

Asia: LVM/891/03/2017

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys

Yleiset kommentit hallituksen esityksestä

SDP:n mielestä liikenteen muutos tiedon määrän kasvaessa ja digitalisaation kehittyessä vaatii viranomaiselta kokonaiskuvaa muutoksista, jotta liikenneinfrastruktuurimme pystyy palvelemaan mahdollisimman tehokkaasti käyttäjiä. Väyläverkolla ja liikennepalveluiden sujuvalla suunnittelulla, johtamisella, ylläpidolla ja hoidolla on elintärkeä rooli talouskasvun, asumisen ja ympäristön kannalta.

Ministeriön mukaan virastouudistuksen tavoitteena on muun muassa parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin sekä kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja.

SDP suhtautuu kriittisesti näiden tavoitteiden toteutumiseen esitetyllä tavalla. Lainsäädännön muutos ei saa johtaa julkisen infrastruktuurin ja tiedon yksityistämiseen.

Yleisperustelut

-

Yksityiskohtaiset perustelut

Organisaatiomallista

Jos maakuntauudistus otetaan huomioon, liikenteen suunnitteluun liittyviä tehtäviä olisi ministeriöllä, uusilla Liikenne- ja viestintävirastolla ja Väylävirastolla sekä maakunnilla. Uudistus vaikuttaa monimutkaiselta, jos tarkoituksena on tehokkaan liikennejärjestelmän suunnittelu sekä maankäytön yhdistäminen väylä- ja joukkoliikennehankkeisiin.

Suuret väylä- ja joukkoliikennetratkaisut vaativat tulevaisuuden haasteiden, mm. vuoden 2030 päästötavoitteiden osalta, ratkaisuja kaupunkiseutujen kanssa MAL-sopimuksista. Eri organisaatioiden panos pitää pystyä kohdentamaan yhteisiä tavoitteita kohden. Tätä näkökulmaa ei uudistuksessa ole SDP:n mielestä huomioitu.

Liikenneviraston jakamisen ja etenkin liikenneohjauspalveluiden yhtiöittämisen valtio-omisteiseen erityistehtävayhtiöön, jossa Väylävirasto toimisi tilaajaorganisaationa, on omiaan jäykistämään rakenteita. Osakeyhtiömuoto vähentää toiminnan avoimuutta ja vaikeuttaa toiminnanohjausta verrattuna viranomaistoimintaan. Yhtiöittämisen hyödyt jäävät epäselviksi.

Ottaen huomioon liikenneohjauskeskusten pääluonteen turvallisuusviranomaisina, on vaikea ymmärtää, miksi nimellisiä tuloja palveluistaan saavat toimijat pitäisi yhtiöittää. Yhtiöittäminen etäännyttäisi väyläverkon hallinnan kokonaisuutta poliittisesta päätöksenteosta, vaikka lopullinen vastuu on aina poliittisilla päätöksentekijöillä. Tässä yhteydessä on hyvä myös muistuttaa, että ministeriön omistajaohjaamien erityistehtävayhtiöiden rooli on ollut vaikea jo aiemminkin Liikenne- ja viestintäministeriön sektorikohtaisen ohjauksen ja omistajaohjauksen ristipaineissa. Tästä syystä nykyinen hallitus katsoi parhaimmaksi siirtää Finavian omistajaohjauksen Liikenne- ja viestintäministeriöltä Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausyksikölle.

Esityksessä perustellaan palveluiden yhtiöittämistä liikenteestä kertyvien tietomassojen hyödyntämisen näkökulmasta. Kilpailu- ja kuluttajaviraston sekä Työ- ja elinkeinoministeriön kilpailuneutraliteettia koskevasta kritiikistä huolimatta Liikenne- ja viestintäministeriö katsoi kuitenkin vasta annetussa hallituksen esityksessä Ilmatieteen laitoksesta (HE 6/2018), ettei viranomaistehtävien kannalta yhtiöittäminen ole toteuttamiskelpoinen ratkaisu ja sillä olisi moninaisia vaikutuksia mm. yleiseen turvallisuuteen sekä liikenteen ja elinkeinoelämän toimivuuteen.

