

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 9/2007 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2008

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 september 2007 en proposition om statsbudgeten för 2008 (RP 62/2007 rd) till finansutskottet för beredning. Kommunikationsutskottet har med stöd av 38 § 3 mom. i riksdagens arbetsordning i de delar den berör grundlagsutskottets förvaltningsområde beslutat lämna utlåtande om budgetpropositionen till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- byggnadsråd Juhani Tervala, kommunikationsministeriet
- direktör Aulis Nironen och ekonomidirektör Timo Hiltunen, Vägförvaltningen
- direktör Hannu Luukkonen, Luftfartsförvaltningen

- investeringsdirektör Kari Ruohonen, Banförvaltningscentralen
- chefen för säkerhetsavdelningen Lauri Leino, Järnvägsverket
- generaldirektör Samuli Haapasalo, Finavia Luftfartsverket
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- utvecklingsdirektör Esko Pyykkönen, Vägafärsverket Destia
- vice verkställande direktör Veikko Vaikkinen, VR-Group
- specialrådgivare Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv
- ombudsman Timo Koskinen, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägföreringen i Finland.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— Finnish Commuter Airlines Oy.

PROPOSITIONEN

För kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås anslag om sammanlagt 2 090 miljoner euro, vilket innebär en ökning med 262 miljoner jämfört med 2007 års egentliga budget. Beloppet på den avgiftsbelagda verksamheten hos ämbetsverk och institutioner inom förvaltningsområdet samt övriga nettobudgeterade in-

täkter beräknas till ca 184 miljoner euro. Den helhetsfinansiering som står till buds beräknas vara 2 274 miljoner euro. Fullmäktigebeslut om nya vägprojekt och sådana som är under arbete innebär under de efter budgetåret närmast följande åren bidragsförbindelser om 1 426 miljoner euro.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Farledsinvesteringarnas planmässighet

I sitt utlåtande¹ om Statsrådets reviderade ramar för statsfinanserna 2008—2011 framhåller utskottet att planeringen av trafikledsinvesteringar måste spänna över en klart längre period än en regeringsperiod. Den nuvarande finansieringen som baserar sig på budgetramar som sträcker sig över en regeringsperiod samt årliga budgetar och tilläggsbudgetar leder till att farledsinfrastrukturen byggs upp cyklistiskt och byggnadsprojekt uppskjuts t.o.m. trots redan fattade beslut. På detta sätt blir varken finansieringsnivån eller finansieringsmetoden ekonomiskt ändamålsenlig.

Enligt de uppgifter som utskottet fått bör man höja farledsinvesteringarnas nivå med hundratal miljoner euro. Utskottet påpekar att farledsinvesteringarnas nivå är låg och anser att den bör höjas avsevärt.

För att utvinna största möjliga samhällsnytta bör farledsinvesteringarna planeras helhetsbetonat och på lång sikt så att man sparar i helhetsutgifterna, optimerar investeringarna och använder markbyggnadsbranschens resurser på ett ändamålsenligt sätt. Regionala väg- och farledsinvesteringar är nämligen av största vikt för regionernas utveckling och näringslivets konkurrenskraft. Farledsinvesteringar innebär p.g.a. sina positiva ekonomiska, sociala och regionala verkningar en satsning i framtiden. Utskottet påminner om att farledsinvesteringarna i transporter på land, i luften och till sjöss måste betraktas ur ett långsiktigt och övergripande perspektiv. Man måste komma ihåg att de olika transportformerna och farlederna är alla viktiga för den nationella och regionala utvecklingen. T.ex. de inre vattendrägningsdjup är av stor betydelse för trävarutransporterna. Även ur ett ekonomiskt perspektiv är det befogat att låta planeringsperioderna sträcka sig över regeringsperioderna och

noggrant överväga olika finansieringsalternativ. Därför föreslår utskottet

att det i finansutskottets betänkande ingår ett uttalande där man förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att förbättra planeringen av farledsinvesteringarna så att den sträcker sig över en valperiod.

Farledsinvesteringar och bastrafikledshållning

Finansieringen av bastrafikledshållningen har redan länge legat på en lägre nivå än vad kommunikationsministeriet och farledsverken med goda grunder föreslagit. Detta leder lätt till avsevärda problem när det gäller servicenivå och trafiksäkerhet och ger upphov till ett stort behov av engångsinvesteringar.

