

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**

Meriliikenneohjaajat ry:n mielestä meriliikenteenohjausta ei pidä yhtiöittää. Sen sijaan meriliikenteenohjauksen viranomaisroolia tulisi entisestään vahvistaa ja selkeyttää. Hanke on mielestämme keskeneräinen ja sen mahdolliset hyödyt kyseenalaisia. Toteutuessaan hanke uhkaa heikentää meriturvallisuutta ja toimivaksi hiottua viranomaisyhteistyötä. Arvioimme, että meriliikenteenohjauksen osalta hanke lisäisi valtion kustannuksia. Esitetyt näkemykset alan mahdollisesta tulevaisuuden liiketoiminnasta ovat käytännössä kaukana tulevaisuudessa.

#### **Yleisperustelut**

Meriliikenneohjaajat ry on meriliikenteenohjauksen operatiivisen henkilöstön ammattijärjestö. Lausuntomme koskee hallituksen esitystä meriliikenteenohjauspalveluiden osalta. Näkemyksemme perustuu yli kahden vuosikymmenen kokemuksemme työstä ja alan kehityksestä Suomessa ja maailmalla.

Meriliikenneohjaajat ry:n mielestä meriliikenteenohjausta ei pidä yhtiöittää. Sen sijaan meriliikenteenohjauksen viranomaisroolia tulisi entisestään vahvistaa ja selkeyttää. Hanke on mielestämme keskeneräinen ja sen mahdolliset hyödyt kyseenalaisia. Toteutuessaan hanke uhkaa heikentää meriturvallisuutta ja toimivaksi hiottua viranomaisyhteistyötä. Arvioimme, että meriliikenteenohjauksen osalta hanke lisäisi valtion kustannuksia. Esitetyt näkemykset alan mahdollisesta tulevaisuuden liiketoiminnasta ovat käytännössä kaukana tulevaisuudessa.

Perustelut:

## 1. Viranomaistoiminta vaikeutuu

Meriliikenteenohjaus valvoo sekä kansainvälisten että kansallisten sääntöjen ja lakien noudattamista. Tarvittaessa yksittäisten alusten kulkuun vaikutetaan tilanteen vaatimalla tavalla, yleensä tiedottamalla, toisinaan suoraan avustamalla. Toiminta perustuu vahvasti viranomaisstatukseen ja -auktoriteettiin. Se tulisi ehdottomasti säilyttää.

Meriliikenteenohjauksen yhtiöittäminen on poikkeuksellinen ratkaisu. Tällaista ei ole tietääksemme kokeiltu missään muualla valtakunnallisella tasolla. Meriliikenteenohjaus käyttää Suomessa perustuslain 124 §:n mukaista merkittävää julkista valtaa, mihin ainoastaan viranomainen on oikeutettu. Niiltä osin, kun työmme ei täytä viranomaistoiminnan kriteereitä, toiminta on viranomaisluonteista.

Hallituksen esityksessä työn viranomaistoiminta siirretään virastolle. Käytännön toteutus kuitenkin jätetään perustettavalle yhtiölle. Keinotekoinen vastuiden siirtely on kömpelöä. Se vaikeuttaa ja hidastaa, jopa estää käytännön tilanteiden hoitamista.

## 2. Viranomaisyhteistyö vaikeutuu

Meriliikennekeskus ja Rajavartiolaitoksen meripelastuskeskus sijaitsevat nykyisin vierekkäin seinänaapureina, ja tukevat saumattomasti toistensa toimintaa. Käytännöllinen järjestely tehostaa valvontaa ja turvallisuutta. Hyväksi havaittu asetelma tulee säilyttää.

Meriliikenteenohjaus toimii jatkuvassa yhteistyössä myös muiden merellisten viranomaisten kuten Puolustusvoimien, Poliisin, Tullin ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Suomen merellisten toimijoiden tehokasta METO-yhteistyötä pidetään maailmalla malliesimerkkinä. Yhtiöittäminen voi vaikeuttaa tätä yhteistyötä merkittävästi. Yhtiö ei ole samassa asemassa viranomaisten kanssa METO-yhteistyöstä päätettäessä tai salassa pidettävien tietojen suhteen.