Kilpailuneutraliteetin kannalta on myös ongelmallista, että esityksen mukaan (4.1.1. Vaikutukset valtionalouteen ja julkistalouteen) erityistehtävayhtiö pyrki hyödyntämään Väylävirastoon jäävää tukitoimintojen henkilöstöä. Esitetty hybridimalli on lainsäädännön ja toiminnan tehokkaan ohjauksen kannalta ongelmallinen.

Viestintäviraston yhdistämistä Trafiin voi perustella virastojen samankaltaisella luonteella norminantotehtävissä. On kuitenkin syytä arvioida kriittisesti, olisiko järkevämpää pitää toiminnot

erillään ottaen huomioon Viestintäviraston kasvava roolin digitalisaatiossa ja kyberuhkien torjunnassa.

Vaikutusten arvioinnista

Virastouudistuksen osalta esitys sisältää arvion yhdistämisen hallinnollisista säästöistä, muttei pysty arvioimaan yhdistämisestä syntyviä kuluja. Esityksestä puuttuu analyysi siitä, miten nykyinen organisaatiomalli estää virastojen välisen synergian ja parhaiden käytänteiden jakamisen. Samoin jää epäselväksi, miten esitetty monimutkainen hybridimalli auttaisi tosiasiaassa saavuttamaan näitä tavoitteita.

Yhtiöittämisen osalta viitataan vain liikenteestä kertyvän tiedon potentiaalin hyödyntämiseen, mutta esitys ei sisällä arviota tai tutkimusta, paljonko koko liikenteen kokonaismarkkinasta olisi hyödynnettävissä yhtiön liiketoiminnan tuloina. Taseen osalta uuteen erityistehtävayhtiöön ollaan siirtämässä 228 miljoonan euron arvosta eri liikennemuotojen ohjaus- ja informaatiojärjestelmiä, joilla kriittinen rooli liikenneturvallisuuksessa. Esityksessä olisi hyvä esittää myös arvio siitä, miten yhtiö rahoittaa jatkossa näiden järjestelmien ylläpidon ja uusimisen. Erityistehtävayhtiön velkaantuminen rinnastetaan suoraan valtionvelkaan.

Esityksen yleisperusteluissa jää arvioimatta kokonaan erityistehtävayhtiön vaikutus viranomaistehtäviin esim. meriliikenteen VTS-keskusten osalta tai kuinka muutos yhtiömalliin vaikuttaa kansainväliseen viranomaisyhteistyöhön. Erityistehtävayhtiön osalta on myös mielenkiintoista, miten yhtiömalli vertautuu virastomalliin esimerkiksi rajallista väyläkapasiteettia jaettaessa eri toimijoiden kesken. Muutokset eivät saa vaarantaa turvallisuutta ja viranomaisten välistä tietojen vaihtoa.

Viranomaistoiminnan osalta esitys arvioi lähinnä virkasuhteiden säilymistä virastosta toiseen siirryttäessä, mutta selvityksessä ei ole mainintaa erityistehtävayhtiöön siirtävästä henkilöstöstä.

Kaiken kaikkiaan vaikutusarviot jäävät toimintojen ja tehtävien kannalta kokonaisuutena vajavaisiksi ja niitä olisi syytä laajentaa ja syventää ennen hallituksen esityksen antamista.

Lainsäädännön valmistelusta

Lopuksi SDP esittää huolensa lakiesityksen laajuudesta ja lausunnonantajien mahdollisuudesta perehtyä aineistoon. Lähes 1 900 sivun materiaali lausuntopyynnön yhteydessä vaatii lausunnonantajalta runsaita resursseja esityksen kokonaiskuvan ja yksityiskohtien analysointiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön toinen päähanke, laki liikenteen palveluista, on jo saanut moitteita eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausunnossa (PeVL 2/2018) sääntelyn selkeydestä. Olisi toivottavaa, että Liikenne- ja viestintäministeriö kehittäisi lainsäädännön valmistelutyötään suuntaan, jossa lainsäädäntöhankkeiden tavoitteet ja vaikutukset olisivat helpommin hahmotettavissa. Nykyinen kehitys ei vastaa hyvää ja avointa lainvalmistelutapaa.

Lakiehdotukset

-

Lampinen Tuula
Suomen Sosialidemokraattinen Puolue - Puoluehallitus