

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2021

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2021 (RP 146/2020 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 13.11.2020.

Sakkunniga

Utskottet har hört (distanskontakt)

- kanslichef Harri Pursiainen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- enhetschef Sanna Ruuskanen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Jyrki Tanskanen, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Meteorologiska institutet
- VR-Group Ab
- Neste Abp
- Finlands näringsliv rf
- Finnet-förbundet rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands Hamnförbund rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

Inget yttrande av

- Rederierna i Finland rf.

Utlåtande KoUU 9/2020 rd

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Trafiknäten och kommunikationsnäten spelar en viktig roll för nästan alla funktioner och aktörer i samhället. Utskottet konstaterar att det bör beaktas i satsningarna på trafik, transport och kommunikation.

Som helhet sett ligger anslagen under kommunikationsministeriets huvudtitel 31, cirka 3,5 miljarder euro, kvar på samma nivå som i den ordinarie budgeten för 2020. Att dämpa det eftersatta underhållet av trafiknätet, utveckla trafikledsnätet och minska utsläppen är centrala utgångspunkter i propositionen.

Bastrafikledshållning

Bastrafikledshållningen har en central betydelse med tanke på näringslivets konkurrenskraft, den ekonomiska tillväxten och bland annat uppnåendet av utsläppsmålen. Vägnätets skick spelar en stor roll särskilt för bränsleförbrukningen och utsläppen från den tunga trafiken. Genom satsningar på bastrafikledshållningen kan man stödja ekonomins livskraft och också medverka till att fler arbetstillfällen skapas. Utskottet anser att målet bör vara ett balanserat underhåll och en balanserad utveckling av trafikledsnätet i hela landet.

I trafikledshållningen prioriteras enligt propositionen åtgärder för att säkerställa den dagliga framkomligheten i trafiknätet, kvaliteten på högtrafikerade och för näringslivet viktiga delar av trafiknätet samt trafiksäkerheten och de möjligheter som digitaliseringen medför. Beträffande alla dessa åtgärder vill man ta hänsyn till målet att begränsa klimatförändringen. Utskottet anser i detta skede att en bra utgångspunkt är att i bastrafikledshållningen arbeta för att trygga trafikledernas skick, särskilt med tanke på näringslivets behov.

Anslagen för bastrafikledshållningen uppgår i propositionen till cirka 1 364 miljoner euro, vilket inbegriper en höjning på 300 miljoner euro från och med 2020 i enlighet med ett förslag från en parlamentarisk arbetsgrupp. Utskottet anser att det är mycket bra att man satsar på bastrafikledshållningen och att det eftersatta underhållet inom bastrafikledshållningen minskar något år 2020. Enligt uppgift leder den anslagsnivå som föreslagits för 2021 dock till en liten försämring av vägnätets skick. Det beror i synnerhet på det antal vägbeläggningar som den föreslagna finansieringsnivån möjliggör. Enligt uppgift behövs det uppskattningsvis cirka 50 miljoner euro i ytterligare anslag för vägbeläggning för att vägnätets skick inte ska försämrats 2021.

Utskottet är fortfarande oroat över det stora eftersatta underhållet av trafikledsnätet. På längre sikt bör målet vara att få det eftersatta underhållet att minska tydligt. Enligt uppgift hänför sig cirka 10 procent av det eftersatta underhållet av vägnätet till landsvägarnas huvudleder. Därför är det nödvändigt att satsningar i fortsättningen i allt högre grad kan riktas också till vägnätet på lägre nivå. Regeringen föreslår ett anslag på 13 miljoner euro för statsunderstöd till enskilda vägar. Utskottet är oroat över de enskilda vägarnas och det lägre vägnätets skick och konstaterar att det är nödvändigt att noga följa upp att anslagen är tillräckliga i förhållande till behovet.

Utlåtande KoUU 9/2020 rd

Enligt uppgift räcker den föreslagna anslagsnivån till att bevara bannätet i befintligt skick eller att till och med förbättra det något. Behovet av att reparera bannätets överbyggnader bedöms dock öka kraftigt mot slutet av decenniet.

Investeringar

Trafikledsinvesteringsprojekt. Utskottet anser det vara bra att man genom tilläggsbudgetpropositioner redan tidigare har kunnat starta flera nya trafikledsinvesteringar. Utskottet anser det vara bra och viktigt att dessa projekt kan fortsätta med de anslag som nu föreslås för 2021.

I fjärde tilläggsbudgeten för 2020 ingick anslag för flera väg-, ban- och farledsprojekt som åtgärder i anslutning till MBT-avtal. MBT-avtalen har ett nära samband med många utvecklingsprojekt och därför bör man se till att anslagen för dem räcker till även i framtiden.

Utskottet anser att det är av största vikt att trafikledsinvesteringarna sträcker sig över flera regeringsperioder och betonar särskilt vikten av den tolvåriga riksomfattande trafiksystemplanen med tanke på planeringen och finansieringen på lång sikt.

Insjötrafik. Utskottet anser att det också ur miljösynpunkt är viktigt att utveckla insjötrafiken och insjötransporterna. Det är mycket bra att det föreslås en fullmakt på 90 miljoner euro för att förlänga slussarna i Saima kanal. Förlängningen förbättrar verksamhetsförutsättningarna för transporterna, minskar transportkostnaderna och förbättrar dessutom sysselsättningen.

Övriga åtgärder

Stöd till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken står inför stora utmaningar på grund av covid-19-pandemin och bland annat det ökade distansarbetet. Utskottet anser att det är ytterst viktigt med tanke på medborgarnas rörelsemöjligheter, aktörerna inom transportsektorn och trafikens miljösmål att trygga och bevara en kollektivtrafik som fungerar också efter kristiden.

De sakkunniga som hördes i utskottet lyfte fram behovet av att höja anslaget för köpta trafiktjänster på grund av den betydande minskningen av passagerarantalet och biljettinkomsterna inom spårtrafiken och de extra kostnaderna till följd av coronakrisen. Utan tilläggsfinansiering finns det enligt uppgift ett klart tryck på minskningar och nedläggningar inom spårtrafiken. Kontinuiteten i kollektivtrafiken har en central betydelse med tanke på tillgängligheten till många områden och också för uppnåendet av utsläppsmålen. Det är viktigt enligt utskottet att målet är att trygga kontinuiteten i spårtrafiken i hela landet.

Utskottet välkomnar att det under momentet för köp och utveckling av tjänster inom den offentliga persontrafiken i sjunde tilläggsbudgeten för 2020 föreslås ett tilläggsanslag på 11 miljoner euro för VR:s köptrafik på grund av covid-19-utbrottet. Dessutom anvisas ytterligare 100 miljoner euro för kollektivtrafiken. Utskottet betonar att finansieringen av kollektivtrafiken bör följas noggrant i fortsättningen för att se till att trafiken fortsätter också efter kristiden.

Utsläpp från trafiken. Utskottet anser att det är bra att man i samband med alla åtgärder i budgeten har beaktat deras klimateffekter. Målet att halvera utsläppen från trafiken fram till 2030 krä-

Utlåtande KoUU 9/2020 rd

ver omfattande åtgärder. Åtgärderna bör dock väljas med eftertanke och så att de inte orsakar till exempel aktörer inom transportbranschen eller näringslivet onödiga konkurrensnackdelar eller oskäliga kostnader för medborgarna. Utskottet anser att satsningarna på färdplanen för fossilfria transporter och genomförandet av färdplanen är viktiga åtgärder nästa år.

Utskottet anser det vara bra att 3,5 miljoner euro föreslås för främjande av gång och cykling 2021.

Dieselolja för yrkestrafik. Uppskattningsvis cirka 85 procent av varorna räknat i ton transporteras på landsvägar. Vid sakkunnigutfrågningen lyfte man fram behovet av att med hjälp av yrkesdiesel, det vill säga ett system för återbäring av bränsleskatt, kompensera yrkestrafiken för skattein höjningarna de senaste åren. Det förbättrar också näringslivets konkurrenskraft.

Kommunikation

Bredbandsprojekt. För projektet Bredband för alla föreslås ett anslag på 5 miljoner euro för 2021. Under covid-19-pandemin har kommunikationsförbindelserna fått ännu större betydelse bland annat på grund av att distansarbetet ökat. Det finns dock betydande regionala skillnader i hur bredbandsuppkopplingarna fungerar, och Finland placerar sig inte särskilt bra i detta avseende ens i en jämförelse på EU-nivå. Enligt målet på EU-nivå bör ändå alla européer 2025 ha tillgång till en uppkoppling på 100 Mbit/s. Utskottet välkomnar den föreslagna satsningen på bredbandsprojekt i detta skede, men konstaterar att man i fortsättningen bör fästa särskild vikt vid att alla medborgare och företag ska ha lika tillgång till både fasta nät och bredbandsuppkopplingar som baserar sig på mobil teknik.

Cybersäkerhet. Utskottet välkomnar förslaget om ett permanent tilläggsanslag på 2,34 miljoner euro till Cybersäkerhetscentret vid Transport- och kommunikationsverket Traficom. Utskottet betonar vikten av Cybersäkerhetscentrets verksamhet och uppgifter som i stor utsträckning utnyttjar alla verksamhetsområden för att upprätthålla informationssäkerheten och den nationella säkerheten.

Cybersäkerhetscentret i Finland verkar internationellt sett med små resurser. Utskottet anser dock att centret i fortsättningen behöver en högre anslagsnivå för att rimligen kunna svara mot alla de ständigt ökande förväntningarna och samtidigt utveckla sin verksamhet på ett ändamålsenligt sätt.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 9/2020 rd

Helsingfors 3.11.2020

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Tornainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Paula Werning sd
ersättare Jukka Kopra saml
ersättare Jari Ronkainen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Utlåtande KoUU 9/2020 rd Avvikande mening 1

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Den sittande rödgröna regeringens åtgärder har saknat konsekvens under hela den innevarande valperioden. Det kommer fram på ett hårresande sätt som ansvarslöshet i regeringens agerande inom energi- och klimatpolitiken. Och i synnerhet inom transportsektorn. Till skillnad från regeringen bekymrar vi sannfinländare oss för sysselsättningen, företagsamheten och den ekonomiska tillväxten i Finland. Därför anser vi att energi- och klimatpolitiken bör stödja sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten, liksom även trafikpolitiken, och inte störa dem – vilket nu är fallet till följd av den rödgröna regeringens åtgärder. På samma sätt måste man se till att Finland i fortsättningen för en konsekvent energi- och trafikpolitik som siktar på både skäliga priser och inhemsk energi och som bättre stöder sysselsättningen, den ekonomiska tillväxten, konkurrenskraften och köpkraften.

Å andra sidan anser både vår utskottsgrupp och vår riksdagsgrupp att beskattningen och stödpolitiken bör sporra inhemska företag så att de är attraktiva och klarar sig. Man ska komma ihåg att godstrafiken på landsvägarna obestridligen är den viktigaste transportformen för varutransporterna i Finland. Därför bör stöden och beskattningen i fråga om energi- och trafikpolitiken vara transparenta och rimliga. Att trafiken löper smidigt och pålitligt är en grundläggande förutsättning för samhällets funktion. Sannfinländarna anser att staten ska se till att hela vår transportinfrastruktur är i gott skick och att både data- och trafikförbindelserna och spårtrafiken, inklusive (person)tågtrafiken, är pålitliga och fungerar. I ett land som vårt med långa avstånd och gles bebyggelse utgör ett välskött transportnät en grundläggande förutsättning för medborgarnas lika möjligheter att röra sig. Likaså ska man sörja för vägnätet på lägre nivå så att anslagen stiger för underhållet av vägnätet på lägre nivå samt för det statliga stödet till enskilda vägar. Det här är också det enda sättet att hålla hela landet bebott. Regeringen har inte tagit tillräcklig hänsyn till detta – snarare tvärtom.

Sannfinländarna arbetar också alltid för finskt arbete och företagande, vilket konstateras ovan. Därför vill vi förbättra verksamhetsförutsättningarna för basindustrin i Finland. Även det kan lyckas endast om vi har ett välskött trafiknät och farledsnät. Det skapar också verksamhetsförutsättningar för de företag som är verksamma i randsområdena i Finland. Därför föreslår Sannfinländarna i partiets alternativa budget att farledsavgifterna slopas helt. Det bör noteras att farledsavgifter inte tas ut i de baltiska länderna som konkurrerar med Finland inom transittrafiken.

Däremot har regeringens trafikpolitiska skatter och avgifter varit oskäligen gentemot de människor som är tvungna att köra mycket, antingen på grund av arbete eller bosättningsort. De här skattehöjningarna har lett till att priset för att röra sig redan har överskridit medborgarnas toleransgräns. Skattehöjningarna har också haft en negativ inverkan på många transportföretag i Finland. Därför vill vi bland annat förbättra den paraffina dieselnas ställning. Till skillnad från vår sittande rödgröna regering vill Sannfinländarnas riksdagsgrupp också hålla bilismens kostnader på en sådan nivå att det är möjligt att leva och bo i hela landet – också på landsbygden. Nu hotas det här livsviktiga behovet av oskäligen höjningar av bränsleskatten och orealistiska krav på att minska trafikutsläppen.

Utlåtande KoUU 9/2020 rd Avvikande mening 1

För det tredje accepterar vi Sannfinländare inte att centraliseringspolitik bedrivs med utsläppsminskningar som förevändning. Vi undrar hur Centern, som uppträder som ett språkrör för landsbygden, kan stå bakom sådana planer. Vi förhåller oss också negativa till att vägtullar (med undantag av för utländska tunga fordon och vägavgifter som hänför sig till dem) skulle införas i Finland genom att först kalla dem för trängselavgifter eller kilometerskatter. På samma sätt infördes bilskatten i sinom tid som en tillfällig skatt, och nu betalar vi den fortfarande, varje år. På tal om beskattning bör man också diskutera Yle och nivån på anslagen, eftersom Yle till exempel inte behöver konkurrera med kommersiella aktörer när det gäller att visa utländska underhållningsserier.

Slutligen anser vi att även de stadsboulevarderna som planeras för infartslederna i huvudstadsregionen är förödande för smidigheten i trafiken.

Sannfinländarnas riksdagsgrupp anser att regeringens agerande har orsakat skada och olägenhet i stället för nytta. Det har varit ohållbart att en efter en utsätta trafiksektorer för försök vars konsekvenser ingen vet och som det är mycket svårt eller till och med omöjligt att återta.

Transportnätet och det samlade vägnätet är en så pass stor och viktig sak att en lättvindig inställning äventyrar vårt nationella intresse – och det kan vi Sannfinländare varken tillåta eller acceptera.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan och i sitt beslut beaktar vad som sägs ovan och att finansutskottet föreslår att riksdagen godkänner tre uttalanden (***Reservationens förslag till uttalanden***):

Reservationens förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att regeringen ser till att det sekundära vägnätet på landsbygden sköts och underhålls på behörigt sätt i hela landet.
2. Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att införa dieselolja för yrkestrafik och för att säkerställa att den också kommer att vara i fotsatt användning.
3. Riksdagen förutsätter att Yle effektiviserar och omorganiserar sin verksamhet på samma sätt som andra.

Helsingfors 3.11.2020

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf
Jari Ronkainen saf

Utlåtande KoUU 9/2020 rd Avvikande mening 2

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Samhällsekonomin i Finland är nästan helt beroende av varutransporter och passagerartransporter till sjöss. Företag som exporterar finska produkter på världsmarknaden samt logistikföretag inom sjötrafiken sysselsätter tiotusentals finländare direkt och möjliggör genom underleverantörskedjan uppehälle för hundratusentals familjer. På den internationella marknaden konkurrerar vi med industriproduktionen i andra länder, och beträffande passagerartrafik med de övriga Östersjöländerna. Finland försvagar på eget initiativ sin konkurrensställning genom farledsavgiften som drabbar värdekedjan för sjötrafiken. Farledsavgiften infördes 2005 och halverades från och med 2015. Regeringen Marin inledde ett projekt för att slopa farledsavgiften som en coronakris-åtgärd men avbröt lagprojektet av okänd orsak i maj 2020.

Covid-19-pandemin har orsakat betydande problem i efterfrågan på sjötransport. Enligt de senaste studierna är utsikterna för näringslivet mycket svaga och beställningarna inom industrin sackar. Den närmaste framtiden ser inte bra ut. Det är nödvändigt att minska rederiernas driftkostnader och undvika att de hamnar i betalningssvårigheter, så att sjötransporterna kan återhämta sig så snart som möjligt efter krisen. Finland måste fatta beslut för att varaktigt förbättra konkurrenskraften i exportindustrins värdekedja. Farledsavgiften måste alltså slopas.

Kommunikationsministeriet inledde i april ett lagprojekt om att slopa farledsavgiften. Responsen från de två remissförfarandena var nästan utan undantag mycket positiv. Remissinstanserna ansåg att slopad farledsavgift skulle vara ett utmärkt sätt att stimulera industrin och å andra sidan ett sätt att varaktigt förbättra Finlands konkurrenskraft. Trots detta meddelade kommunikationsministeriet den 26 maj 2020 att regeringen hade beslutat avbryta projektet. Regeringens motiveringar är vaga.

Finländska exportföretag med högklassig kompetens och teknik har efter krisen en möjlighet att uppnå en bättre konkurrensställning på världsmarknaden. Vi kan förbättra de finska företagens möjligheter att kamma hem en del av den uppdämda efterfrågan som uppstod under krisen samt stödja de finska företagens möjligheter att exportera fler finska produkter på världsmarknaden än före krisen. Slopande farledsavgifter i sin helhet skulle ha en positiv inverkan på utrikeshandelslogistiska konkurrenskraft, sjötransporternas effektivitet, den cirkulära ekonomin när biprodukter från industrin kan transporteras för återvinning (lönsamheten för transport av lågvärdigt gods), transitotrafiken och kryssningsturismen.

Avvikande mening

Vi föreslår

att riksdagen minskar moment 11.19.06 med 48 100 000 euro för beräknade inkomster från farledsavgiften genom att slopa farledsavgiften.

Utlåtande KoUU 9/2020 rd
Avvikande mening 2

Helsingfors 3.11.2020

Kari Tolvanen saml
Jukka Kopra saml