METO-viranomaisten valvontasensorien, kuten tutkien, kameroiden, säätietojen ja muun tekniikan yhteiskäytöllä on saavutettu miljoonien eurojen säästöjä. Valvontaviranomaiset eivät todennäköisesti jatkossa salli sensoreiden yhteiskäyttöä entiseen malliin. Toisaalta, tuottoa ja voittoa tavoittelevaa yhtiötä tuskin kiinnostaa investoida tuottamattomaan yhteiskäyttökäyttötekniikkaan.

Järjestelystä irtautumista arvioidaan yhtiössä mutteri kerrallaan aina, kun sensori vaatii uusimista tai huoltoa. Tekniikan yhteiskäytön väheneminen lisää yhteiskunnan kustannuksia, ja samalla heikentäisi meriturvallisuutta ja aluevalvonnan tehoa.

Virastouudistuksen vaikutusten arvioinnissa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 22/2017) sidosryhmät esittivät huolensa, ”kuinka yhtiön taseen elinkaaren hallinta varmistetaan tilanteessa, missä investointien takaisinmaksuaika on hyvin pitkä. Pohdintaa herätti myös kysymys, kuinka yhtiön investointihalukkuus varmistetaan.” Huoli on perusteltu.

Viranomaisyhteistyö tiivistyy poikkeus- ja kriisioloissa, jolloin liikenneohjauksen rooli Suomen aluevalvonnassa ja meriliikenteen ohjauksessa korostuu. Nykymuodossaan toiminta pystytään nopeasti ja joustavasti vaihtamaan poikkeus- ja kriisiolojen liikenteenohjaukseen. Yhtiömuodossa asetelma ei ole yhtä yksinkertainen.

### 3. Yhtiömallin järkevyyden yhteiskunnalle kriittisessä turvallisuustoiminnassa

Virastouudistuksen vaikutusten arvioinnissa myönnetään yhtiöön kohdistuvan ristiriitaisia tavoitteita: ”Yhtäältä yhtiön tehtävä halutaan määritellä tarkkaan. Toisaalta sen toiminnalta odotetaan ketteryyttä ja uusien palveluiden luomista. Sen toimintaa tullaan säätämään laajalla ohjausvälineistöllä: lainsäädännöllä, omistajaohjauksella, palvelutasovaatimuksilla ja sopimuksilla. Uhkana on, että toiminnan kehittämiseksi jää vähän liikkumatilaa.” Mielestämme meriliikenteenohjauksen kaltaista turvallisuustoimintaa ei pidä yrittää kaupallistaa. Pidämme järkevästä Liikenneviraston jo toteuttamasta toimintamallista, jossa viranomaisen keräämä data on avointa ja tarjolla vastikkeetta yksityisille toimijoille liiketoiminnan kehittämistä ja palveluiden luomista varten.

Hallituksen esityksessä arvioitu ensimmäisen toimintavuoden 11 miljoonan euron säästö ”lähinnä kevyemmistä tukipalveluista” vaikuttaa yltiöoptimistiselta, ottaen huomioon pelkästään yhtiön perustamiseen ja toiminnan aloittamiseen liittyvät väistämättömät kustannukset. Meriliikenneohjauksen välittömässä hallinto-organisaatiossa on tällä hetkellä neljä työntekijää. Samoin moneen kertaan selvitetystä operatiivisen henkilöstön oikeasta määrästä on aina päädytty siihen, että vähentämistä ei ole, jos halutaan säilyttää nykyinen turvallisuustaso ja palvelut.

Yhtiö järjestää toimintansa liiketaloudellisista lähtökohdista. Lähtökohta on väärä, kun on kyse ihmishengistä ja ympäristökatastrofeista. Yhtiöittäminen ei saa olla itsetarkoitus. Liikenteenohjauksen kaltaisia turvallisuudesta huolehtivia ja toimiviksi kehittyneitä käytäntöjä ei pidä tarpeettomasti yhtiöittää. Hyödyt voidaan saavuttaa myös oikealla johtamisella ja

kehittämisellä. Viranomaistoiminta kykenee muuttumaan toimintaympäristön mukana. Ketterästikin, jos niin halutaan.