Utskottet vill poängtera att den finansiering som föreslås i budgetpropositionen är otillräcklig och måste höjas till en tillfredsställande nivå. Finlands landsvägsnät är 78 200 kilometer långt och dess värde är 14,7 miljarder euro. Utskottet känner oro för att värdet av statens största egendomspost sjunker. Dessutom blir det svårt att med nuvarande finansieringsnivå upprätthålla och utveckla också andra egendomsposter inom bastrafikledshållningen. Därför föreslår utskottet

att det i finansutskottets betänkande ingår ett uttalande där man förutsätter en permanent höjning av anslagen för bastrafikledshållningen till den nivå som krävs för att de nuvarande bastrafiklederna ska kunna upprätthållas och utvecklas på ett förnuftigt sätt.

Basväghållning och väginvesteringar. Av basväghållningens anslag, 524,5 miljoner euro, har 232,4 miljoner euro reserverats för uppehåll och ersättningsinvesteringar. Den föreslagna finansieringsnivån räcker inte till för att uppfylla trafiksäkerhetsmålsättningarna på lång sikt. Enligt

¹ KoUU 3/2007 rd — SRR 1/2007 rd

budgetpropositionen kan huvudvägar och andra livligt trafikerade trafikleder hållas i nuvarande skick medan det lägre vägnätet förfaller och allt flera vägar kommer att vara i dåligt skick. Broarnas allmänkondition försämras och skadornas antal ökar ytterligare trots ökade anslag även om broarnas antal minskar.

Leder för lätt trafik. Utskottet oroar sig särskilt för att anslagen för basväghållning och väginvesteringar inte räcker till för att bygga leder för lätt trafik. P.g.a. förändringar i samhällsstrukturen får lederna för lätt trafik en allt större roll bl.a. i att öka trafiksäkerheten.

Privatvägar. Det statsstöd som reserverats för underhåll av privata vägar räcker inte till. Utskottet vill fästa finansutskottets uppmärksamhet vid att moment 31.25.50 i 2006 års bokslut är en miljon euro och i 2007 års budget 1 200 000 euro större än vad som nu föreslagits. Utskottet framhåller att den budgetproposition som nu är under behandling bör justeras åtminstone i motsvarande mån.

Utskottet anser dessutom att regeringen i kommande budgetpropositioner måste framföra en högre nivå för att riksdagen inte årligen ska behöva öka ifrågavarande anslag.

Vidare bör momentets grunddel ändras så att anslaget får användas också till skolning av privatvägsdisponenter och handledning av väglag. Tanken är att handledningen effektiviseras med hjälp av ett treårigt rådgivnings- och serviceprojekt för privatvägar. På så sätt skulle vägdisponenter skolas och vägdisponentnätet kompletteras i en utsträckning som motsvarar det verkliga behovet.

Banhållning. Med den finansieringsnivå som föreslås går det inte att hålla det nuvarande järnvägsnätet i ett skick som tillåter säker och effektiv trafikerad. Förseningar i banprojekten leder till negativa följdverkningar för den övriga trafiken och för omgivningen. Enligt sakkunniga som hörts av utskottet är bl.a. behovet av anslag för reparationsinvesteringar på årsnivå åtminstone tjugo miljoner euro större än det nu föreslagna.

Utskottet poängterar följaktligen att baninvesteringarna och anslagen för banhållning måste ökas avsevärt särskilt för att kunna genomföra sådana projekt som redan har fått grönt ljus, som t.ex. elektrifiering. Detta för att det ska vara möjligt att utveckla ett regionalt och logistiskt sett förnuftigt järnvägsnät.

Sjöfarten

Utskottet anser det bekymmersamt att konkurrenskraften hos fartyg som seglar under finskt flagg ständigt har försvagats i förhållande till samtliga konkurrerande länder. Transporterna till sjöss är livsviktiga för Finlands utrikeshandel och med tanke på försörjningsberedskapen är det nödvändigt att sjöfarten förblir en finländsk näring.

Branschens konkurrenskraft. De finska fartygens andel av exporten var år 2000 32,8 % medan den 2006 hade sjunkit till endast 16,9 %. I fråga om import har de finländska fartygens andel sjunkit i motsvarande mån: från över 47 % till 36,4 % år 2006. De tävlande ländernas goda konkurrenskraft inom sjöfarten får sin förklaring främst i deras gynnsamma tonnageskatte-lösningar samt ett tidsenligt och fullt stöd för besättningskostnader.

Utskottet tycker att den nuvarande konkurrenssituationen är mycket oroande med tanke på den finländska handelsflottan och sjöfararnas sysselsättning och kompetens. Den inverkar negativt på hela det inhemska sjöklustret och äventyrar landets försörjningsberedskap då 70 % av importen och 90 % av exporten transporteras av fartyg. I budgetpropositionen ingår inga sådana av EU godkända och av de konkurrerande länderna begagnade stödformer, som skulle förbättra den inhemska handelssjöfartens konkurrenssituation. Regeringsprogrammets omnämnanden om att trygga försörjningsberedskapen och sjöfartens konkurrenskraft förutsätter lagstiftningsåtgärder under loppet av år 2008. Sjöfartens verksamhetsförutsättningar kan förbättras genom att man t.ex. reformerar tonnageskatten, går in för fartygsreservering inom det nuvarande

skattesystemet samt tar i bruk investeringsstöd och/eller statsgarantier. Därför föreslår utskottet

att det i finansutskottets betänkande ingår ett uttalande där regeringen förutsetts inleda åtgärder för att förbättra verksamhetsförutsättningarna och konkurrenskraften hos den finländska sjöfarten.

Sjötrafiksäkerheten. Utskottet vill också fästa uppmärksamhet vid tryggheten av sjötrafikledningen samt vattenvägarnas servicenivå och säkerhet. Utskottet anser att anslaget nivå bör höjas så att det blir möjligt att förverkliga Sjöfartsverkets temapakets för tryggad servicenivå och sjösäkerhet på vattenvägarna. På grund av anslagsnivån som föreslås i moment 31.30.21 stiger olycksrisken samtidigt som sjötrafiken håller på att öka markant. Problemen har att göra med behovet av nya telematiska system och materiel, minskade farledsdjup och konstruktionsmässiga brister i säkerhetsanläggningar.

Tillfrågade experter har lyft fram särskilda problem som medfarna kajanläggningar som t.ex. på Skärgårdshavet hotar att stängas på grund av att man inte har råd att reparera dem. För deras del är det enligt experterna fråga om ett behov av tilläggsanslag på 200 000 euro årligen under 5 års tid.

Stöden för kollektivtrafiken

Utskottet anser i sitt utlåtande om reviderade ramar för statsfinanserna 2008—2011 att anslaget borde vara större och täcka hela valperioden för

att den ska kunna användas även för att justera biljettpiserna. Utskottet anser att utgångspunkten för den målinriktade kollektivtrafikens bas-servicenivå bör vara att trygga varje finländares möjlighet att förflytta sig till vardags. Även kollektivtrafikens positiva verkningar i fråga om att förhindra klimatförändringen är viktiga. Utskottet uppmärksammar samtidigt stöden för de stora städernas kollektivtrafik och anser dessutom att även arbetsresor som företas med andra medel än kollektivtrafik bör stödas i glesbygden och i sådana tillväxtregioner där fungerande och andamålsenlig kollektivtrafik inte finns till hands. Därför anför utskottet

att det i finansutskottets betänkande ingår ett uttalande som förutsätter ett större anslag för kollektivtrafiken som spänner över hela valperioden.

Luftfart

Flygtrafiken och flygplatsnätet i Finland är en nödvändig konkurrensfaktor i den globala ekonomin. Utskottet tycker att den regionala tillgängligheten är viktig ur ett nationellt perspektiv och framhäver vikten av att det även i framtiden ska vara möjligt att upprätthålla och utveckla det täckande flygplatsnätet i Finland.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet anför

att finansutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Helsingfors den 16 oktober 2007

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Maria Guzenina-Richardson /sd
(delvis)
Leena Harkimo /saml
Reijo Paajanen /saml

Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd
Pertti Salovaara /cent
Janne Seurujärvi /cent
Johanna Sumuvuori /gröna (delvis)
Anne-Mari Virolainen /saml
ers. Oiva Kaltiokumpu /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker och
utskottsråd Kaj Laine.