

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 7/2012 rd

Statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2013—2016

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 12 april 2012 statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2013—2016 (SRR 1/2012 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att de övriga fackutskotten kan lämna utlåtande i ärendet till finansutskottet om de så önskar.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kanslichef Harri Pursiainen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och regeringsråd Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet
- generaldirektör Juhani Tervala, Trafikverket
- direktör för trafiksystemavdelningen Suoma Sihto, Helsingforsregionens trafik HRT

- ekonomidirektör Kirsti Lehtovaara-Kolu, Finavia Abp
- direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR-Group Ab
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- vice verkställande direktör Hans Ahlström, Rederierna i Finland rf.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Meteorologiska institutet
- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Österbotten
- Destia Ab
- Lemminkäinen
- Finlands näringsliv rf
- Linja-autoliitto
- Finlands Kommunförbund
- Vägföreningen i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Kommunikationsutskottet behandlar i utlåtandet ramarna för statsfinanserna 2013—2016 utifrån sitt eget ansvarsområde, dvs. kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Riksdagen har också fått statsrådets trafikpolitiska redogörelse 2012: Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik (SRR 2/2012 rd). Utskot-

tet kommer i samband med behandlingen av den att titta närmare på de viktigaste trafikpolitiska frågorna. Därför fokuserar utskottet i detta utlåtande företrädesvis på finansieringen av bastrafikledshållningen och investeringarna i trafikförbättrande åtgärder. Ramarna för 2013—2016 kommer enligt utskottets mening att på det hela taget utgöra en långsiktigare och lämplig ram med avseende på de föreslagna investeringarna och åtgärderna.

I utskottet ligger också just nu en proposition med förslag till lag om rundradioskatt och vissa lagar som har samband med den (RP 28/2012 rd) och en proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om Rundradion Ab och lagen om statens televisions- och radiofond (RP 29/2012 rd). Utskottet kommer att ta närmare ställning till hur Rundradion Ab:s verksamhet ska ordnas och finansieras när det behandlar de två propositionerna. Regeringen har i rambeslutet på behörigt sätt beaktat den föreslagna finansieringen i form av en särskild skatt.

Finansieringsramen för förvaltningsområdet

Finansieringsramen för kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås vara 2 083 miljoner euro 2013, 1 879 miljoner euro 2014, 1 902 miljoner euro 2015 och 1 806 miljoner euro 2016. Dessutom reserveras utanför ramen 902 miljoner euro 2013, 857 miljoner euro 2014, 873 miljoner euro 2015 och 860 miljoner euro 2016, varav ca 500 miljoner euro för finansiering av Rundradion.

Jämfört med den föregående ramen ökar anslagen sammantaget med drygt 500 miljoner euro årligen under perioden 2013—2015. Stegningen i anslagsnivån beror främst på den nya modellen att finansiera Rundradion Ab, men också på att trafikprojekten får mer extern finansiering och att pris- och kostnadsnivån justerats.

För transportnätet finns reserverat ca 1 715 miljoner euro 2013, men summan trappas ner med drygt 220 miljoner euro fram till 2016. Pengarna ger mindre köpkraft, eftersom anslagen inte indexjusteras.

Rambeslutet ligger även till underlag för nödvändiga statsfinansiella sparåtgärder som samtliga förvaltningsområden ska bidra till. Det extra sparbeting som åläggs kommunikationsministeriets förvaltningsområde är beklagligt, men ligger trots allt på en acceptabel nivå om man ser till det totala sparmålet eller nivån på nedskärningarna inom månet annat förvaltningsområde. Utskottet antar att man i beslutet om fördelning av ytterligare sparbeting tagit hänsyn till den stora betydelse transportsektorn har för ett fungerande och effektivt näringsliv och för människors transportbehov i det dagliga livet.

Bastrafikledshållning

Anslagen för bastrafikledshållning ligger under hela ramperioden kring 930 miljoner euro om året. På grund av sparbesluten dras 11 miljoner euro av 2014 och 22 miljoner euro från 2015 framåt. Dessutom dras 3 miljoner euro av från statsbidraget för underhåll och förbättring av enskilda vägar från och med 2014.

Utskottet vill också i detta sammanhang poängtera hur viktigt det är att pengar finns att tillgå för bastrafikledshållning under ramperioden. Anslagen måste förslå till att hålla vägnätet i trafikerbart och säkert skick. Anslaget för bastrafikledshållning har redan under en längre tid tappat i köpkraft. Det har inte alltid räckt till för små nödvändiga lokala investeringar som i praktiken ofta är ytterst kostnadseffektiva med tanke på en smidigare och tryggare trafik.

Utskottets bedömning är att man med de disponibla pengarna kan säkerställa att huvudlederna hålls i rimligt skick, men hur det sekundära och tertiära vägnätet ser ut i framtiden väcker stor oro. Om staten inte ger pengar till många små trafiksäkerhetsprojekt, cykelvägar och väg- och plankorsningar tvingas kommunerna genomföra de nödvändigaste projekten helt med egna medel. Detta i kombination med förslaget att minska statsbidraget för underhåll och förbättring av enskilda vägar med 3 miljoner euro från 2014 framåt, som ytterligare försvårar underhållet av det lokala vägnätet.

Under dessa förhållanden ställer sig utskottet bakom det viktiga principiella vägvalet i såväl den trafikpolitiska redogörelsen som ramredogörelsen, nämligen att inom finansieringen av trafiken förflytta tyngdpunkten åter från investeringar i utvecklingen av trafiknät till små investeringsprogram och underhåll inom bastrafikledshållningen. Från trafikledsinvesteringarna överförs 100 miljoner euro per år till små investeringar i och underhåll av trafiknätet från och med 2016.