#### 4. Meriliikenteenohjauksen kehitystyö uhattuna

Suomen mielipiteitä arvostetaan. Myös merenkulussa. Selvityksissä näyttää jääneen lähes huomiotta se, miten yhtiöittämisen jälkeen hoidetaan Suomen alusliikenteen ohjauksen kehittäminen ja edustus kansainvälisillä foorumeilla, kuten IMO, IALA ja EMSA.

Meriliikenteenohjauksen hallinto-organisaation neljä työntekijää ovat hoitaneet tähän asti sekä edellä mainitut kansainväliset että meriliikenteenohjauksen välittömät hallintotehtävät. Yhtiöittämisen myötä Suomen meriliikenteenohjausta edustava osaaminen pirstoutuu, mahdollisesti myös vieraantuu käytännön työstä. Nykyisen kokonaisuuden rikkominen tarkoittaisi uuden henkilöstön palkkaamista virastoihin, ja siten lisäkustannuksia nykyiseen verrattuna.

#### 5. Lakimuutokset

Suurin osa tarvittavista lakimuutoksista on tehty vaihtamalla nykyisissä laeissa mainitun VTS-viranomaisen tilalle uusissa laissa ja soveltuvin kohdin alusliikennepalvelun tuottaja. Lakien käytännön toimivuutta ei vielä tiedetä. Selvittämättömiä ristiriitaisuuksia löytyy varmasti. Toimintaedellytyksiä heikentävä lähtökohta tämäkin.

#### 6. Lopuksi

Meriliikenne on erityistä verrattuna muihin liikennemuotoihin. Alusonnettomuuksista aiheutuvat vahingot voivat aiheuttaa satojen miljoonien eurojen, pahimmillaan jopa miljardiluokan kustannukset. Iso öljytankkerionnettomuus voi pilata Itämeren vuosikymmeniksi ja matkustaja-alusten välinen onnettomuus aiheuttaa välittömän hengenvaaran tuhansille ihmisille.

Meriliikenteenohjauksessa tarvitaan viranomaisauktoriteettia. Työn luonteen ja riskien suuruuden vuoksi toiminnalla tulee olla riittävä painoarvo asiakkaisiinsa nähden. Tästä syystä viranomaisroolia tulisi entisestään vahvistaa ja selkeyttää, ei heikentää ja hävittää sitä.

Emme näe, miten nykyistä toimintaa voitaisiin jalostaa tuottavaksi yhtiötoiminnaksi. Emme siksi ymmärrä esitettyjä ansainta-, säästö- ja tuottoväitteitä. Sen sijaan riskienhallinnan näkökulmasta näemme nykyehdotuksessa liian paljon meriturvallisuuteen, ympäristön suojeluun, tekniikkaan, viranomaisyhteistyöhön, yhtiön ansaintalogiikkaan sekä lainsäädäntöön ja säädöksiin liittyviä ongelmia ja uhkakuvia.

Perustelut meriliikenneohjauksen yhtiöittämiselle ovat toistaiseksi olleet mielestämme heikkoja. Meriliikenneohjaajat ry:n mielestä meriliikenteenohjausta ei pitäisi yhtiöittää, vaan toiminnan kehittämistä pitäisi jatkaa nykyisistä lähtökohdista.

### **Yksityiskohtaiset perustelut**

-

### **Lakiehdotukset**

#### **Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi**

-

#### **Laki aluevalvontalain muuttamisesta**

-

#### **Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta**

-

#### **Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

-

#### **Laki meripelastuslain muuttamisesta**

-

#### **Laki rautatielain muuttamisesta**

-

#### **Muut esitykseen sisältyvät lakiehdotukset**

-

### **Muita huomioita ja kommentteja**

#### **Muut mahdolliset huomiot**

-

Kotkavuori Tapio  
Meriliikenneohjaajat ry