

Täysistunto

Keskiviikko 14.12.2016 klo 12.00—20.22

4.3. Pääluokka 23 Valtioneuvoston kanslia

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Esitellään valtioneuvoston kansliaa koskeva pääluokka 23.

Keskustelu

20.12 **Lauri Ihalainen sd:** Arvoisa puhemies! Olen tässä muutaman tunnin odottanut tämän puheenvuoron pitämistä ja mielenkiinnolla kuunnellut tietysti tätä budjettiin liittyvää yleistä keskustelua. Siihen osaltani palaan sitten maanantaina, kun on työ- ja elinkeinoministeriön budjetti käsitteillä.

Valtioneuvoston kansliaan liittyen meillä ei ole mitään vastalauseita esitettävänä, mutta kun valtioneuvoston kansliaan kuuluu omistajaohjausjaosto ja pääministeri on omistajaohjausministeri, niin halusin vielä siihen aiheeseen muutaman sanan. Se, mikä erityisesti kirjoitti pyytämään tätä puheenvuoroa, oli se, että tänä aamuna tapasin Neste Oy:n kaikki henkilöstöryhmien edustajat. Kun he olivat eilen kuulleet, mitä eduskunta on päättänyt Nesteestä, Nesteen omistusrajojen muuttamisesta, niin he tulivat huolestuneina kertomaan käsityksiään siitä, että heidän mielestään näitä omistusrajoja ei olisi pitänyt lähteä muuttamaan, ja kerron kohta, miksi. Ja he toivoivat, että kun nämä valtuudet on nyt annettu, niin vielä olisi syytä harkita, mitä tässä suhteessa tehdään.

Valtiohan ei olisi, jos näin toimitaan, että sitä pudotetaan 50,1:stä 33,4 prosenttiin, enää enemmistöomistaja, ja tämä 16,7 prosenttia siirrettäisiin tähän perustettavaan kehittämissyhtiöön myyntimielessä. Tähän liittyy tietysti se, että Neste on Suomelle tärkeä huoltovarmuuden kannalta, myös elinkeinopoliittisesti, ja sen ympärille on rakentunut Suomessa merkittävä tällainen kemianteollisuuden klusteri. Neste on myös panostanut vahvasti ekologisesti ja uusiutuvan polttoaineratkaisuihin, eikä se ole pelkästään öljynjalostamoyhtiö. Jos valtio luopuu enemmistöomistuksesta, on suuri vaara, että valtion osuus ja voima sen yhtiön päätöksenteossa heikkenee ja valtion intressit eivät välttämättä aina tule turvatuiksi. Vaarana on, että jos jokin suurempi kilpailija idästä tai lännestä tulee tähän omistukseen, niin on siitä monia seurauksia muun muassa sen suhteen, kuka isäntä-ääntä käyttää ja mihin tutkimus ja tuotekehitys sijoittuu.

Nämä olivat näiden henkilöstöryhmien edustajien syvimmat huolenaiheet, ja helposti yhdyn niihin, koska me olimme tästä myös heidän kanssaan samaa mieltä. Tätä päätöstä ei olisi pitänyt tehdä, tätä omistusrajan muuttamista 33,4 prosenttiin. Tätähän ei nyt ole vielä toimeenpantu, niin sen takia tietysti toivoisi suurta viisautta, että tähän ei myöskään mentäisi.

Toinen asia liittyy sitten tähän kehittämissyhtiöön. Siinä on kyse 2,4 miljardin omaisuusmassan siirtämisestä budjettitalouden ulkopuolelle. Ei mikään pieni summa. Ja kehittämissyhtiö sinänsä, jos siitä tulee aidosti kehittämissyhtiö, jolla on resursseja, joita sillä ei muu-

Budjetin alikohta PTK 134/2016 vp

ten ole, muuttaa järkevästi salkun rakennetta ja sijoittaa uuteen. Nyt jos katsoo näitä yhtiöitä, joita sinne on sijoitettu 2,4 miljardin edestä, niin tästähän tulee myyntiyhtiö. Ne on kaikki tarkoitettu myytäväksi, nämä yhtiöt tai osat. Ja se suuri ongelma on se, että pystytäänkö ja halutaanko näitä myyntituloja käyttää sitten uuden teollisen pohjan ja innovaatioitten luomiseen tässä maassa. Tässä mielessä tässä kehittämissyhtiön jatkovalmistelussa, josta myös talousvaliokunnassa paljon keskusteltiin, on paljon vielä pohdittavaa, toimivaltarajoja, siitä roolista, johtamisjärjestelmistä, tuleeko tavallaan sekavuutta siihen tapaan, jolla tämä kehittämissyhtiö sitten aikoinaan lähtisi toimimaan vahvemmin. Tätä huolta kannattaa kyllä kantaa.

Minä toivon, että nyt näissä jatkopäätöksissä näihin kahteen asiaan kiinnitettäisiin vielä huomiota. Ei ole pakko muuttaa Nesteen omistuspohjaa. Meillä on ollut pitkään se ajatus, että strategisia intressejä olevia yhtiöitä on kolme, Finnair, Fortum ja Neste, eikä ole mitään perustetta Nesteen rajan muuttamiseen tällä tavalla. Ne riskit, joita ne henkilöstöryhmätkin edustivat tänään, ovat minusta todellisia, ja sen takia halusin tulla sen tänne myöskin teille kertomaan. Mutta meillä ei siis ole mitään vastalauseita tähän pääluokkaan, vaan tämän mielipiteen halusin tulla esittämään.

20.17 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Suomessa valtion omistamien yhtiöiden arvo on poikkeuksellisen suuri. Itse asiassa OECD:n mukaan eurooppalaisessa vertailussa Suomi on kärjessä. Ja omistajapolitiikka on sellainen, joka tässäkin salissa on lukuisia kertoja puhututtanut, ja niin kuin edustaja Ihalainen edellä toi esille, niin meillä on erilaisia valtion omistamia yhtiöitä. On niitä, joilla on jokin tietty erityistehtävä, monopoliyhtiöitä, sitten finanssi-intressi eli tällainen puhtaasti sijoitusnäkökulma, ja strateginen intressi. Ja kyllä jaan monessa mielessä edustaja Ihalaisen näkemykset Nesteestä. Se on ollut suomalainen menestystarina monessa, ja siitä on kasvanut merkittävä toimija Suomessa. Ja totta kai tällaisissa kysymyksissä, kun myyntivaltuuksia haetaan, pitää pohtia juuri tuolla tavalla, eli mikä on se järkevä tapa edetä sitten tuon myyntivaltuuden jälkeen.

Kun omistajaohjauksesta nyt puhutaan, niin yhden erityistehtävää hoitavan, eli VR:n, omistajaohjaus kuulunee liikenneministerille, mutta kun omistajaohjauksesta saan tähän pienen tämmöisen aasinsillan, niin käytän mahdollisuuden hyväksi. Olen huolissani siitä, että VR ei tällä hetkellä minun mielestäni täytä sitä erityistehtävää, joka sille on annettu monopoliyhtiönä. On ollut täysin vastuutonta, että VR on poistanut Tampere—Helsinki-väliltä Hämeenlinnasta lukuisia vuoroja ja Riihimäeltä lukuisia vuoroja ja itse asiassa tehnyt sen, että tämä kasvukäytävä, jonka maamme hallitus on myös tunnustanut MAL-sopimusten kautta, ei pystykään kasvamaan. Sinne ei enää haluta muuttaa sen takia, kun sieltä ei pysty käymään pääkaupunkiseudulla töissä. (Puhemies koputtaa) Ja itse toivon, että kun yhtiöllä on erityistehtävä, niin sitä myös noudatettaisiin tai sitten luovutaan tästä asemasta ja avataan henkilöliikenne kilpailulle myös nopeammalla aikataululla.

20.20 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Lyhyesti vain omistajaohjauksesta.

Edustaja Lauri Ihalainen nosti oivallisesti esille tämän omistajaohjauksen tärkeyden. Siitä voimme olla totta kai eri puolueissa eri mieltä, mikä on oikeaa omistajaohjausta, mutta VR:n liikennepolitiikka ja Ratahallintokeskuksen politiikka yleensä, miten ratoja ylläpidetään tässä maassa, on joiltakin osin sellaista, että esimerkiksi rataverkon kunnostuksen osalta kotikuntaani Ilomantsiin Joensuusta tuleva rata korjattiin Heinävaaralle asti aika-

Budjetin alikohta PTK 134/2016 vp

naan ja se loppuosa Heinävaaralta Ilomantsiin jätettiin korjaamatta, vaikka valtio lupasi silloin niin sanottujen vähäliikenteisten ratojen korjauksen yhteydessä laittaa sen rataosan kuntoon nimenomaan puutavarakuljetusten takia. Nyt sille radalle on ilmestymässä lisää käyttöä, ja nyt luin saamastani sähköpostiviestistä juuri minuutti sitten, että viranomaistyönä ollaan valmistelemassa pikkuhiljaa näiden ratojen lakkauttamista. Eihän se liikennepolitiikka voi olla tätä, että joku virkamies vetää linjoja tässä maassa ja sitten eduskunta ne ikään kuin vahingossa hyväksyy, tällainen liikennepolitiikka, jota Ratahallintokeskus harjoittaa, niin kuin valtion nimissä ohjaa.

Esimerkkinä kerron, arvoisa puhemies, lyhyesti: Esimerkiksi Joensuusta Outokumpuun menevällä radalla on Sysmäjärven asema, jonka aseman statusta Ratahallintokeskus halusi muuttaa niin, että sieltä ei voida kappaletavaraa kuormata. Näin ollen Piippo Osakeyhtiö olisi jäänyt vaille kuljetusmahdollisuutta, kun heillehän tulee raaka-aine Kazakstanista, polyteeni, jonka he jalostavat köysiksi ja erilaisiksi muoviverkoiksi.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Nyt ollaan kyllä aika kaukana valtioneuvoston kanslian menoluokasta.

Niin, mutta, arvoisa herra puhemies, tämä koskee juuri sitä. Osoitan tällä puheenvuorollani sen, että nimenomaan omistajaohjauspolitiikka on eri asia, joka on tärkeä, mutta omistajaohjauspolitiikka ei voi olla sellaista, että Ratahallintokeskus elää omaa maailmaansa ja me täällä olemme jotakin mieltä. Tähän pitää kiinnittää valtioneuvoston huomiota, että omistajaohjauspolitiikka on terävää ja sitä omistajaohjauspolitiikkaa tehdään täällä eikä Ratahallintokeskuksessa tai VR:llä, kuten edustaja Heinonen mainitsi.

Yleiskeskustelu päättyi ja pääluokan käsittely keskeytettiin.

Asian käsittely keskeytettiin.