

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 27/2013 rd

Regeringens proposition till riksdagen om stats- budgeten för 2014

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 24 september 2013 regeringens proposition om statsbudgeten för 2014 (RP 112/2013 rd) till finansutskottet för beredning.

På grundval av 38 § 3 mom. i riksdagens arbetsordning har kommunikationsutskottet beslutat lämna utlåtande om budgetpropositionen till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- budgetråd Elina Selinheimo, finansministeriet
- överdirektör Pekka Plathan, överdirektör Juhapekka Ristola, ekonomidirektör Jaana Kuusisto, kommunikationsråd Elina Normo och trafikråd Riitta Viren, kommunikationsministeriet

- ekonomidirektör Kristiina Tikkala och överingenjör Kaarina Korander, Trafikverket
- överdirektör Rita Piirainen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- direktör Jouni Karjalainen och direktör Tom Schmidt, Destia Oy
- sektorchef för infrabyggnad Harri Kailasalo, Lemminkäinen Oy
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- verksamhetsledare Pekka Aalto, Suomen Paikallisliikenneliitto
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägföreningen i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Förvaltningsområdets anslag

kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Utskottet koncentrerar sig bl.a. på finansieringen av basstrafikledshållningen, den roll transport- och logistikkostnader spelar för Finlands

konkurrenskraft och finansieringen av kollektivtrafiken.

För kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås sammanlagt 2 960 miljoner euro 2014. Av detta står anslaget för trafiknätet för 1 701 miljoner euro. För stöd till trafiken och köp av tjänster disponeras 227 miljoner euro, för myndighetstjänster för trafiken 52 mil-

joner euro och för kommunikationstjänster och kommunikationsnät samt stöd för kommunikation avdelas 534 miljoner euro. Det föreslås att anslaget för forskning uppgår till 48 miljoner euro.

Utskottet noterar att budgetpropositionen ligger till underlag för nödvändiga statsfinansiella sparåtgärder som samtliga förvaltningsområden ska bidra till. Utskottet anser att anslagen för kommunikationsministeriets förvaltningsområde över lag ligger på en skälig nivå, i synnerhet om man ser till samhällets andra finansieringsbehov eller finansieringsnivån inom andra förvaltningsområden. När anslagen för trafiken bestäms måste man fortsatt ta hänsyn till den stora betydelse transportsektorn har för den ekonomiska tillväxten, näringslivets konkurrenskraft, andra förvaltningsområden och för människors transportbehov i det dagliga livet. Också elektroniska kommunikationsnät och digitala tjänster spelar redan i dag en viktig roll för ett fungerande samhälle och enligt utskottet kommer den fortsättningsvis att öka, vilket bör på motsvarande sätt avspeglas i den framtida finansieringen av denna sektor.

Bastrafikledshållningen

I budgetpropositionen för 2014 har för bastrafikledshållningen reserverats 1 061 miljoner euro brutto. Av denna summa finansieras 74 miljoner euro med nettobudgeterade intäkter på momentet såsom banavgifter och kommunernas andelar i små väginvesteringar.

Det är bra att indelningen i bastrafikledshållningen i budgetpropositionen har ändrats så att den är tydligare. Finansieringen av bastrafikledshållningen 2014 fördelas sig enligt följande:

- Dagligt underhåll 394 miljoner euro
- Underhåll 372 miljoner euro
- Trafiktjänster 182 miljoner euro
- Förbättring 113 miljoner euro

Som särskilda projekt som finansieras under momentet för bastrafikledshållningen och som inleds 2014 är råvirkesterminaler (5 miljoner euro 2014, hela projektet 40 miljoner euro) och reparationer av huvudbanor på områden med tjälska-

dor och mjuk mark (5 miljoner euro 2014, hela projektet 85 miljoner euro). Det projektprogram för förnyande av styrsystemen för väg-, sjö- och järnvägstrafiken som inleddes i år fortsätter som ett särskilt projekt inom bastrafikledshållningen.

Regeringen har under ramperioden anvisat 55 miljoner euro för underhåll av vägarna som kan användas för reparation av de mest kritiska objekt i anslutning till högre mått och massor för tung trafik. För 2014 är finansieringen 15 miljoner euro som används huvudsakligen för förstärkning av broar.