Utvecklingsprojekt

Statsrådet har i rambeslutet tagit hänsyn till de trafikinvesteringar som nämns i den trafikpolitiska redogörelsen. I projektförteckningen finns listade 20 projekt som beräknas kosta 1 065 mil-

joner euro sammanlagt. Dessutom har beslut fattats om ett projekt i offentlig-privat regi (PPP-projekt) där investeringskostnaderna uppgår till 240 miljoner euro. Beslut om utveckling av gruvförbindelser och andra näringspolitiskt viktiga projekt fattas enligt ramredogörelsen separat.

Till följd av de sparbeslut som det rådande ekonomiska läget tvingat fram minskar anslagen för utvecklingsprojekt med 16 miljoner euro 2014 och med 33 miljoner euro från 2015 framåt. Men som ekonomin ser ut nu bedömer utskottet att den föreslagna investeringsnivån är adekvat. I och med att projekten som finns upptagna på listan är spridda över flera år förbättrar det förutsebarheten inom branschen och framför allt ger det verksamheten en mer långsiktig karaktär samt upprätthåller en jämn sysselsättning inom branschen. Utskottet kommer senare i vår att yttra sig närmare om de föreslagna projekten i sitt betänkande om den trafikpolitiska redogörelsen.

I det här läget är det utmärkt att listan prioriterar banprojekt, eftersom tågtrafiken börjar fungera och hålla tiderna bättre i hela landet när de platser där bannätet är överbelastat åtgärdas. Enligt information till utskottet räcker de 85 miljoner euro som reserverats för reparation av tålfarliga och mjuka ställen på huvudbanorna till att åtgärda merparten av de tålfarliga problem som järnvägstrafiken dragits med under en längre tid. Den nuvarande bristen på bankapacitet och de

särskilda problemen i fråga om järnvägsknutpunkter måste man under ramperioden försöka finna en lösning på som är finansiellt hållbar på sikt.

Men utskottet vill också påpeka att två tredjedelar av godstransporterna och mer än 90 procent av persontransporterna sker på väg. I investeringsbesluten och resurstilldelningen till bastrafikledshållningen måste tillräcklig hänsyn tas till landsvägstrafikens viktiga roll.

Också samarbetet mellan staten och de stora stadsregionerna kring markanvändning, boende och trafik är angeläget för en långsiktig och effektiv trafikplanering och konstruktion av transportvägar. Det är ett sätt att försäkra sig om att de allt knappare resurserna för utveckling och underhåll används optimalt.

Utskottet ser mycket positivt på planerna att förbättra trafiken vid östgränsen genom såväl ban- som vägprojekt. Rysslandshandeln, transittrafiken och persontransporterna ökar stadigt och kräver fungerande transportleder med tillräcklig trafikkapacitet och säkra trafikarrangemang.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 3 maj 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Arto Satonen /saml
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Ari Jalonen /saf
Kalle Jokinen /saml
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Eila Tiainen /vänt
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Reijo Hongisto /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.

AVVIKANDE MENING

Motivering

När det världsekonomisk läget är oroligt och de existerande marknadsmekanismerna hotar vittra är det viktigare än någonsin att se om vår egen ekonomi. Utan en fungerande logistik går det inte att leva och vara företagare i vårt land. Finlands geografiska läge begränsar vår konkurrensförmåga. 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.

Transportnätet i vårt land har fått förfalla redan under många år. Regeringens förslag till ramar för statsfinanserna räcker inte till för att bibehålla transportnätet ens i det skick det är nu. Sparpengar har använts för att ge konstgjord andning åt vårt vägnät och kvaliteten har fått stryka på foten bl.a. då det gäller beläggnings-tjockleken. Det har lett till att antalet vägsträckor som behöver repareras med det snaraste har ackumulerats under årens lopp. Samma gäller ett otal broar runt om i Finland. Om det eftersatta underhållet inte betas av systematiskt, kommer staten att presenteras en avsevärt högre reparationsräkning när skadorna sprider sig i vägar och broar.

Enligt vår mening är det angeläget att utveckla bantrafiken. Men det oaktat anser vi att investeringarna under ramperioden tar alltför starkt fasta på bantrafiken med hänsyn till bantrafikens andel av den totala trafiken. Det stora pro-

blemet ligger de facto i det sekundära och tertiära vägnätet, och där är regeringens satsningar inte adekvata mot bakgrund av omständigheterna. Det sekundära och tertiära vägnätet möter alla finländare vid hemdörren och tjänar också spårtrafiken.

Från trafikledsinvesteringarna kommer enligt redogörelsen årligen att överföras 100 miljoner euro till små investeringar och underhållet av trafiknätet från och med 2016. Enligt utfrågade sakkunniga handlar det inte om ett genuint anslagstillskott. Stegringen i kostnadsnivån och inflationsutvecklingen fram till ramperiodens slut kan i värsta fall vara dubbel i jämförelse med anslagstillskotten, och det betyder att väg- och bannätet kommer att försämrats ytterligare.

Genom att rusta upp nationalegendom, dvs. transportnäten, i tid värnar vi inte bara vår egendom utan också sysselsättningen. Eftersom de njugga anslagen för bastrafikledshållning inte räcker till för dessa reparationer som skulle gjuta liv i vår ekonomi och leda till tillväxt, kan vi inte instämma i utskottets utlåtande om statsrådets redogörelse om ramarna för statsfinanserna 2013—2016.

Förslag

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 3 maj 2012

Ari Jalonen /saf
Reijo Tossavainen /saf
Reijo Hongisto /saf

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