

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 2/2014 rd

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2015—2018

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 8 april 2014 statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2015—2018 (SRR 4/2014 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att de övriga fackutskotten får lämna utlåtande om ärendet till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kommunikationsråd Elina Normo och trafikråd Riitta Viren, kommunikationsministeriet
- överdirektör Rami Metsäpelto, Trafikverket
- biträdande direktör Riitta-Liisa Vuorela, Kommunikationsverket

- finansdirektör Tuula Saxholm, Helsingfors stad
- direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR-Group
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- verkställande direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Jarmo Matilainen, Finnet-förbundet rf
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto.

Dessutom har skriftligt yttrande lämnats av — finansministeriet.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Kommunikationsutskottet behandlar i det här utlåtandet statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2015—2018, alltså den så kallade ramredogörelsen. Utlåtandet tar ställning i frågor som gäller utskottets eget ansvarsområde, det vill säga kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Förslagen i ramen gäller oundvikliga sparberättelser inom statens samtliga förvaltningsområden. Det råder ett rätt omfattande politiskt samförstånd om deras storleksordning. När det gäller kommunikationsministeriets huvudtitel uppgår de kumulativa nedskärningarna till 428 miljoner euro och tilläggen till 79 miljoner euro, vilket ger en nettominskning på sammanlagt 350 miljoner euro under ramperioden.

Utskottet inser att trafikanslagens omfattning alltid innebär en kompromiss där också andra samhälleliga behov måste beaktas. Det finansiella

la läget under ramperioden och på längre sikt är emellertid synnerligen oroväckande. Utskottet vill framhålla att man vid fastställandet av trafikanslagen måste beakta trafiksektorns stora betydelse för andra förvaltningsområden, för hela näringslivets funktion och effektivitet, för människors transportbehov i det dagliga livet och för trafiksäkerheten i hela landet. Det krävs också i fortsättningen såväl fungerande huvudtrafikleder som regionala och lokala vägnät som håller för de tunga transporter näringslivet har behov av.

Finansiering av bastrafikledshållningen

I rambeslutet ingår en minskning med 100 miljoner euro under momentet för bastrafikledshållningen år 2015, och under 2016—2018 görs årliga nedskärningar med de 100 miljoner euro för utvecklingsprojekt som enligt den trafikpolitiska redogörelsen skulle ha överförts till bastrafikledshållningen. Också dessa nedskärningar drabbar alltså bastrafikledshållningen. Som motiv till nedskärningarna innehåller rambeslutet bland annat ett tillägg på 20 miljoner euro 2014 och ett tillägg på 30 miljoner euro 2015 för engångsinvesteringar i bastrafikledshållning för att stärka den infrastruktur som är mest kritisk med avseende på sysselsättning och tillväxt.

I fråga om utvecklingsprojekten konstateras det i redogörelsen att regeringen kommer att fatta ett principbeslut om byggandet av Centrumslingan och inleda anknytande förhandlingar med de olika parterna. De trafikpolitiska projekt som räknas upp i den trafikpolitiska redogörelsen genomförs under ramperioden enligt tidigare beslut och ett av dem tidigareläggs.

Redogörelsen framhåller att det primära i bastrafikledshållningen är att trygga en dagligen fungerande trafik. Målet är enligt redogörelsen att trygga det dagliga underhållet och trafikservicen inom i huvudsak hela trafikledsnätet. Reparationerna av broar och vägnät fortsätter för att klara de höjda maximivikterna och maximimåtten inom tung trafik, och reparationerna gäller sådana objekt som är mest kritiska med tanke på näringslivet, sysselsättningen och till-

växten. Kommunikationsutskottet omfattar de här målen till alla delar. Anslagsnivån i fråga om bastrafikledshållningen kommer enligt utskottets bedömning trots det inte att räcka till ens för att bibehålla trafiklederna i nuvarande skick eller för nuvarande trafikkapacitet.

I praktiken håller det sekundära vägnätet redan med nuvarande anslag på att försämrats. Vägbeläggningen blir i allt sämre skick överallt utom på det centrala vägnätet och antalet landsvägs- och järnvägsbroar i dåligt skick uppskattas öka från 800 till cirka 950 redan innan nedskärningarna enligt ramredogörelsen genomförs. Konsekvenserna blir tjälskade- och viktbegränsningar. När det gäller järnvägsnätet kräver banor och bangårdar, järnvägsbroar i behov av reparation och föråldrade el- och säkerhetsanordningar de största insatserna.

Enligt de sakkunniga drabbar nedskärningarna just den del av kostnadsstrukturen som ska garantera en dagligen fungerande trafik. Eftersom detta inte lyckas ens med anslagsnivån för 2014, kommer ramnedskärningarna att försvåra underhållet och bibehållandet av standarden på trafikservicen ytterligare. Inbesparingarna innebär i praktiken ännu strängare prioriteringar på basis av trafikmängder och trafikledstyper och i allt större utsträckning sämre underhåll av det sekundära trafikledsnätet.

Utskottet konstaterar att större mått och massor för fordonsmaterielen utgör en utmaning för en del av vägnätet och bland annat viktbegränsningar på enskilda vägar och broar innebär för närvarande avsevärda restriktioner när det gäller att i vidare utsträckning tillåta större massor för transporter. En reform för att höja maximivikterna för den tunga godstrafiken leder inte till de samhällsekonomiska fördelar som eftersträvas, om vägnätets bärförmåga inte tillåter laster med högre maximivikt. Bärförmågan varierar regionalt och beroende på trafikled, vilket leder till att de transportföretag som bedriver trafik i olika regioner och på olika rutter befinner sig i ojämlik ställning sinsemellan. Till detta kommer också eventuella nya näringspolitiskt viktiga projekt som kan öka behovet av transporter ytterligare. Då måste det vara möjligt att reagera

på dem genom att sätta in nödvändiga utvecklings- och underhållsarbeten på aktuella trafikleder.

Utskottet poängterar att finansieringsnivån är otillräcklig i förhållande till behoven också när det gäller enskilda vägar. Enligt redogörelsen minskas statsbidragen för privata vägar med 2 miljoner euro från och med år 2015, och understödsmedlen uppgår därefter till 3 miljoner euro.

Kostnadskalkylerna för det eftersatta trafikledsunderhållet varierar mellan ett belopp på 2 miljarder euro och så mycket som 2,5 miljarder euro. Expertmyndighetens kalkyl visar 2,3 miljarder euro. Beloppet ökar i allt snabbare takt när mera omfattande trafikledskonstruktioner som broar får förfalla tillräckligt länge utan behövliga underhållsreparationer. Utskottet framhåller att inbesparingar i underhållet av bastrafikleder leder till mångfalt större kostnader för reparationer och återuppbyggnad om de får förfalla så mycket att de inte kan användas tryggt och smidigt. Risken är dessutom att trafiklederna förfaller så pass mycket att det inte är möjligt att genomföra planenliga förbättringar och riktade investeringar, eftersom de disponibla medlen till övervägande del går åt till akuta reparationer.

Också den ökade kostnadsnivån som inte har kunnat kompenseras i den årliga budgeten har bidragit till att underhållet släpar efter allt mer. Om det inte görs några indexhöjningar av anslagen för bastrafikledshållningen under ramperioden, minskar kostnadsökningen köpkraften med cirka 3 procent årligen, alltså med 30 miljoner euro. Förändringen är kumulativ, och köpkraften minskar alltså med över 100 miljoner euro under ramperioden i relation till utgångsläget. Enligt utredning är nära nog samtliga utgifter för det dagliga underhållet och för isbrytning indexbundna, det vill säga 60 procent av utgifterna för bastrafikledshållning. Den ökade kostnadsnivån ökar alltså utgifterna samtidigt som anslagen inte ökar i motsvarande mån.

Enligt expertmyndighetens kalkyl skulle en minskning av eftersattheten ens till en godtagbar nivå kräva extra insatser på cirka 1 miljard euro, vilket i praktiken skulle innebära ett tillägg på 100 miljoner euro till det årliga anslaget

under 10 års tid. Utskottet poängterar att rambeslutets minskade anslag och uteblivna indexhöjningar ytterligare kommer att öka behovet av långvariga extrainsatser för att få bukt med de brister som redan nu råder i underhållet. När finansieringsnivån fastställs bör också projektens sysselsättande verkan beaktas.

Kommunikationsutskottet har i sina ställningstaganden understrukit betydelsen av en betydligt längre tidsram när det gäller till exempel bastrafikledshållningen och investeringar i trafiklederna. En central uppgift för den trafikpolitiska redogörelse som ska överlämnas till riksdagen i början av nästa valperiod är att se till att vårt land har fungerande och trygga trafikleder långt in i framtiden. Det är enligt utskottet synnerligen viktigt att den av sparbesluten undergrävda finansieringen av bastrafikledshållningen ses över så fort den ekonomiska situationen förbättras så att den motsvarar en nivå som på lång sikt och på ett hållbart sätt småningom leder till ett allt mindre eftersatt underhåll.

Kommunikationsministeriet har tillsatt en parlamentarisk arbetsgrupp som ska kartlägga olika alternativ för att minska eftersläpningen i underhållet av trafiknätet. Arbetsgruppen gör upp en gemensam lägesbild över i vilket skick trafiknäten befinner sig och lägger fram ett förslag till en ändamålsenlig långsiktig finansieringsnivå för utvecklandet av bastrafikledshållningen och trafiknätet. Utskottet framhåller att arbetsgruppen har ett synnerligen viktigt uppdrag med tanke på trafiken i framtiden.

Kostnaderna för logistik

Utskottet vill poängtera att trafikens och logistikens funktion och kostnaderna för den har en avsevärd betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Utskottet har också tidigare framhållit vikten av att man på flera olika sätt försöker sänka de höga transport- och logistikkostnaderna, särskilt i fråga om väg- och sjötransporter, och på så vis förbättra näringslivets möjligheter att höja sin konkurrenskraft. Det är beklagligt att rambeslutet ökar kostnaderna ytterligare för den för näringslivet nödvändiga logistiken.

Nedskärningarna i anslagen för bastrafikledshållningen gör också de att logistikkostnaderna ökar. De olika delarna i trafiksystemet ska tillsammans trygga effektiva transporter av varor och människor och regionernas tillgänglighet genom att förena och utnyttja olika trafikformer på ett förnuftigt sätt. Om trafiklederna är i ett så dåligt skick att det hindrar en smidig trafik, ökar det såväl trafik kostnaderna som miljöskadorna.

När det gäller beskattningen kommer rambeslutet enligt redogörelsen att medföra skattechöjningar både av skatten på drivmedel (42 miljoner euro) och den årliga fordonsskatten på person- och paketbilar (150 miljoner euro). En åtgärd som minskar logistikkostnaderna är halveringen av farledsavgifterna åren 2015–2017 som ett led i kompensationen för de kostnadsökningar svaveldirektivet medför och som stöd för arbetsmarknadsuppbyggnaden. Farledsavgiftens pris per enhet sänks, företrädesvis för lastfartyg och fartyg i de högsta isklasserna. Utskottet anser att en sänkning av farledsavgifterna är ett bra förslag som är värt att backa upp.

Utskottet vill särskilt betona konsekvenserna av skatteuppbyggnaderna och andra ekonomiska styrmedel på transportnäringen. Då cirka 90 procent av varorna räknat i ton och cirka 70 procent av kilometrarna per ton transporteras med lastbil, är bränslepriserna av synnerligen stor betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Skatten på dieselbränsle har redan stigit med över 13 cent sedan ingången av 2011. Enligt utredning har det här lett till ökade logistikkostnader för landsvägstransporter med över 130 miljoner euro. Enligt utredning till utskottet leder varje cent som bränsleskatten höjs till en ökning av logistikkostnaderna med 10 miljoner euro.

Man bör hålla i minnet att vägtransporter bara i begränsad utsträckning kan ersättas med övriga transportformer. På grund av de kostnadsökningar som svaveldirektivet beräknas medföra kommer varutransporterna enligt utredning i ännu högre utsträckning att ske på landsväg. På grund av de långa avstånden i landet har skenbart små prisändringar stora samlade konsekvenser för transportkostnaderna och näringslivets

konkurrensförmåga. Detsamma gäller kostnaderna för kollektivtrafiken.

Utskottet har redan tidigare ansett att ett skattekonto eller något annat liknande återbäringsystem för dieselskatt kunde vara ett bra verktyg för att minska logistikkostnaderna och förbättra lönsamheten. Frågan bör bedömas så snart som möjligt. I och med bränsleprishöjningarna enligt rambeslutet ökar ytterligare behovet av att införa ett sådant system.

Kollektivtrafiken

Anslagen för kollektivtrafik har reellt sett minskat från år till år samtidigt som kostnadsutvecklingen i branschen har varit avsevärt snabbare än den allmänna kostnadsutvecklingen. Enligt rambeslutet ska inbesparingar på 5 miljoner euro göras i köp och utveckling av kollektivtrafiktjänster. Taxitjänster ingår i den offentliga trafiken och enligt rambeslutet är det bara specialutrustade taxibilar som ska åtnjuta nedsatt bilskatt i fortsättningen.

De minskade anslagen för kollektivtrafik är enligt utskottet beklagliga och står i motsättning till de mål att främja kollektivtrafiken som finns inskrivna i bland annat regeringsprogrammet, den trafikpolitiska redogörelsen och de senaste årens budgetar.

Utskottet påpekar att det reella värdet av kollektivtrafikfinansieringen har sjunkit i flera år bland annat på grund av högre trafik kostnader, vilket har lett till en försämrad servicenivå och märkbart ökat kommunernas finansieringsansvar för trafiken. Inte ens de nuvarande anslagen räcker för att bibehålla kollektivtrafiken på samma nivå som för närvarande och inte heller helt och hållet för att uppfylla de mål som ställts upp för kollektivtrafiken.

Enligt uppgift håller en kollektivtrafik anpassad till nutida krav på många håll fortfarande på att ta form. De sakkunniga uppger att den föreslagna inbesparingen i praktiken drabbar buss- trafiken samtidigt som omorganiseringen av denna trafikform som bäst håller på att konkretiseras. De planerade anslagsinbesparingarna uppgår till cirka 10 procent av den statliga finansie-

ringen av busstrafiken, och nu har närings-, trafik- och miljöcentralerna och de kommunala myndigheterna tvingats minska utbudet av kollektivtrafik inom de egna områdena. Anslagsminskningarna leder enligt de sakkunniga till att utbudet som redan tidigare begränsats minskas ytterligare. En lösning som föreslagits på finansieringsproblemet är en allmän reglering enligt EU:s tjänsteavtalsförordning eller alternativt en modell med servicesedlar.

Utskottet anser det som ytterst viktigt att stöden till kollektivtrafiken så snart som möjligt återställs till en nivå där statens finansieringsandel tryggar en tillräcklig service.

Att slopa skattenedsättningen för taxibilar kan enligt sakkunnigutlåtandet få rakt motsatt effekt till den som eftersträvas. År 2013 var statens intäkter av bilskatten på taxibilar 9,3 miljoner euro. Det beräknas att intäkterna 2015 ska uppgå till 28 miljoner euro. Enligt de kalkyler som utskottet sett kan intäkterna bli så låga som cirka 8 miljoner euro. De sakkunniga har påpekat att de som köper personbilar för användning i taxitrafik i stället för att köpa nya i hemlandet kommer att importera dem begagnade från utlandet, närmast från Tyskland, när skattelättnaderna slopas. Bilarna kommer också att användas under betydligt längre tid, vilket ytterligare bidrar till att öka genomsnittsåldern på den redan tidigare ålderstigna finländska bilparken. En del av bilarna köps begagnade i Finland. Utskottet framhåller att alla dessa alternativ är skadliga för miljön och delvis försämrar den service som taxikunderna får.

Den slopade skattenedsättningen försätter också taxitrafiken i ett ojämnt utgångsläge i förhållande till den övriga kollektivtrafiken, som omfattas av olika slag av skatteförmåner. Den mest brydsamma situationen är den då deltagarna i kommunala anbudstävlingar kan vara både taxibilar och bussar. Taxibilar, specialutrustade stortaxibilar och bussar med 9 sittplatser omfattas alla av olika slag av skattelättnader, vilket påverkar en rättvis anbudstävling.

I sakkunnigutlåtandet hänvisas det också till att kommunerna och FPA årligen använder taxitjänster för olika nödvändiga transporter för in-

vånarna till ett belopp av cirka 400 miljoner euro. Kostnadshöjningen enligt kostnadsindex till följd av den slopade skattelättnaden blir cirka 2 procentenheter. Omräknat i euro blir effekten på kostnaderna för taxitransporter cirka 8 miljoner euro. Den slopade skattelättnaden kommer också att leda till högre taxor för konsumenterna sommaren 2015. Kostnaderna i taxitrafiken kommer också att påverkas av de allmänna höjningarna av fordons- och bränsleskatterna.

Utskottet påminner om behovet av att dämpa trycket på kostnadsökningar inom all kollektivtrafik. De skatteåstramningar som presenteras i redogörelsen är ett klart avbräck i det planmässiga arbetet för att öka användningen av kollektivtrafik som färdmedel. Utskottet anser det viktigt att systemet med återbäring av dieselskatt införs också inom kollektivtrafiken.

Projektet Bredband för alla

De lama investeringarna i bredbandsprojekt, i synnerhet i byggandet av optiska fibernät, inger utskottet oro. Utskottet anser att samhället också i fortsättningen måste bidra till investeringarna i bredbandsnät i glesbygdsområdena för att den digitala ekonomin och omstruktureringen inom industrin ska kunna utnyttjas i full skala också i de glesbygdsområden där nätet inte byggs ut på rent kommersiella grunder. Det är viktigt att redan inledda projekt understöds tillräckligt, så att de kan slutföras planenligt och därmed trygga medborgarnas likabehandling och servicenivån.

Det bör noteras att fortsatt genomförande av bredbandsprojektet och rättvis måloppfyllelse kommer att spela en framträdande roll i informationssamhällsutvecklingen och den regionala utvecklingen i Finland de närmaste åren. I glesbygder med långa avstånd och utan heltäckande tillgång till fysisk service är behovet av fungerande och tillräckligt snabba uppkopplingar mycket uttalat. I regioner där konkurrensen på marknaden inte säkerställer abonnemangutbudet behövs det också statligt stöd. Dessutom bör stöden delas ut flexibelt för att underlätta projektstart och projektgenomförande.

KoUU 2/2014 rd — SRR 4/2014 rd

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

*att finansutskottet beaktar det som sägs
ovan.*

Helsingfors den 6 maj 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml

Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd
Hanna Tainio /sd
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Låt inte vägnätet förfalla

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2015—2018 innehåller snart sagt ingenting positivt i jämförelse med åren innan: Inte heller denna gång lyckas man hålla anslagen för bastrafikledshållningen på en tillräcklig nivå för att bevara trafiknätet ens i dess nuvarande skick.

Sparpengar har också tidigare använts för att ge konstgjord andning åt vårt vägnät och kvaliteten har fått stryka på foten bland annat då det gäller beläggningstjockleken. Dessa skenreparationer har lett till en situation där det eftersatta underhållet bara blir allt mer eftersatt och utvecklas till ett plågoris för framtida beslutsfattare. Man bör hålla i minnet att varje inbesparad euro lätt blir skador som kostar tre, eftersom försummelserna snart leder till dyra ombyggnader för att väggrunden är skadad.

Vårt vägnät förfaller alltså i allt snabbare takt. Tidigare regeringar och Katainens nuvarande regering har åstadkommit en situation där det eftersatta vägunderhållet motsvarar närmare 2,5 miljarder euro. Eftersom det redan har gått så här långt kommer det att krävas fantasi och djärva grepp av följande regering om den ska kunna åtgärda problemen.

Reparationen av våra vägar kräver lån. I det här fallet skulle det vara ett förnuftigt alternativ, eftersom ett vägnät i gott skick är till större fördel för samhällsekonomin än vad ränteutgifterna för lånekapitalet är till dess nackdel. Därför finns det kanske skäl att grunda ett bolag, "Suomen tiestö Oy", för att ta hand om vägnätet i Finland, ett bolag där inte bara staten skulle placera pengar, utan också till exempel pensionsbolagen.

En framtidsmodell kunde också vara en lämplig metod för att ägna kartläggningen av vägnätets skick särskild uppmärksamhet. Med modern teknik går det bra att skanna och radaravläsa hela

vägnätet i syfte att sätta in omfattande reparationer på just de ställen där problemen börjar nå den egentliga vägkonstruktionen. På så sätt kan man sätta in reparationerna mera exakt och undvika dyra och delvis onödiga reparationer av vägarnas grundkonstruktioner på längre sträckor än nödvändigt. Genom att nyttja den här informationen kan vårt samhälle spara stora summor inom väghållningen samtidigt som kvaliteten på vägarna höjs, då åtgärderna kan sättas in just där problemen finns.

Det enda positiva som regeringen kan sägas ha gjort är att den har tillsatt en parlamentarisk arbetsgrupp för att få bukt med eftersattheten i fråga om bastrafiklederna och på så sätt småningom överbrygga denna eftersläpning och underlåtenhet. Arbetsgruppen ska också ta ställning till nya finansieringsmodeller.

Väghållning går inte bara ut på att underhålla vägarna. Man måste också komma ihåg att det behövs högkvalitativ och föregripande planering. Utöver dessa åtgärder bidrar exempelvis välplanerade anslutningar från det sekundära vägnätet till landsvägar eller motorvägar till att effektivisera trafikflytet, förbättra trafiksäkerheten och spara bränsle till förmån för oss alla.

Broarna i skick

Ett stort antal broar runtom i Finland lider också de av statens åtstramningar när det gäller vägnätet. Om det eftersatta underhållet av broarna inte betas av systematiskt, kommer staten att presenteras en avsevärt högre reparationsräkning när skadorna sprider sig i brokonstruktionerna. När varje euro som sparas in på vägunderhållet leder till en räkning på tre i form av reparationer, gäller att varje euro som sparas in på brounderhållet blir avsevärt dyrare; enligt bedömningarna upp till fem euro per tidigare inbesparad euro.

Det måste beaktas att de högsta tillåtna måtten och massorna för den tunga trafiken har ökat. Staten måste påskynda reparationer i anslutning till vägnätets bärkraft överlag men också brore-

parationer, så att så många broar som möjligt går att använda för transporter inom den tunga trafiken. Det är inte förnuftigt för landets konkurrenskraft att fordonen och i synnerhet de tunga fordonen tvingas köra tiotals, kanske hundratals kilometer extra enbart för att en bro inte blivit reparerad och viktbegränsningarna därför hindrar användningen av bron.

Broarna är en viktig del av vårt vägnät. Också staten måste vara kapabel att se transportnätet som en helhet. Det stora problemet ligger i själva verket hos det sekundära vägnätet, och där är regeringens satsningar inte tillräckliga mot bakgrund av omständigheterna. I själva verket försvagar regeringen det sekundära vägnätet med avsikt. I regeringsprogrammet sägs det att det sekundära vägnätet får anpassa sig efter finansieringen. Vi Sannfinländare godkänner inte sådan här ansvarslöshet. Vi vill uppmärksamma standarden på det sekundära vägnätet, för bland annat transporter inom virkes- och jordbruksproduktionen startar på enskilda vägar.

Regeringens satsningar på enskilda vägar rimmar illa med regeringens åtgärder för att öka de högsta tillåtna måtten och massorna inom den tunga trafiken. Regeringen har räknat ut att en satsning på tre miljoner euro på enskilda vägar skulle ge stora extravinster. Några sådana vinster kommer inte att uppstå, eftersom två av dessa tre miljoner går åt till färjetrafiken, där cirka tre fjärdedelar omfattas av viktbegränsningar. Den resterande miljonen inbillar regeringen sig kommer att räcka till för de enskilda vägar där de råvaror som skogsindustrin behöver ska hämtas av de transportmedel som nu får transportera större och tyngre gods. Ekvationen går inte ihop.

Fungerande logistik ett livsvillkor för Finland

Utan en fungerande logistik går det inte att leva och vara företagare i vårt land. Vår konkurrenskraft försvagas på grund av landets geografiska läge. Exempelvis transportkostnadernas andel av totalkostnaderna är större hos oss än i våra viktigaste konkurrentländer. Därför gäller det att minimera denna faktors effekt på vår nationella konkurrenskraft. Vägnätet når alla oss finlända-

re med början vid våra ytterdörrar och det gör det möjligt att transportera produkter från fabriker ut i vårt land och över dess gränser.

Vi Sannfinländare känner stor oro för transportkostnaderna inom näringslivet och vi ställer oss bakom förslaget om återbäring av bränsleskatten för att bränslekostnaderna ska förbli skäliga och näringslivet kunna behålla sin konkurrenskraft. Bränsleskatterna bör sänkas även i övrigt. Kilometerersättningarna är en annan viktig faktor inom näringslivet.

Centrumslingan och TEN-T-nätet

Sannfinländarna anser att banprojektet Centrumslingan måste omvärderas och andra alternativ utredas ordentligt. Eventuellt måste hela projektet skjutas på framtiden. Om man går in för att genomföra Centrumslingan blir medlen för investeringar i den övriga trafiken närmast obefintliga och försämrar förutsättningarna för att röra sig i resten av landet.

En annan faktor som inkräktar på utbyggnaden av infrastrukturen är EU:s TEN-T-nät. Byråkraterna i Bryssel, inte vi finländare, bestämmer på så vis vilka vägar i Finland som är viktiga och styr finansieringen till dem, medan det övriga vägnätet blir styvmoderligt behandlat. Till råga på allt bidrar inte EU till finansieringen av TEN-T-vägarna, utan dem ska vi själva hitta budgetmedel för.

Den slopade skatteförmånen för bilköp blir dyr

Regeringen planerar ändringar i skatteförmånen för taxibilar. Vi Sannfinländare anser att regeringen bör avstå från dem. Att slopa skatteförmånen är relativt sett den största bestraffningen av en enskild grupp som redogörelsen står för.

Genom denna missunnsamhetsbestämmelse inbillar sig regeringen att den ska få 28 miljoner euro i skatteinkomster. Taxiförbundet frågade sina medlemmar om den planerade ändringen kommer att påverka köpbeteendet när det gäller inköp av arbetsredskap (alltså taxibil). Sammanfattningsvis ger svaren vid handen att staten inte kommer att få de skatteinkomster den föreställer sig. Kalkylerna visar snarare att antalet köp av

nya bilar kommer att minska så pass mycket att de verkliga skatteinkomsterna blir desamma efter den slopade skatteförmånen som de är för närvarande, alltså drygt nio miljoner euro.

Om skatteförmånen för bilköp slopas, leder det till ett ökat kostnadstryck för kunder och kommuner och en allmän försämring av bilparken då taxiföretagarna vid köp av bil väljer billigare modeller. I den förfrågan taxiförbundet gjorde svarade så mycket som en tredjedel att de i fortsättningen kommer att köpa bil utomlands, vilket inte kan anses vara bra vare sig för bilaffärerna i Finland eller sysselsättningen inom branschen. Staten håller nu själv på att bromsa ibruktage av den senaste säkerhets- och miljötekniken och försvaga den finländska sysselsättningen, då de modernaste bilmodellerna får stå kvar hos bilhandlarna. Just taxiföretagarna har av hävd varit pionjärer och de som föregått med gott exempel i detta avseende.

Vi Sannfinländare betraktar den här missynsamhetsskatten som en åtgärd av samma kaliber som slopandet av möjligheten för fredsbevarare att införa en flyttgodsbil. För många som arbetar utomlands har flyttgodsbilen varit en viktig extra sporre för att representera Finland utomlands eller föra den finländska fredsbevararkompetensen till fjärran och ofta också farliga förhållanden.

Kollektivtrafiken och informationsnäten som föremål för inbesparingar

Busstrafiken är för närvarande inne i ett övergångsskede, där finansieringen är livsiktig för en gynnsam utgång. Om regeringen skär ned finansieringen av kollektivtrafiken är risken att servicen försämras. Vi är särskilt oroliga för hur skolskjutsarna med taxi och buss ska fungera om staten skär ned finansieringen av kollektivtrafiken samtidigt som kommunerna drar in skolor.

En annan sak som oroar oss mycket är det krypta understödet för utbyggnaden av det optiska fibernätet i glesbygden. Vi befärar att det kommer att leda till att redan inledda projekt avbryts på grund av bristande resurser. Alla som är bosatta i glesbygdsområdena lider av en sådan sparpolitik, men allra värst drabbas företagen.

Nedskärningarna i statsandelarna till kommunerna hotar också vårt vägnät

Sannfinländarnas riksdagsgrupp är ytterst oroad över regeringens redan genomförda och kommande nedskärningar i statsandelarna. De drabbas inte bara kommunernas kapacitet att tillhandahålla tjänster för sina invånare, utan också kommunernas möjligheter att ta hand om det allmänna gatunätet och de enskilda vägarna. Med andra ord skrotar regeringen kommunernas ekonomi och dessutom också möjligheterna att sköta trafikmiljön.

Kommunerna har inte de tillgångar som skulle behövas för att underhålla och reparera samhällets infrastruktur. Ett exempel är brott på avloppsledningarna, som kommer att bli allt vanligare i takt med att infrastrukturen blir allt äldre. Den för vårt samhälle mest kritiska infrastrukturen med tanke på vattenförsörjning och avlopp finns under gatunätet. Man kan fråga sig om kommunerna har tillräckliga medel för att sätta vägarna i stånd efter att avloppen är reparerade.

Stimulans och tillväxt på entreprenad

Utöver den långsiktiga finansiering som nämns ovan anser sannfinländarnas riksdagsgrupp att anslagen för bastrafikledshållning i planen för de offentliga finanserna 2015–2018 bör höjas så att investeringarna i vägnätet 2015 och 2016 tidigareläggs. Genom att rusta upp nationalegendom, dvs. transportnäten, i tid värnar vi om vår gemensamma egendom.

Vi understryker dessutom behovet av att slutföra avtalade vägprojekt med en gång, därför att de har stimulerande effekter på samhällsekonomin och förbättrar sysselsättningen. Regeringens åtgärder saknar långsiktighet och konsekvens, vilket visar sig som en ovilja att föra vägprojekten i hamn.

Eftersom de njugga anslagen som nu avsatts för bastrafikledshållning inte räcker till för de reparationer som skulle gjuta liv i vår ekonomi och leda till tillväxt, kan vi inte ställa oss bakom utskottets utlåtande om statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2015–2018.

Avvikande mening

Vi föreslår

*att finansutskottet beaktar det som sägs
ovan.*

Helsingfors den 6 maj 2014

Osmo Kokko /saf
Ari Jalonen /saf
Reijo Tossavainen /saf

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Centerns utskottsgrupp är till största delen av samma åsikt som utskottet. Trots det vill vi särskilt framhålla vissa omständigheter.

Vi centerledamöter anser att det behövs en helomvändning i trafikpolitiken, eftersom vårt vägnät förfaller runt om oss på grund av anslagsbristen och nedskärningarna. Trafikledspolitiken måste förstås som ett led i vår internationella konkurrenskraft och den är nödvändig för den regionala tillgängligheten, trafiksäkerheten inte att förglömma. Nu framträder problemen tydligt, också som spårbildning i beläggningen på våra huvudvägar. Det sekundära vägnätet har regeringen redan lämnat åt sitt öde och anslag till enskilda vägar beviljas i praktiken inte alls längre. I den här frågan är det nödvändigt att göra helt om; den nuvarande politiken är ohållbar.

Valtion Infra Oy bör genomföra trafikprojekt

Vi behöver ett statsägt "Valtion Infra Oy" som kan finansieras till exempel med intäkterna av försäljningen av statsägda bolag, kapitalet i pensionsfonderna och trafikinkomster och genom att medborgarna får placera i bolaget. Det krävs flera hundra miljoner ytterligare varje år under det här decenniet för att vi ska kunna balansera vägkontot och vända det i en uppgång som tillåter nyinvesteringar och trafikledsunderhåll.

För närvarande finansieras stora investeringsprojekt för trafikleder av medlen under samma moment i statsbudgeten som anläggande och normalt underhåll av alla slags trafikleder.

Med tanke på en långsiktig transportpolitik är förfarandet inte hållbart. Budgetfinansieringen har resulterat i en oplanerad transportpolitik och byggandet av trafikleder har inte nått en jämn volym. I värsta fall har den strama statsfinansiella ramen skjutit fram eller rentav stoppat den typen av investeringsprojekt som bevisligen skulle ha tillväxtfrämjande effekter.

Projekten har hopat sig av flera orsaker och det har lett till finansiella problem, förseningar och högre kostnader. De offentliga trafikinvesteringarna sackar tydligt efter bnp-tillväxten.

Valtion Infra Oy skulle erbjuda ett nytt finansiellt instrument. Bolaget skulle stå för det tekniska genomförandet vid finansiering av väg- och trafikinvesteringar. Besluten om väg- och trafikinvesteringar och hur de finansieras fattas av riksdagen. Det handlar om en partnerskapsmodell som skulle erbjuda enskilda investerare ett säkert finländskt investeringsobjekt.

I stället för att investera i skatteparadis kan pensionsbolagen satsa på långsiktiga och stabila projekt som förbättrar sysselsättning och tillväxt i Finland. På så sätt kunde vi få vår nationalförmögenhet att arbeta för oss. Projekt som förbättrar tillväxt och sysselsättning på både lång och kort sikt ger pensionsbolagen nytt investeringskapital genom pensionspremier.

Vi centerledamöter anser att regeringen genast måste se till att bilda Valtion Infra Oy.

Nivåhöjning och indexjustering av anslagen för bastrafikledshållning

Regeringen beslutade skära ned anslagen för bastrafikledshållning med 100 miljoner euro från och med nästa år och att dra in den höjning på 100 miljoner euro för 2016 som riksdagen redan fattat beslut om. På så vis anvisar regeringen 200 miljoner euro mindre för bastrafikledshållning från och med 2016 än för i år.

Regeringen har brutit sitt löfte om att satsa på stora investeringsprojekt under innevarande valperiod och att under följande valperiod satsa på bastrafikledshållning genom att höja anslagen med 100 miljoner euro per år.

Under ramförhandlingarna beslutade regeringen att som en del av tillväxtpaketet tidigare lägga inledandet av byggnadsarbetena på riksväg 6 på sträckan Taavetti—Villmanstrand. Samtidigt fick den kommande regeringen bara 25 miljoner euro för trafikinvesteringar 2017

och 76 miljoner euro för nya trafikinvesteringar 2018.

Enligt Centerns utskottsgrupp måste en nivåhöjning med 100 miljoner euro för bastrafikledshållning införas redan den här valperioden, 2015. En indexjustering måste göras så snart som möjligt. Underhållet inom bastrafikledshållningen får inte bli eftersatt intill vanvett. Statliga investeringar i vägar är ett bra sätt att höja sysselsättningen i ekonomiskt svåra tider och därför får heller inte nivåhöjningen skjutas fram för långt.

Finansieringen av enskilda vägar och det sekundära vägnätet

De nu underdimensionerade anslagen för enskilda vägar måste höjas. Efter nedskärningarna blir det bara 1 ynka miljon euro kvar för de enskilda vägarna i hela landet eftersom färjorna kräver sin andel. De enskilda vägarna är också allmänna vägar, eftersom de inte används enbart av sina ägare. De enskilda vägarna fyller behovet av transportleder inte bara för medborgarna under såväl vardag som fritid, för den växande turistnäringen och för näringslivet i övrigt, utan också för Försvarsmakten.

Av anslagen under samma moment finansieras inte bara de enskilda vägarna utan också allmän förvaltning och underhåll av färjor. Det blir alltså betydligt mindre pengar över för underhåll av enskilda vägar än vad skrivningen i rammarna gör gällande. Enligt Centerns utskottsgrupp måste bidraget för enskilda vägar höjas till minst 30 miljoner euro per år.

I den trafikpolitiska redogörelsen har regeringen gått in för principen att det sekundära vägnätets skick anpassas efter finansieringen. När servicestandarden sjunker betyder det i praktiken att kommunerna allt mer får ta över ansvaret för underhållet av det sekundära vägnätet. Det är enligt oss fel politik med hänsyn till kommunernas ekonomi och arbetsfördelningen mellan kommunerna och staten.

Förvaltning och underhåll av de enskilda vägarna måste utvecklas enligt nya modeller som baserar sig på företagsamhet.

Uppskov av Centrumslingan, medel för biotekniska fabriker

Regeringen har beslutat bygga Centrumslingan och att inleda beredningen av finansieringsmodellen för den och börja förhandla om de finansiella bidragen.

Enligt Centerns utskottsgrupp bör planeringen och byggandet av Centrumslingan skjutas upp och man bör i stället satsa på viktigare och mera brådskande projekt som gynnar hela landet.

De nya projekten för biotekniska fabriker kräver att vägarna repareras. Den cellulosafabrik som planeras i Äänekoski är ett bra exempel. Den tunga trafiken belastar vägarna på landsbygden och bland annat virkestransporterna med långtradare är ännu tyngre än förr.

Fungerande kollektivtrafik på landsbygden

Utskottet fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid nedskärningarna i kollektivtrafiken. Trots tilläggen och budgetutlåtandena i riksdagen sänks anslagen för kollektivtrafik på landsbygden fortgående. Inte ens de nuvarande anslagen räcker för att bibehålla kollektivtrafiken på nuvarande nivå och inte heller helt och hållet för att uppfylla de mål som ställts upp för kollektivtrafiken.

På grund av de nedskärningar som redan gjorts har hundratals, kanske rentav tusen buss-turer försvunnit på landsbygden utan att regeringen har erbjudit något annat system i stället. Läget är ohållbart för invånarna på landsbygden. Det är viktigt att satsa på spårtrafiken, men inte heller i framtiden kommer banorna att gå till alla ställen, utan det krävs också kollektivtrafik på hjul.

Slopade skattelättnader för taxibilar

Att slopa skattelättnaderna för taxibilar kan få rakt motsatt effekt till den som eftersträvas. Det här året kommer anskaffningarna av taxibilar av sedanmodell att öka, och det kan på kort sikt ge staten extra skatteinkomster, men redan nästa år kan situationen vara den rakt motsatta när skattelättnaderna har slopats. Vi i Centerns utskottsgrupp anser att skattelättnaderna inte bör slopas.

I stället för att köpa nya bilar här i Finland kommer taxiföretagarna att importera begagnade personbilar från utlandet, närmast Tyskland. Bilarna kommer också att användas under betydligt längre tid, vilket ytterligare bidrar till att öka genomsnittsåldern på den redan tidigare ålderstigna finländska bilparken. Taxibilarna kommer därmed att vara sämre utrustade och mindre miljövänliga eftersom allt fler kommer att vara av äldre modell.

Projektet Bredband för alla

Vi centerledamöter anser att samhället måste stödja investeringarna i bredband i glesbygdsområdena. Nu, när statens ekonomiska situation är svår, och stora operatörer inte ger några anbud på bredbandsprojekt, har utbyggnaden stannat upp. Också finansieringen från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling kommer att upphöra och det som blir kvar är bara den finansiering som det nationella Kommunikationsverket beviljar. Men de stränga begränsningarna för den lämpar sig sällan för dessa projekt.

Att Kommunikationsverket hittills har beviljat endast 25 miljoner euro av de 66 miljoner

euro som funnits att tillgå för åren 2009—2015 är ett tydligt bevis på detta. Ett flertal byanätsprojekt kommer därmed inte att genomföras. Stöd villkoren måste ändras så att optisk fiberteknik kan utnyttjas kostnadseffektivt för att bygga bredbandsförbindelser. När det inte längre går att få medel från fonden för landsbygdsutveckling måste ersättande nationell finansiering sättas in, även om det ekonomiska läget är kärvt.

Också fritidsbostäder måste kunna omfattas av utbyggnaden. Det finns en halv miljon fritidsbostäder i vårt land, och också de måste tas med i bredbandsprojekten. Förbindelserna måste byggas ända till tomtgränserna, inte 2 kilometer därifrån. Det är en lång sträcka att dra kabel om det är bara ett enda hushåll som ska stå för kostnaderna.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet i sitt betänkande om redogörelsen om ramar för statsfinanserna 2015—2018 beaktar det som sagts ovan.

Helsingfors den 6 maj 2014

Mikko Alatalo /cent
Ari Torniainen /cent