Enligt en myndighetsutredning till utskottet är det centrala trafikledsnätet i bra skick men de övriga trafikledernas skick har försämrats under senare år. Med den nuvarande finansieringsnivån kan endast trafikledernas dagliga underhåll tryggas och det centrala trafiknätet hållas i nuvarande skick. Enligt utredningen till utskottet hålls broars och andra kritiska konstruktioners skick på nuvarande nivå. Det övriga trafiknätet försämrats alltmer och det eftersatta underhållet blir bara större. Särskilda problem utgörs av mycket litet trafikerade vägar och banor och bangårdar. Utskottet oroar sig särskilt för att finansieringen i så liten utsträckning kan användas för små byggobjekt, vilket försvårar genomförandet av lokala projekt för gång- och cykelvägar, markanvändnings- och trafiksäkerhetsprojekt. Enligt utredningen ska kommunerna bidra till genomförandet av statens åtaganden för att den samhällsutvecklingen ska kunna gå vidare motsvarande de behov som finns.

Utskottet hänvisar till budgetpropositionens motivering där det sammanlagda behovet av reparation (det s.k. eftersatta underhållet) av landsvägs-, järnvägs- och farledskonstruktioner i dåligt skick uppskattas till ca 2 miljarder euro. Enligt motiveringen är det faktiska behovet av reparationer ca 800 — 1 000 miljoner euro, vilket skulle förutsätta en tilläggsfinansiering på ca 60 miljoner euro.

Det är synnerligen bra och viktigt att det i enlighet med linjerna i den trafikpolitiska redogörelsen och rambesluten kommer att överföras 100 miljoner euro per år från trafikledsinvesteringarna till små investeringar och underhåll av

trafiknätet (bastrofikledshållning) från och med 2016. Ramarna innehåller dock inte en sådan tryggad köpkraft i fråga om finansieringen av bastrafikledshållningen som enligt den trafikpolitiska redogörelsen ska säkras i skiftet mellan två regeringar genom en nivåhöjning motsvarande kostnadsökningen. Det är ytterst viktigt att redogörelsens linje i fråga om nivåförhöjningen genomförs, menar utskottet. Det skulle dock vara ändamålsenligast att årligen säkra köpkraften i fråga om finansieringen av bastrafikledshållningen genom ett ökat anslag i budgeten.

Den föreslagna minskningen i finansieringen av enskilda vägar med 4 miljoner euro jämfört året innan är enligt utskottet mycket oändamålsenligt med tanke underhållet av det privata vägnätet och det innebär i praktiken att kommunernas finansieringsansvar kommer ytterligare att framhävas. Av det föreslagna anslaget på 5 miljoner euro för 2014 ska ca 2 miljoner användas till stöd för användning och underhåll av landsvägsfärjor. Resten av anslaget, ca 3 miljoner euro, ska användas med tanke på de enskilda vägarnas trafikerbarhet för förbättring av broar i behov av bräddskande åtgärder och stora vägtrummor eller för reparation av skadorna på vägar.

Utvecklingen i finansieringen av enskilda vägar är oroväckande. Det finns över 350 000 kilometer enskilda vägar i Finland och det är klart att den föreslagna finansieringsnivån inte är tillräcklig för att hålla det privat vägnätet i skick. I glesbygden är de enskilda vägarna en livsviktig infrastruktur som används av en stor del av medborgare, och många transporter i anslutning till företagsverksamhet börjar på enskilda vägar. Det är visserligen viktigt att pengar läggs på att hålla huvudlederna i skick, men det får inte leda till att de enskilda vägarna blir eftersatta.

Utvecklingsprojekt

I propositionen föreslås att 485 miljoner euro ska användas för investeringar för utvecklande av trafikledsnätet 2014. Kommunernas finansieringsandel av denna summa är ca 10 miljoner euro. Det är bra att utöver anslagen för att fortsätta

pågående projekt fyra nya projekt kan inledas med utvecklingsanslag. Det är också bra att de tidigare särskilda projekten för andra etappen av banavsnittet Seinäjoki—Uleåborg och för det andra spåret till banan Karleby—Ylivieska sammanslås till ett projekt för Österbottenbanan för att trygga synergifördelarna och minimera fördröjningarna i trafiken. Utskottet har i sina tidigare ställningstaganden framhållit att dessa projekt på huvudbanan har stor betydelse för hela bannätets funktion och förmedlingskapacitet.

Upphandlingsförfaranden och projektfinansiering

Sakkunniga har under utfrågningen betonat att genom en planering som sträcker sig över regeringsperioderna kan man öka kostnadseffektiviteten och rikta investeringarna till projekt som bäst betjänar framtida behov. Enligt utredningen till utskottet möjliggör dock den traditionella konkurrensutsättningen enligt upphandlingslagen inte att beakta innovationer och totalekonomisk fördelaktighet kan beaktas på ett optimalt sätt vid genomförande av projekt.

Utskottet anser att man kan försöka utveckla upphandlingsförfarandet i fråga om infrastrukturprojekt t.ex. i en riktning som framhäver projektets servicenivå, förmedlingskapacitet eller något annat mål på ett sätt som ger större spelrum för dem som genomför projektet om man så vill. Utskottet hänvisar bland annat till den s.k. alliansmodellen som enligt utredningen gav en betydande besparing jämfört med konventionella metoder. Genom nya planeringslösningar och definiering av kvalitetsnivån kan det vara möjligt att få till stånd betydligt mer med den tillgängliga finansieringen. Utskottet understryker också att bastrafiklednings- och investeringsobjekt ska väljas systematiskt och på lång sikt på basis av trafikströmmarna och objektens nuvarande skick för att investeringarna ska kunna ge en maximal nytta.

För att sätta stopp på förfallet av trafiknät ska också finansieringspolitiken i fråga om trafiknätet utvecklas. Trafiknätet utgör en viktig nationell konkurrensfaktor och för att utveckla nätet

ska också nya finansieringslösningar och alternativa finansieringsmodeller övervägas i fortsättningen för att kunna finansiera nya infrastrukturprojekt.

Logistikkostnader och konkurrenskraft

Utskottet är på samma linje som budgetpropositionen att vårt näringsliv måste ha förutsättningar att bedriva verksamhet som är konkurrenskraftig i ett globalt perspektiv. Trafikens och logistikens funktion och kostnader har en avsevärd betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Det är av största vikt att man med olika medel försöker förbättra Finlands näringslivs möjligheter att förbättra sin konkurrenskraft genom en sänkning av de höga transport- och logistikkostnaderna särskilt i fråga om väg- och sjötransporter.

Också finansieringen av bastrafikledshållningen har en stor betydelse bl.a. med tanke på ett fungerande trafiksystem. Trafiken flyter inte om det är problem med vägarnas skick eller trafikflytet, och då ökar kostnaderna samtidigt med bl.a. miljöskadorna. Trafiksystemet ska fungera som en helhet som kan trygga effektiva transporter av varor och människor och regionernas tillgänglighet genom en förnuftig användning av olika trafikformer.

Cirka två tredjedelar av godstransporterna och mer än 90 procent av persontransporterna sker på väg. Enligt budgetpropositionen försöker man förbättra Finlands logistiska konkurrenskraft genom att bl.a. höja de högsta tillåtna måtten och massorna för tunga godstransportfordon och fordonskombinationer. Med tanke på detta har det för underhåll av vägar anvisats sammanlagt 55 miljoner euro för ramperioden och 15 miljoner euro i budgeten för 2014 som används huvudsakligen för att förstärka broarna. Enligt utredningen till utskottet utgör större massor för fordonsmaterielen en utmaning för en del av vägnätet och bl.a. viktbegränsningar på enskilda vägar och broar ställer för närvarande avsevärda begränsningar för användning av större massor i större utsträckning för transporter. Under utfrågningen av sakkunniga har påpekats

att de nuvarande viktbegränsningarna begränsar redan för närvarande ställvis användningen av den tillåtna totalvikten på 60 ton. Dessutom har det framförts att en utmaning för användning av större mått och massor utgör gatunätets skick i kommunerna i dag. Genom användning av större mått och massor i transporter på mest centrala transportrutter kan man försöka minska transportkostnaderna och öka därigenom konkurrenskraften och samtidigt främja också miljömålen. Att använda större mått och massor i större utsträckning förutsätter dock tydligt i fortsättningen tilläggsfinansiering som man ska försöka hitta om statsfinanserna tillåter det.

På senare år har priset på dieselbränsle stigit mycket, och höjningen av bränsleskatten i början av 2012 gav transportörerna en extra nota på 100 miljoner euro, vilket i slutändan drabbar handel och industri. De höga bränslepriserna drabbar inte bara godstransporter utan också konkurrenskraften i annan yrkestrafik, bland annat kollektivtrafiken. Transportkostnaderna för vägtrafik kommer ytterligare att öka på grund av den föreslagna dieselskatteförhöjningen i budgetpropositionen för 2014 som enligt utredningen till utskottet kommer att öka transportkostnaderna med uppskattningsvis 30 miljoner euro. Vägtransporter som drabbas av skattebelastningen kan bara i begränsad utsträckning ersättas med övriga transportformer. Till följd av de långa avstånden spelar bränslepriserna i Finland en stor roll för yrkestrafiken. Därför har skenbart små prisändringar stora samlade konsekvenser för transportkostnaderna och näringslivets konkurrensförmåga. Detsamma gäller kostnaderna för kollektivtrafiken.

Utskottet oroar sig för ständiga kostnadsökningar som försvagar lönsamheten i transportnäringsringen och dessa tilläggskostnaders effekt på näringslivets lönsamhet. Utskottet har redan tidigare ansett att ett skattekonto eller något annat liknande återbäringssystem för dieselskatt kunde vara ett bra verktyg för att minska logistikkostnaderna och förbättra lönsamheten. Frågan bör bedömas så snart som möjligt. I och med nya bränsleprisförhöjningar blir det allt större behov att införa systemet. Enligt utredningen till ut-

skottet möjliggör reglerna på EU-nivå fortfarande en återbäring på några cent per liter, vilket skulle ha uppskattningsvis tiotals miljoners effekt på bränslekostnaderna. Med återbäringssystemet ska man se till att höjningen av dieselskatten 2014 inte ökar ytterligare de redan höga kostnaderna för tung trafik och kollektivtrafik.

På grund av Finlands geografiska läge är utrikeshandeln praktiskt taget helt beroende av fungerande sjötransporter och av fungerande logistik när det gäller hamnar och sjöfart. Fungerande sjötransporter är därför av avgörande betydelse för Finlands näringsliv och konkurrenskraft. I budgeten för 2014 föreslås 20 miljoner euro för stöd till investeringskostnader för sådana anordningar som, i syfte att förbättra miljöskyddet på fartyg som är i användning för närvarande, installeras i efterhand (såsom svavelskrubbar och motsvarande tekniker för rening av avgasutsläpp). Utskottet anser att det är bra att miljöstödet för fartygsinvesteringar kan bl.a. användas för att lindra de negativa effekter som svaveldirektivet har på näringslivets konkurrenskraft. Dessutom måste den kommande sjötrafikstrategin gå in på frågan hur kostnaderna inom sjötrafiken kan fås ner i väsentlig grad.

Kollektivtrafiken

För köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster föreslås sammanlagt 100,8 miljoner euro. Av denna summa föreslås 34 miljoner euro för köp av tågtrafikens fjärrtrafiktjänster, 9,1 miljoner för köp av tågtrafikens närtrafiktjänster och 30,8 miljoner euro för köp, prisskyldigheter och utvecklande i anslutning till region- och lokaltrafiken. I anslaget ingår också sammanlagt 22,8 miljoner euro i stöd till kollektivtrafiken i stora och i medelstora stadsregioner. Den totala finansieringen har bibehållits på samma nivå men finansieringens reella värde har sjunkit i flera år bl.a. på grund av högre trafikknostnader, vilket har lett till en försämrad servicenivå och ökat tydligt kommunernas finansieringsansvar för trafiken. Vid hörandet av sakkunniga har framförts att den nuvarande anslagsnivån inte räcker till för att hålla kollektivtrafiken på da-

gens nivå och inte heller till alla delar för att målen för kollektivtrafiken ska kunna uppnås.

I de fyra största stadsregionerna är målet enligt budgetpropositionen kollektivtrafik som kan konkurrera med privatbilismen särskilt i fråga om resor till och från arbete. I de medelstora stadsregionerna eftersträvas ett attraktivt utbud av kollektivtrafik. I små stadsregioner och i glesbygder som är belägna nära stadsregioner eftersträvas basservicenivå för kollektivtrafiken. Med trafik på basservicenivå avses en servicenivå som tillgodoser medborgarnas och näringslivets nödvändiga mobilitetsbehov i hela landet. Basservicenivån anges på trafiksystemnivå och det är tillräckligt att den realiseras inom en enda trafikform. Utskottet anser att de generella målen för kollektivtrafik är bra. Det kan dock krävas mycket stora ansträngningar för att nå målen med de föreslagna anslagen.

För att stödja kollektivtrafiken i stora stadsregioner dvs. i Helsingfors-, Åbo-, Tammerfors- och Uleåborgsregionerna reserveras 12,75 miljoner euro och 10 miljoner euro till kollektivtrafikstöd i medelstora stadsregioner. Enligt uppgifter till utskottet är de stora stadsregionernas eget nettostöd samtidigt omkring 300 miljoner euro. Utskottet välkomnar utgångspunkten att städerna för att få stöd verkligen förbinder sig att utveckla kollektivtrafiken. Anslaget för stöd till kollektivtrafiken i stora och medelstora städer är ändå mycket litet i förhållande till behovet.

Utskottet understryker särskilt att kollektivtrafiken mellan kommuner och centralorter i landskapen måste genomföras och fungera. En faktor som i avgörande grad påverkar kollektivtrafiken på landsbygden och i glesbygden är det krympande befolkningsunderlaget, som gör det utmanande att ordna kollektivtrafik i dessa områden. Om adekvata kollektivtrafiktjänster inte uppstår på marknadsmässiga villkor, måste en basal servicestandard garanteras genom köp av tjänster och genom resurser för detta. För glesbygden bör man också genom samarbete mellan flera aktörer få fram metoder för att ordna kollektivtrafik kostnadseffektivt på basal servicenivå, som har ställts som mål. För att nå målet bör

också samordningen mellan olika former av kollektivtrafik utvecklas.

