannusten osalta tavoitteena on pikemminkin kustannustason laskeminen toimintojen tehostamisen myötä. Toisaalta lähtökohtana on myös, ettei uusi yhtiö kilpaile markkinoilla toimivien yritysten kanssa. Tämä tavoitteiden ja käytännön toiminnan ristiriita tulee avata nykyistä paremmin. Mistä tuo tulevaisuuden kasvu tulee ja mikä on ekosysteemisen ajattelun rooli siinä – mitä tekee uusi yhtiö ja mitä tekevät muut ekosysteemin toimijat?

ESITYS: Koska kyseessä on erityistehtäväyhtiö, tulisi yhtiön ydinliiketoiminnan tähdätä erityistehtävien toteuttamiseen. Lakitekstissä tulisi täsmällisemmin määritellä ne erityistehtävät, joita yhtiö tuottaa. Ja linjata myös ne tehtäväalueet, joilla yhtiö ei toimi. Lisäksi

7.2.2018

tulisi määritellä erityistehtävien ulkopuolisten tehtävien maksimiosuus yhtiön liikevaihdosta. Nykyinen määritelmä yhtiön ydinliiketoiminnasta antaa kuvan, että erityistehtäväyhtiöllä on varsin vapaat kädet edetä toimialalla ja laajentaa toimintaansa uusille markkinoille. Tämä ei liene tarkoitus ja antaa tällaisenaan väärän signaalin yritystoimijoille.

3. Yhteenveto

Luonnoksessa on tunnistettu hyvin toimintaympäristön muutosvoimat ja niiden mukana avautuvat mahdollisuudet ekosysteemiselle ajattelulle. Lisäarvon tuottaminen Suomen kansantalouteen ja liikennetietoa hyödyntävien yritysten ekosysteemin muodostaminen luomaan uutta taloudellista kasvua ovat erinomaisen kannatettavia tavoitteita.

Liikennealan suuret globaalit haasteet ja digitalisaation mukanaan tuomat mahdollisuudet luovat hyvän pohjan ekosysteemiselle ajattelulle. Ekosysteemisessä ajattelussa ekosysteemin osapuolilla on toisiaan täydentävät, kokonaisuuteen lisäarvoa tuottavat roolit. Samoin ekosysteemisessä ajattelussa toimijoilla on yleensä iso yhteinen tavoite, jota kohti edetään ekosysteemin ”veturiyrityksen” johdattamana. Ekosysteemisessä on vahva kehittämisen henki, työskentely markkinan kasvattamiseksi ja usko tulevaisuuteen. Tämä on hyvä lähtökohta uudelle yhtiölle.

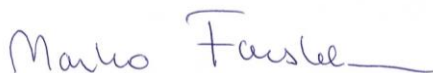
Erityistehtäväyhtiön perustamisessa on kuitenkin varmistettava, ettei siinä ajauduta alihankkijatalouteen, jossa veturiyrityksestä tulee staattista markkinaa dominoiva monopoliyhtiö, joka erityisasemansa turvin solmii strategisia kumppanuussopimuksia keskeisten tilaajien kanssa ja käyttää yksityisiä yrityksiä lähinnä alihankkijoinaan. Tämä olisi alan kotimaisen osaamisen ja yksityisten yritysten työpaikkojen kannalta erittäin vahingollista.

Tavoiteskenaario. Parhaimmillaan uusi yhtiö saa koko toimialan kasvuun, sen ympärille rakentuu liikenteen hallinnan ja ohjauksen ekosysteemi, jolla on tavoitteena myös kansainväliset markkinat. Se on veturi, joka auttaa myös markkinaehtoisia yrityksiä kasvuun ja vientiin. Silloin kokonaismarkkina kasvaa nopeammin kuin yhtiö eli koko ala hyötyy kehityksestä. Alalle syntyy uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Enemmistö uusista työpaikoista syntyy yksityiselle sektorille.

Kauhuskenaario. Pahimmillaan uusi yhtiö keskittyy nykyisen kansallisen markkinan ”valloittamiseen” käyttäen erityisasemaansa palvelujen hinnoittelussa, se kasvaa nopeammin kuin kokonaismarkkina, rekrytoi parhaat osaajat yksityiseltä sektorilta ja ajaa markkinaehtoiset yritykset vaikeuksiin. Alan markkinakoko perustuu liikenneviraston tilausvaltuutukseen, yritykset eivät innovoi eivätkä investoi. Alan harvat uudet työpaikat sijoittuvat julkiselle sektorille.

Jatkovalmistelussa tulee varmistaa, että lopputuloksena on tavoiteskenaarion toteutuminen, ja ettei kauhuskenaario voi toteutua.

Terveisin



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry