

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 21/2005 rd

Statsrådets redogörelse om vägverksreformen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 3 maj 2005 statsrådets redogörelse om vägverksreformen (SRR 3/2005 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Pekka Hurtola, regeringsråd Kaisa-Leena Välipirtti och överingenjör Mikko Ojajärvi, kommunikationsministeriet
- budgetråd Esko Tainio, finansministeriet
- planeringschef Olli Penttinen och planeringschef Seppo Toivonen, Vägförvaltningen
- utredningschef Juhani Pennanen, Konkursverket
- verkställande direktör Heikki Koivisto och ekonomisk och juridisk direktör Petri Ruisaho, Vägverket
- enhetsdirektör Timo Kohtamäki, Lemcon Oy
- direktör Martti Kärkkäinen, Lohja Rudus Oy
- verkställande direktör Pauli Pernaa, Skanska Tekra Oy
- utvecklingschef Ismo Partanen, Företagarna i Finland
- direktör Juhani Kuusisto, YIT-Yhtymä Oyj
- arbetarskyddssekreterare Pertti Sulasalmi, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT
- ledande expert Raimo Mansukoski, Finlands Näringsliv

- verkställande direktör Matti Peltola, Koneyrittäjien Liitto
- direktör Olli-Pekka Väänänen, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- direktör Ensio Hakkarainen, Byggnadsindustrin RT
- direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- chefen för samhällsteknik Jussi Kauppi, Finlands Kommunförbund
- kundchef Pertti Niemi, Tie-Akava ry
- avtalssekreterare Reijo Taipale och huvudförtroendeman, styrelsemedlem Hannu Viherpuro, Fackförbundet för statsanställda och specialtjänster VAL rf
- förhandlingschef Niko Simola, Löntagarorganisationen Pardia
- verkställande direktör Osmo Mettänen, Finlands Schaktentreprenörers Förbund
- vice ordförande Hannu Virta, Suomen Motoristit ry
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägförbundet i Finland
- ordförande Eva Leskinen, TieUra ry
- huvudförtroendeman Kimmo Laaksola, Tielikelaitoksen ammattijärjestö TAJ ry.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- rörliga polisen
- Automobilförbundet rf.

REDOGÖRELSEN

Vägverket uppdelades i början av 2001 i Vägförvaltningen och Vägverket. Vägverksreformen genomfördes under en övergångsperiod av fyra år, då hela väghållningen öppnades för konkurrens. Före reformen utfördes skötsel och underhåll av vägnätet huvudsakligen som internt arbete, men till övriga delar var väghållningen redan konkurrensutsatt.

Skötseln av vägnätet har kunnat öppnas för konkurrens. På marknadsområdet för skötsel av vägnätet är Vägverket tack vare sin långa historia en betydande aktör, men också ett flertal företag verksamma på riks- och regionnivå har lyckats etablera sig inom branschen. Under den gångna vintersäsongen hade privata entreprenörer hand om ungefär en fjärdedel och Vägverket om tre fjärdedelar av skötselentreprenaderna.

Genom kommunikationsministeriets ägarstyrning och med hjälp av uppföljningsgrupper under ministeriets ledning har en fungerande konkurrens kunnat säkerställas. Tolkningsfrågor och meningsskiljaktigheter, som förekom inom jordbyggnad under övergångsperioden, har kunnat lösas. Vägverksreformen har gjort skötseln av vägnätet effektivare och förenhetligat kvaliteten och servicenivån på skötseln. Att konkurrensutsatta uppdrag och rikta dem till utomstående aktörer har krävt en ny sorts beställarkompetens av Vägförvaltningen. Efter att man fastställt kvalitetskraven och tagit dem i bruk, har väghållningens kvalitet förenhetligats.

Under övergångsperioden har vägnätets vinterunderhåll förbättrats på huvudvägarna, eftersom kvalitetskraven har höjts. Försämringen av vägnätets skick har avstannat under övergångsperioden med undantag av broarnas tillstånd, eftersom man delvis till följd av en effektivisering av skötseln har kunnat styra större anslag till underhåll. På mindre vägar har en försämring av vinterunderhållet skett på en del ställen, men underhållet motsvarar det oaktat de fastställda kvalitetskraven.

Trafiksäkerheten har förblivit god även efter organisationsreformen. Den trafiksäkerhetsnivå, som statsrådet ställt upp som mål, har inte

uppnåtts. Liknande slutsatser har också dragits av VTT, som på uppdrag av kommunikationsministeriet gjort en utredning om konsekvenserna av vägverksreformen. (VTT 1.3.2005: Selvitys tielaitosuudistuksen vaikutuksista). Den årliga inbesparing om 50 miljoner euro som uppställts som mål för vägverksreformen har kunnat genomföras och överskridas. Finansieringen av väghållningen har praktiskt taget varit kvar på samma nivå som före reformen, men tack vare effektivare verksamhet har Vägförvaltningen kunnat upprätthålla ett utvidgat vägnät. Under reformperioden har trafikarbetet ökat med 10 % och kvalitetskraven höjts. Trafikens infrastruktur blir samtidigt mer komplicerad i takt med byggande av mittstängsel, u-anslutningsramper och tätortssaneringar.

Vägverkets årsomsättning är ca 500 miljoner euro. Räkenskapsperiodens resultat uppgick 2004 till ca 13 miljoner euro. Vägverket har uppnått de mål som ställts upp och dess lönsamhet ligger något under lönsamheten i medeltal för jordbyggnad.

Vägverket har verkat på marknads villkor och enligt de specialvillkor som uppställts. Även personalens engagemang har bidragit till detta. I enlighet med regeringsprogrammet går Vägverkets intäkter till finansiering av basväghållningen.

Vägverksreformens erfarenheter och Vägverkets inträde på marknaden är till nytta för andra aktörer, som köper infrastrukturservice, t.ex. kommunerna, eftersom servicemarknaden har utvecklats under övergångsperioden. Kommunerna kan i tillämpliga delar dra nytta av den upphandlingspraxis som Vägförvaltningen har utformat. Även ett antal för olika väghållare gemensamma underhållsentreprenader har inletts.

Personalen vid Vägverket har kommit att bli föremål för anpassning i högre grad än väntat. Här har den fyra års övergångsperiod och de personalpolitiska riktlinjer som förutsattes av riksdagen visat sig vara till fördel för reformens personalpolitik. Anpassningen har under övergångsperioden kunnat stödjas på olika sätt, och

nytt jobb ordnas för en stor del av dem som berördes av anpassningsåtgärderna. Under övergångsperioden användes sammanlagt omkring 100 miljoner euro till serviceprojekt och anpass-

ning. Enligt regeringsprogrammet har en av kommunikationsministeriet tillsatt utredare utrett Vägverkets behov av en omorganisering och lagt fram alternativa tillvägagångssätt.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

I början av 2000 lämnade regeringen en proposition (RP 25/2000 rd) till riksdagen med förslag till lagar om Vägförvaltningen och om Vägaffärsverket. Propositionen hänförde sig till den första tilläggsbudgeten för 2000 och innehöll en uppsplittring av Vägverket i två separata organisationer. Vägförvaltningen blev beställare och verksamheterna vid Vägverket slogs ihop till ett affärsdrivande verk, Vägaffärsverket.

När riksdagen antog lagen om Vägförvaltningen och lagen om Vägverket godkände den samtidigt följande sex uttalanden:

1. Riksdagen förutsätter att dels de områden som ägs av, dels de områden som genom avtal förvaltas av vägverket delas upp mellan Vägförvaltningen och affärsverket Vägverket så att det inte uppstår störningar på marknaden. Utifrån det regionala konkurrensläget överförs en tillräckligt stor andel på affärsverket Vägverket och andra ekonomiskt betydelsefulla andelar på Vägförvaltningen. Trafikministeriets marksubstantarbetsgrupp kommer överens om fördelningen av marksubstantområdena. Områden där marksubstans- och stenmaterialresurserna inte längre kan nyttiggöras förs över på Kapiteeli Oy eller på Statens fastighetsverk, vilka är skyldiga att stå för landskapsbyggandet.

2. Riksdagen förutsätter att personal inte permitteras, sägs upp eller mot sin vilja flyttas från ett pendlingsområde till ett annat under övergångsperioden och att regeringen i samråd med den kommunala sektorn lägger upp ett program för placering av den del av vägverkets personal som friställs och som det inte finns användning för vid Vägförvaltningen eller affärsverket Väg-

verket inom andra sektorer i den offentliga sektorn med hjälp av bl.a. tjänsteöverföringar. De som får nya uppgifter skall ges nödvändig utbildning. De som överförs skall garanteras anställningsvillkor som så kallade gamla arbetstagarer. Regeringen skall följa de personella konsekvenserna av reformen och vid behov vidta åtgärder för att förlänga övergångsperioden.

3. Riksdagen förutsätter att affärsverket Vägverkets skuld till staten eller en del av den i den ingående balansen för anläggningsfasen inte utnyttjas som ekonomisk grund för att säga upp personal.

4. Riksdagen förutsätter att Vägförvaltningen utan ersättning ger polisen den information den begär om vägtrafiken.

5. Riksdagen förutsätter att regeringen årligen sammanställer en uppföljningsrapport om omstruktureringen av vägförvaltningen så att riksdagens trafikutskott får tillgång till rapporten senast i april året efter rapporteringsåret.

6. Riksdagen förutsätter att regeringen efter övergångsperioden lämnar en redogörelse till riksdagen om konsekvenserna av den ändrade vägförvaltningen med avseende på vägnätets skick, trafiksäkerheten och statens kostnader för väghållningen.

Under övergångsperioden har kommunikationsministeriet årligen rapporterat om vägverksreformen till riksdagens kommunikationsutskott. Ministeriet har sammanställt rapporterna utifrån skriftliga synpunkter som lagts fram av Vägförvaltningen, Vägverket och branschorganisationer. Rapporterna har gått in på teman som öppnande för konkurrens och utvecklingen på marknaden, vägarnas skick, trafiksäkerheten och åtgärder för att anpassa personalen vid Vägverket. Rapporterna har preliminärt behandlats dels av personalarbetsgruppen, dels av uppfölj-

ningsgruppen. I samband med behandlingen av rapporterna har utskottet hört olika aktörer inom väghållning och vägförvaltning.

Konkurrensläget

Hur marknaden fungerar

Tack vare nya upphandlingsmetoder har adekvat konkurrens och en fungerande marknad kunnat genereras, sägs det i redogörelsen. Vidare har Vägförvaltningen under övergångsperioden lyckats skapa förutsättningar för nya marknader, särskilt när det gäller skötseln av allmänna vägar. Enligt redogörelsen har översynen av upphandlingsförfarandena inom Vägförvaltningen snabbat på den allmänna utvecklingen inom jord- och vattenbyggnad bl.a. genom att livscykel- och ekoeffektivitetsprinciperna har införlivats i entreprenaderna och i kriterierna för val av leverantörer. Dessutom har prisnivån på anbud på skötsel, underhåll och byggande sjunkit betydligt under övergångsperioden. Att döma av slutsatserna i redogörelsen fungerar marknaden för väghållning. Inga marknadsstörningar har förekommit.

Utskottet anser att vägverksreformen utföll väl och att målen har kunnat nås. Under övergångsperioden har konkurrensen fungerat bra inom alla varugrupper för väghållning samtidigt som förändringarna i marknadsandelar har fortskridit kontrollerat utan störningar eller snedvridningar.

Vid utfrågningen av de sakkunniga ansågs det allmänt att Vägförvaltningen har lyckats väl med att öppna marknaden för väghållning. För att den gynnsamma utvecklingen inom jordbyggnad ska kunna fortgå och en balanserad konkurrenssituation på marknaden kunna säkerställas bör staten som ägare fortfarande utan dröjsmål inleda åtgärder för att se över Vägverket, sägs i utredning till utskottet.

Vidare kom det fram vid utfrågningen av de sakkunniga att vägverksreformen inte varit så lyckad som redogörelsen låter påskina om man ser till den privata sektorn. Kritiken gäller i första hand hur konkurrensneutraliteten utföll under övergångsperioden 2001—2004. För att

motverka marknadsstörningar och förbättra konkurrensneutraliteten lade kommunikationsministeriet i maj 2000 fast vissa villkor för verksamheten vid Vägverket under övergångsperioden. Enligt de sakkunniga har ministeriet emellertid inte övervakat efterlevnaden i alla hänseenden.

Upphandling av skötselentreprenader

Enligt vad utskottet har erfarit har de största förändringarna och utmaningarna att göra med att skötseluppdrag kan upphandlas. På grund av sin långa historia har Vägverket nämligen fortfarande en mycket stark position på marknaden. Men en rad enskilda företag av varierande typ och storlek har etablerat sig på marknaden.

Det är en bra metod att Vägförvaltningen i samband med konkurrensöppningen lade upp en upphandlingsstrategi efter att ha hört aktörerna inom branschen. Strategin går ut på att i betydande grad öka produktiviteten inom branschen. En produktivitetsökning är ett viktigt instrument när det gäller att tillgodose det ökande behovet av väghållning i ett läge med knappa resurser. Bland de viktigaste elementen i strategin märks större upphandlingskvantiteter, integrering av flera arbetsmoment i ett och samma kontrakt, kvalitetsansvar för tjänstetillhandahållarna, optimal fördelning av riskerna, tryggad kundorientering, satsningar på ny teknik och större innovationsmöjligheter.

Dessutom påpekade en del sakkunniga att det inte är säkert att en fungerande marknad för skötselentreprenader i fråga om allmänna vägar har utformats och att det krävs åtgärder från Vägförvaltningens sida för att en fungerande marknad ska kunna garanteras vid skötselentreprenader. Konkurrensförfaranden genererar visserligen kortvariga besparingar men de kan i stället spoliera alla kvalitetsförbättrande ambitioner. Dessutom har det framhållits att alla anbudsfrågningar beträffande skötselentreprenader bör åtföljas av en skyldighet att uppge vilka de största underentreprenörerna är. Detta är en etisk regel som redan nu är etablerad inom jordbyggnadssektorn.

Enligt egen utsago kommer Vägförvaltningen också framöver att regelbundet följa upp och analysera hur konkurrensen fungerar, föra en dialog om frågan med branschaktörer och vara beredd att snabbt reagera på eventuella problem. Vid sidan av de stora upphandlingarna kommer de små, så kallade inkörningsentreprenader som är viktiga för dynamiken på marknaden. De är ett instrument för att låta små och medelstora företag komma in på entreprenadmarknaden inom väghållning. I sin beställaregenskap bevakar Vägförvaltningen också hur underentreprenadkedjorna fungerar.

Vid utfrågningen av de sakkunniga kom det också fram att kvaliteten på skötseln inte har försämrats efter att konkurrensförordningen infördes. Vidare har det sagts att de kvalitetsförändringar som eventuellt har skett beror på Vägförvaltningens ändrade kvalitetskrav. På vägar av lägre grad har kvaliteten kunnat sjunka, men det beror på de knappa resurserna för skötsel av vägarna. Dessutom har utskottet informerats om att inga av de allvarliga olyckorna på grund av väghalka de två senaste åren har tillstött på vägar som enskilda företag ansvarat för. Kvalitetsnivån är beroende av de tillgängliga budgetmedlen, påpekar utskottet och vill i detta sammanhang peka på sambandet mellan kvalitet och trafiksäkerhet.

Enligt utskottet är en av de angelägna uppgifterna de närmaste åren att skapa en fungerande marknad för skötselentreprenader. Också i år har Vägförvaltningen upphandlat en del mindre treåriga inkörningsentreprenader. Men de har inte resulterat i någon större ökning av anbuden. Fler entreprenader av samma typ kan emellertid vara ett lämpligt verktyg för att locka nya aktörer till skötselentreprenaderna.

Åtgärder för personalanpassning

Den långa övergångsperioden som riksdagen krävde i ett av sina uttalanden har varit till fördel för personalanpassningen vid Vägverket, särskilt med avseende på åldersstrukturen bland personalen, påpekar regeringen i redogörelsen. Under den fyra år långa övergångsperioden kun-

de Vägverket i stor utsträckning hjälpa personalen i anpassningsprocessen. Utskottet vill dock lyfta fram det faktum att betydligt fler medarbetare vid Vägverket berördes av anpassningsprocessen än vad som bedömdes vid förberedelserna 1999. Enligt redogörelsen hängde detta framför allt samman med den hårda priskonkurrensen inom vägskötselentreprenader. För att få en entreprenad var Vägverket tvunget att lägga bud på och genomföra entreprenaderna med mindre personal och utrustning än vad som beräknades 1999. Utskottet påpekar att kommunikationsministeriet åtog sig att följa de överenskomna personalsiffrorna, men gjorde ändå senare avsteg från överenskommelsen. Följaktligen berördes fler medarbetare än beräknat av anpassningsprocessen, och fler än beräknat blev uppsagda samtidigt som anpassningskostnaderna ökade.

Både de sakkunniga och regeringen har framhållit att metoderna för personalanpassning vid Vägverket avtalades i positiv och konstruktiv anda i kommunikationsministeriets personalarbetsgrupp och Vägverkets delegation. Under övergångsperioden har ungefär 100 miljoner euro använts till anpassningsåtgärder och serviceprojekt.

På det hela taget har vägverksreformen framskridit väl och i största möjliga utsträckning genomförts i överensstämmelse med riksdagens villkor, framhåller kommunikationsutskottet. Som statsrådet säger i redogörelsen har den långa övergångsperioden varit till fördel för personalanpassningen. Enligt slutrapporten från personalgruppen har reformen utmynnat i ett behov av effektivisering i Vägförvaltningens organisation och nya kompetenskrav för personalen. Omställningarna har fortskridit enligt planerna och utan problem. Reformen har inte haft några negativa konsekvenser för personalens arbetstrivsel. Det fanns möjligheter att hjälpa personalen att anpassa sig till omställningarna och dessutom kunde anpassningsprocessen behandlas i positiv och konstruktiv anda i både personalarbetsgruppen och Vägverkets delegation. Det bör dessutom noteras att arbetsgrupperna kunde enas om metoderna för personalanpassning.

Vägskicket och trafiksäkerheten

Enligt redogörelsen har standarden på vägskötseln samordnats i hela landet. Vinterskötseln är en aning bättre på huvudvägarna än före reformen. Däremot har servicenivån på mindre vägar lokalt försämrats på flera ställen under samma tid. Men nivån på skötseln av mindre vägar överensstämmer med de lägre kvalitetskraven som Vägförvaltningen lagt fast. Under övergångsperioden har vinterskötseln av huvudvägarna förbättrats genom strängare kvalitetskrav och sommarskötseln ligger på samma nivå som före reformen.

Utskottet har informerats om att upphandlingsförfarandet har blivit ett fungerande instrument för kvalitetskontroll i hela vägnätet. Den önskade satsningen ger utslag i vägnätet och satsningarna kan i förekommande fall påverkas genom strategier för väghållningen. Kvalitets- och servicenivån på skötseln av vägnätet har samordnats.

Standarden på huvudvägarna har legat kvar på minst samma nivå som förr. På en del ställen har kvaliteten förbättrats en aning. I början av övergångsperioden lades något så när samordnade kvalitetskriterier fast, och de tillämpades internt av det dåvarande vägverket. I början av övergångsperioden resulterade tolkningen och tillämpningen av kvalitetskriterierna i ett något förändrat slutresultat för lågtrafikerade vägnät. Till en början skedde en viss försämring, men klyftan har minskat under övergångsperioden tack vare strängare kvalitetskriterier.

Sammantaget sett ligger kvaliteten nu på ungefär samma nivå som före reformen. På grund av prioriteringar till följd av bristande resurser ligger kvaliteten på vägnätet av lägre nivå något under den tidigare nivån, men ligger trots det i linje med de lägre kvalitetskraven.

I relation till de ökade trafikmängderna uppvisar utvecklingen av trafiksäkerheten en något positiv trend. I och med att olyckorna utvecklats i det närmaste identiskt både på somrar och vinturar har vägverksreformen inte påverkat vintersäkerheten. Dessutom hade reformen inte kunnat ha någon större effekt på trafiksäkerheten sommartid. Utskottet vill ändå framhålla att statsrå-

dets mål för trafiksäkerheten inte har kunnat nås. Samtidigt påpekar utskottet att det behövs adekvata satsningar på vägskicket och trafiksäkerhetsförbättrande projekt i statsbudgeten för att målen ska nås.

Utskottet har informerats om att arbetskedjan för väghållning, från den som beställer arbetet till den aktör som utför vägskötseln, i flera fall har blivit längre på grund av reformen. Detta understryker Vägförvaltningens roll som kvalitetsgarant inom väghållningen eftersom långa arbetskedjor med underentreprenader lättare drabbas av kvalitetsvariationer. För väganvändarna är inte bara en god kvalitet av betydelse. Dessutom spelar också en jämn kvalitet en stor roll, påpekar utskottet. En jämn kvalitet bör tryggas med hjälp av effektiva sanktioner vid kontraktsbrott.

Att döma av olycksstatistiken har paradigmskiftet i skötseln av vägarna inte haft någon negativ effekt på trafiksäkerheten. I redogörelsen säger regeringen att trafiksäkerheten vintertid inte kan förbättras annat än om huvudvägarna moderniseras, mötesolyckor förhindras och informationssystem med aktuell väginformation tas fram. Vägarna av lägre grad är i sådant skick att det krävs en politisk omvärdering, och det påverkas inte direkt av vägverksreformen, påpekar kommunikationsutskottet.

Än så länge har man varit tvungen att låta kostnadsbesparingarna till följd av reformen gå till anpassningsåtgärderna under övergångsperioden. Framöver är det mycket viktigt att besparingarna används till väghållning som det ursprungligen var planerat, framhåller utskottet. Detta är av stor vikt eftersom försämringen av vägnätet nästan inte alls har kunnat stoppas och försämringen av broarna överhuvudtaget inte har kunnat stoppas.

Statens kostnader för väghållning

Enligt redogörelsen har besparingsmålet, 50 miljoner euro, utfallit väl. Tack var konkurrensförfarandet inom väghållningen och de avslutade anpassningsåtgärderna under övergångsperioden har drygt 60 miljoner euro kunnat spa-

ras in på väghållning. Utskottet delar regeringens bedömning att det är av största vikt för väghållningen de närmaste åren att besparingarna kan användas för väghållning.

Enligt de sakkunniga är en av fördelarna med vägverksreformen att väghållningen i större omfattning har kunnat konkurrensutsättas. Dessutom har kostnader kunnat sparas in inom väghållningen tack vare konkurrensförfarandet och den nya upphandlingsstrategin för Vägförvaltningen. Det bör dock noteras att priserna på skötsel-entreprenader har sjunkit så mycket att en prisstegring kan vara nästa steg.

Den största omställningen inom vägskötseln är att eget arbete har ersatts av ett upphandlingsförfarande. Därmed upphandlas den nödvändiga kvaliteten med hjälp av kontrakt. Kvalitetskraven som tidigare ingick i en intern kvalitetsanvisning på Vägverket skrivs nu in i avtalsdokumenten. Den största fördelen med konkurrensförfarandet är att kostnaderna för vägskötsel har sjunkit avsevärt, på årsnivå med ungefär 42 miljoner euro.

Fortsatta åtgärder

I enlighet med regeringsprogrammet har kommunikationsministeriet tillsatt en utredningsman som ska utreda omorganiseringen av Vägverket. Generaldirektör Mikko Talvitie utnämndes till uppdraget. Utredningsarbetet tog fasta på behoven av en omorganisering och de olika alternativen kunde sedan utvärderas mot bakgrunden av de förbättringsbehov som kom fram. Extra stor vikt lades vid Vägverkets konkurrensmöjligheter och förutsättningar att förbättra sin verksamhet. Dessutom hade en attitydförändring visavi konkurrensen inom branschen hög prioritet vid Vägverket. Utredningen hade att bedöma om Vägverket kan fortsätta på den nuvarande linjen och vidareutveckla affärsverksmodellen eller alternativt satsa på en bolagisering. Dessutom ingick en inventering av personalfrågorna med olika omställningsalternativ i uppdraget.

De sakkunniga har talat för dels affärsverksmodellen, dels bolagiseringsmodellen.

Affärsverksmodellen

I motsats till konklusionerna i rapporten från utredningsmannen talade de sakkunniga för affärsverksmodellen. En åsikt som företrädades var att det ännu inte går att göra några slutgiltiga analyser av hur den nuvarande organisationsmodellen utfallit och att affärsverksmodellen måste ges en chans att visa sin potential. De begränsningar i modellen som lyfts fram i rapporten bekräftas av de sakkunniga som också ansåg att begränsningarna bör undanröjas snabbt på det sätt som utredningsmannen föreslår. Affärsverksmodellen ger staten fler och andra handlingsmöjligheter än bara företagsekonomiska inom ramen för ägarstyrningen. I beskattningen kan affärsverk dock ha vissa konkurrensfördelar som måste beaktas vid vinstutdelningen.

De sakkunniga påpekade att Vägverket som affärsverk är skyldigt att tillhandahålla vägskötsel i hela landet, vilket kan innebära stora dimensioner i ett land av Finlands storlek.

Bolagsmodellen

Å andra sidan ansåg de sakkunniga att Vägverket så snart som möjligt måste bolagiseras. Det anses vara ett naturligt steg i den pågående utvecklingsprocessen eftersom Vägverket bara som aktiebolag kan vara en jämbördig aktör på den konkurrensutsatta schaktmarknaden. Ett affärsverk betraktas inte som en målmedveten risktagare på marknaden eftersom det är staten som i sista hand svarar för ett affärsverks förpliktelser. En bolagisering har ansetts vara en garanti för fortsatt utveckling inom schaktbranschen och för en balanserad konkurrensituation på marknaden. Det gäller att värna Vägverkets profil som en jämbördig aktör på marknaden.

Utskottet påpekar avslutningsvis att en bolagisering kräver att pensionsåtagandena täcks fullt ut.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovanstående föreslår kommunikationsutskottet

att riksdagen godkänner redogörelsen och

att riksdagen sänder betänkandet till statsrådet för kännedom.

Helsingfors den 7 oktober 2005

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd

Reino Ojala /sd
Erkki Pulliainen /gröna
Eero Reijonen /cent
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Raimo Vistbacka /saf
ers. Reijo Paajanen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.