Det är ytterst viktigt att kollektivtrafiklagen verkställs effektivt och tillräckligt snabbt för att servicestandarden inom busstrafiken och för att transportörernas företagsverksamhet ska säkras på olika håll i landet. Enligt utredning till utskottet är beredningen av ordnandet av kollektivtrafik i många regioner oroväckande halvfärdig trots att giltighetstidens utgång för gällande trafikavtal håller på att närma sig. Ett enhetligt biljettsystem för kollektivtrafiken har gått framåt i stadsregioner men målet ska fortfarande vara ett riksomfattande interoperabelt biljettsystem. Utskottet understryker att för att genomföra målen för kollektivtrafik, speciellt i fråga om kollektivtrafik i glesbygden, krävs ett smidigt samarbete av alla parter, utveckling av nya förfaranden och kompetens men också en tillräcklig offentlig finansiering. När det gäller lagens verkställighet ska man med alla medel försöka hålla sig till de tider som anges i lagen i fråga om ordnandet av trafiken. Det är viktigt att i verkställningen få fram metoder för att trygga en rimlig tillgång till regionala kollektivtrafiktjänster och tjänsternas tillförlitlighet för alla situationer.

Det är viktigt att genomföra statsrådets principbeslut om en reformering av offentligt finansierade persontransporter med tanke på kollektivtrafikens servicenivå och utveckling av finansieringen. Det finns dock ett klart behov att redan tidigare höja anslagsnivån för kollektivtrafik för att åtgärda den nuvarande eftersläpningen i finansieringen. Utskottet anser att köpkraften i fråga om finansieringen av kollektivtrafik ska tryggas om möjligt genom årliga indexjusteringar. Dessutom är det möjligt att genom det nämnda återbäringsystemet för dieselskatt utveckla en lönsam trafik och den vägen också kollektivtrafikens servicenivå.

Järnvägs- och flygtrafiken är en väsentlig del av det interna transportsystemet och flygtrafiken spelar en viktig roll med tanke på kontakterna med utlandet i persontrafiken. Enligt propositionen ska flygtrafik kunna köpas in till orter dit det är längre än tre timmar med tåg från Helsingfors. Mindre flygplatser kan ha stor regional be-

tydelse, och bland annat för de lokala företagen och turistnäringen kan det vara av avgörande betydelse att också flygplatserna i landsorten kan ha kvar sina förbindelser.

Vissa andra synpunkter

I samarbete mellan staten och stora stadsregioner genomförs MBT-projekt (markanvändning, boende och trafik) i Helsingfors, Åbo, Uleåborgs och Tammerfors stadsregioner och för ändamålet reserveras 15 miljoner euro för 2014. Städernas egen finansieringsandel är lika stor. MBT-avtalen mellan staten och de stora stadsregionerna är mycket angelägna för långsiktig och effektiv trafikplanering och konstruktion av transportvägar. Genom en förnuftig förläggning av verksamheter och försäkring av interoperabilitet kan avsevärda fördelar nås med tanke på en fungerande trafik och kostnaderna. I fråga om MBT-projekt borde det i fortsättningen utvecklas förfaranden som bidrar till ett effektivare genomförande och utnyttjande av projekten och som leder till allt bättre resultat.

Utskottet konstaterar att fortsatt genomförande av bredbandsprojektet och rättvis måluppfyllelse spelar en framträdande roll för informationssamhällsutvecklingen och den regionala utvecklingen i Finland de närmaste åren. I regioner där konkurrensen på marknaden inte säkerställer byggandet och abonnemangutbudet behövs det också statligt stöd. Dessutom bör de delas ut flexibelt för att underlätta projektstart och projektgenomförande. Informationssamhällets utveckling ska också nå ut till glesbygden och detta ska beaktas i fortsättningen i en tillräcklig offentlig finansiering.

För att inrätta ett cybersäkerhetscenter vid Kommunikationsverket reserveras 1 miljon euro i Kommunikationsverkets omkostnader. Utskottet anser att detta är ytterst bra och konstaterar att resursbehovet för Kommunikationsverkets cybersäkerhetsfunktioner bör följas upp och att om uppgifterna ökar till följd av eventuella förändringar i omvärlden bör detta beaktas i resurstilldelningen och finansieringen.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

*att finansutskottet beaktar det som sägs
ovan.*

Helsingfors den 23 oktober 2013

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml (delvis)
Ari Jalonen /saf
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd
Johanna Ojala-Niemelä /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml (delvis)
Eila Tiainen /vänst (delvis)
Ari Torniainen /cent
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Heikki Autto /saml (delvis)
Johanna Jurva /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula
utskottsråd Kaj Laine.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Bastrafikledshållningen

Centerns utskottsgrupp anser att finansieringsnivån för bastrafikledshållningen är låg med tanke på behovet och vårt vägnät kommer att förfalla i snabb takt. Det utlovas en nivåhöjning av anslagen för bastrafikledshållning först 2016 enligt regeringens rambeslut. Regeringen vill vältra över ansvaret för bastrafikledshållningen på nästa regering utan att ha en aning om dess politik.

Om enskilda vägar

Under den här valperioden har understöden till enskilda vägar skurits ned oavbrutet varför också det enskilda vägnätet håller på att förfalla. Anslagsnivån är nästa år t.o.m. 18 miljoner euro lägre än i början av valperioden. Det finns ca 350 000 kilometer enskilda vägar i vårt land varför deras skick spelar en nyckelroll för utnyttjande av skogar, gruvindustrin och människornas kommunikationsbehov.

Anslagen till enskilda vägar måste höjas med 18 miljoner euro.

Valtion Infra Oy bör finansiera stora trafikledsprojekt

Trafiklederna är viktiga för Finlands ekonomiska tillväxt och konkurrenskraft. Rätt fördelade trafikinvesteringar vid rätt tidpunkt ger mångfalt tillbaka än bara de investerade pengarna.

Utskottet nöjer sig att på ett mycket allmänt plan i sitt utlåtande konstatera att politiken för finansiering av trafiknät ska utvecklas. Centren har här ett färdigt alternativ, Valtion Infra Oy ska bildas.

Med avseende på trafikinvesteringar är det rådande läget finansieringsmässigt otillfredsställande. Storprojekt finansieras via statsbudgeten under samma moment som anläggande och normalt underhåll av trafikleder av olika slag.

Finansieringen via budgeten har gjort att trafikpolitiken blivit kortsiktig och hackig. I värsta fall kan den strama statsfinansiella ramen rentav stoppa den typen av investeringsprojekt som klart och tydligt har tillväxtfrämjande effekter.

Projektvolymerna har varit beroende av ekonomiska konjunkturen. Under högkonjunkturen har inletts ett flertal projekt som har lett till anhopning av projekt, överhettning av marknaden och högre priser.

Kopplingen till statsbudgeten har bidragit till att en jämn byggtakt inte har gått att uppnå. Projekten har hopat sig av flera orsaker och det har lett till finansiella problem, förseningar och högre kostnader. Det är också problematiskt att de offentliga trafikinvesteringarna sackar tydligt efter bnp-tillväxten under de senaste 20 åren.

Det skulle löna sig att utnyttja partnerskapsmodeller mellan staten och privata aktörer t.ex. för finansiering av livscykelmodeller som använts för stora investeringsprojekt och trafikarrangemang i anslutning till viktiga gruvprojekt.

Valtion Infra Oy skulle stå för det tekniska genomförandet vid finansiering av väg- och trafikinvesteringar. Stommen för Valtion Infra Oy:s verksamhet skulle utöver trafikprojekt bestå av ägande och utveckling av elnät.

Besluten om väg- och trafikinvesteringar och hur de ska finansieras fattas av riksdagen. Riksdagen skulle också besluta om ett utgiftstak som utgör en ram inom vilken projekt kan inledas på längre sikt. Utgiftstaket utgör en garanti för att de totala kostnaderna för pågående projekt stannar inom den givna ramen.

Om ett trafikledsprojekt har konstaterats vara billigare att genomföra som ett livscykelprojekt kan Valtion Infra Oy beroende på situationen vara ett sätt att sänka finansieringskostnaderna för projekt som genomförs genom livscykelmodellen.

Valtion Infra Oy skulle få huvuddelen av sin finansiering i form av projektanslag inom ut-

giftsramen ur statsbudgeten eller utanför utgiftsramen som ett lån inom staten från Statskontoret.

Av stora investeringsprojekt där man kunde utnyttja finansieringskonceptet kring Valtion Infra Oy kan som exempel nämnas byggande av Pisara-banan. Valtion Infra Oy skulle möjliggöra att köra snabbt igång sådana tillväxtgenererande viktiga projekt som en direkt budgetfinansiering inte möjliggör.

Regeringen måste genast se till att Valtion Infra Oy bildas.

Åtgärder för att trygga flygtrafiken i landskapen

Fungerande flygförbindelser är ytterst viktiga för landskapens och regionernas näringsliv och särskilt för exportindustrin. I Finland med långa avstånd är det viktigt att det finns en luftbro från landskapen antingen direkt eller via Helsingfors-Vanda flygplats till Europa och världen.

Finlands flygplatsnät upprätthålls av ett helt statsägt bolag Finavia. Statsmakten har ett särskilt ansvar för att ett flygplatsnät som täcker hela landet och landskapens flygförbindelser tryggas också i fortsättningen. Staten kan inte tillåta att tillgången till regionerna enbart ska bero på flygtrafikaktörernas egna affärsekonomiska intressen. Om flygtrafiken inte kan ord-

nas till alla landskap på kommersiell grund ska statsmakten vara beredd på att ordna trafiken genom avtal om köp av trafik.

Riksdagen godkände i tilläggsbudgeten i höst rekapisering av Finavia med 200 miljoner euro för utbyggnad och utveckling av Helsingfors-Vanda flygplats. Riksdagen förutsatte också att en del av rekapiseringen ska användas för reparationer på flygplatserna i landskapen.

Nu samtidigt som Finavia får en stor rekapisering av staten planerar bolaget stora höjningar i flygbolagens flygplatsavgifter. Konsekvensen är att det blir allt dyrare för flygbolagen att flyga till flygplatserna i landskapen och risken finns att flygtrafiken till vissa flygplatser slutar redan nästa år.

Regeringen och Finavia måste binda sig för att flygtrafiken tryggas åtminstone på nuvarande nivå till flygplatserna i landskapen och att flygtrafiken inte upphör till en enda flygplats.

Avvikande mening

Vi föreslår alltså

att finansutskottet i sitt betänkande om statsbudgeten för 2014 beaktar det som sagts ovan.

Helsingfors den 23 oktober 2013

Mirja Vehkaperä /cent
Mikko Alatalo /cent
Ari Torniainen /cent

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Underhåll av basvägnätet och enskilda vägar
Sannfinländarna erkänner att tiderna är svåra. För närvarande är statens ekonomiska situation så svår att det behövs strukturella reformer för att få pengarna räcka för underhåll av det nuvarande vägnätet. Våra utskottsrepresentanter anser att alternativa finansieringsmodeller ska övervägas och frågor i anslutning till dessa ska utredas.

Våra regeringar har försummat att investera i väg- och spårtrafiken, och regeringen Katainen är inget undantag. Sakkunniga anser att det lönar sig bättre att satsa på ordentligt underhåll nu än att tvingas till stora saneringar i framtiden. När man sparar en euro i vägunderhåll, orsakar man skador för tre euro. Samhällsekonomiskt sett är det alltså urbotat dumt att spara på fel ställe.

Vi anser att regeringen låter nationalkapitalet rinna ut i sanden. Därför föreslår vi att basväghållningen ska få 100 miljoner euro till och tidigarelagda vägprojekt 75 miljoner euro till. I ett land som vårt med långa avstånd och gles bebyggelse är välskötta vägar A och O för jämlikheten mellan medborgarna. Det skapar förutsättningar för företagen att driva verksamhet långt ute i periferin och medverkar till att Finland inte avfolkas helt och hållet.

Det är också fråga om säkerheten för trafikanterna. Tusentals barn och ungar måste färdas varje dag till och från skolan, i brist på lämpliga gång- och cykelvägar, längs livligt trafikerade vägrenar. Denna fråga bör alltid uppmärksammas när vägar byggs. På samma sätt är det alltid skäl att beakta i vilket skick gatunätet är. Sprickor i asfalten, hål och gropar på grund av erosion och försummat underhåll blir allt vanligare på våra gator.

Vi Sannfinländare anser att regeringen inte är beredd att göra de nödvändiga investeringarna i det sekundära vägnätet trots att de enskilda vä-

garna är livsviktiga för vårt land. I budgetpropositionen för 2014 föreslår regeringen bara 5 miljoner euro för enskilda vägar, vilket innebär en kraftig nedskärning på 13 miljoner euro jämfört med nivån för några år sedan. Vi anser att den summa regeringen föreslår är helt otillräcklig och det är som en våt trasa rakt i ansiktet med tanke på det lägre vägnätet. Vi föreslår därför att 10 miljoner euro av det anslag på 75 miljoner euro som vi tidigare föreslagit för tidigarelagda projekt ska användas för anläggning och underhåll av enskilda vägar.

Ett vägnät i gott skick från motorvägar ända till privata vägar i det sekundära vägnätet är ett villkor för likabehandling av medborgarna. Därför finns det anledning att höja anslaget.

Vi föreslår

att bastrafikledshållningen ökas med 100 miljoner euro och

att tidigarelagda trafikprojekt ökas med 75 miljoner euro och att 10 miljoner av anslaget ska användas för anläggning och underhåll av enskilda vägar.

Broar

I de tusen vattendragens land spelar broarna sin egen viktiga roll för det befintliga väg- och järnvägsnätets funktion. Många broar runtom i landet är i dag i uselt skick för att underhållet har försummats. På våra landsvägar finns snart gott om lastbilar med större mått och massor som utgör extra påfrestning på våra broar.

Om vi inte åtgärdar det eftersatta underhållet som ackumulerats år för år kommer en ännu mycket saftigare reparationsnota att landa på statens bord. När man sparar en euro i underhåll av broar orsakar man skador för ca fem euro. Fukt som sipprar in i broarnas grundkonstruktioner försvagar broarna och får till och med stödkonstruktioner av järn att rosta på ett sätt som skadar hela brokonstruktionen. I värsta fall mås-

te hela bron byggas om. Reparationskostnader-
na blir då betydligt högre och själva reparatio-
nerna svårare än om mindre underhållsarbeten
utfördes regelbundet.

Kollektivtrafiken

Vi anser att köp av kollektivtrafik ska hållas på
samma nivå som de är i budgeten. Det är vishet
med utvecklingen av kollektivtrafikens behov
och vid behov höjer stödet till kollektivtrafik i
form av anslagsförslag.

Särskilt viktigt är detta i huvudstadsregionen
där kollektivtrafiken ska vidareutvecklas på
grund av att folkmängden ökar ständigt och där-
med växer också efterfrågan. På motsvarande
sätt finns det risk i fråga om det övriga Finland
att pengarna inte räcker till för köp av kollektiv-
trafik i glesbygden på grund av att efterfrågan
minskar. Där anser vi att särskilt anropstrafiken
ska utvecklas. Utveckling av denna transport-
form är särskilt viktig med tanke på människor
som bor i glesbygden och behöver stöd från det
offentliga för kommunikationer.

Skattekonto

Sannfinländarnas riksdagsgrupp föreslår igen ett
system för återbäring av bränsleskatt i form av
skattekonto för att näringslivet ska kunna behå-
lla sin konkurrenskraft med hjälp av skäliga
transportkostnader.

Vi föreslår

*att återbäringssystemet för dieselskatt till
yrkestrafiken minskas med 30 miljoner
euro.*

De föreslagna skattehöjningarna av trafik- bränslen

Sannfinländarna anser att regeringen ska ta till-
baka de föreslagna skattehöjningarna av trafik-
bränslen. Med höjningen straffar regeringen de
som kör mycket i jobbet eller på grund av sin bo-
stadsort. Vi vill att bilägarna i Finland ska kun-
na ha en levnadsstandard som gör att man också
kan bo på landsbygden. Tillbakatagandet av höj-

ningarna hjälper också transportsektorn som
kämpar med ständigt stigande kostnader.

Vi föreslår

*en minskning på 115 miljoner euro till
följd av att de föreslagna skatteförhöj-
ningarna tas tillbaka.*

Farledsavgifter

Sannfinländarna är villiga att avskaffa farleds-
avgifterna för anlöp i hamnar 2014 för att för-
bättra exportföretagens konkurrenskraft. Av-
skaffningen av farledsavgifter fungerar som en
delvis kompensation för nackdelar på grund av
svaveldirektivet. Särskilt gynnsam är tidpunk-
ten nu också av den anledningen att man övervä-
ger nu också av den anledningen att man övervä-
ger nu bäst i Ryssland en eventuell omorgani-
sering av rutten för import från utlandet. En halv-
ering av farledsavgifterna i Finland skulle vara
en positiv signal till vår viktiga handelspartner.
Vi anser att regeringen bör följa hur avskaff-
ningen av farledsavgiften påverkar säkerheten i
sjötrafiken.

Vi föreslår

*en minskning med 42 miljoner euro för
avskaffning av farledsavgifterna för an-
löp i hamnar.*

Flygtrafiken i landskapen måste säkerställas

Finland har mycket att göra när det gäller att ut-
nyttja flygplatserna ute i landet. Flygtrafiken är
alltid mycket viktig för den region där den finns
och redan reguljärtrafikens existens är bra för de
lokala företagen och ökar den ekonomiska akti-
viteten. Inte minst för näringslivet är den samla-
de nyttan av flygtrafiken större än utgifterna för
den.

Finland har ett idealiskt geografiskt läge för
flygtrafiken mellan Europa och Asien. Inkom-
sterna från trafiken på Asien driver i sin tur hela
vår flygtransportinfrastruktur. Vi måste se till
vår konkurrenskraft och säkerställa att också de
lokala flygplatserna kan stå för den i europeiskt
hänseende så viktiga matartrafiken för Asienför-
bindelserna till Helsingfors-Vanda flygplats. De
regionala flygplatserna kan vidareutvecklas med

hjälp av nya förbindelser direkt till utlandet, exempelvis till nordvästra Ryssland och de nordiska länderna.

Vi föreslår

ett tillägg på 1 miljoner euro för köp av regional flygtrafik.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 23 oktober 2013

Osmo Kokko /saf

Ari Jalonen /saf

Johanna Jurva /saf