

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 14/2012 rd

Regeringens proposition till riksdagen om stats- budgeten för 2013

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 september 2012 regeringens proposition om statsbudgeten för 2013 (RP 95/2012 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 Juha Majanen, finansministeriet
- kanslichef Harri Pursiainen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och regeringsråd Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet
- biträdande direktör Riitta-Liisa Vuorela, Kommunikationsverket
- direktör Juhani Damski, Meteorologiska institutet
- generaldirektör Juhani Tervala, Trafikverket
- avdelningsdirektör Juhani Nikula, Trafiksäkerhetsverket Trafi
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- direktör Matti Vehviläinen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland

- verkställande direktör Tero Vauraste, Arctia Shipping Ab
- direktör Jouni Karjalainen, Destia Ab
- ekonomidirektör Kirsti Lehtovaara-Kolu, Finavia Abp
- direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR-Group Ab
- utgivningsdirektör Ismo Silvo, Rundradion
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- verkställande direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- juridisk chef Marko Lahtinen, FiCom
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägföreningen i Finland
- forsknings- och utvecklingsdirektör Jyrki Kasvi, Utvecklingscentralen för Informationssamhälle rf.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Skärgårdsdelegationen
- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax
- Helsingforsregionens trafik HRT
- Proxion Train Oy
- Finlands näringsliv rf
- Finlands Lokaltrafikförbund rf
- Infra rf
- Rederierna i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

I utlåtandet behandlar kommunikationsutskottet budgetpropositionen för 2013 utifrån sitt ansvarsområde, dvs. kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Utskottet koncentrerar sig huvudsakligen på finansieringen av bastrafikledshållningen, den roll transporter och logistik spelar för Finlands konkurrenskraft och finansieringen av kollektivtrafiken.

För kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås det sammanlagt 2 953 miljoner euro 2013. Budgetpropositionen påverkas in i minsta detalj av de besparingar som det rådande ekonomiska läget tvingar landet till och som utan undantag påverkar finansieringen inom alla förvaltningsområden. Finansieringen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde ligger trots allt totalt sett på en acceptabel nivå, särskilt om man ser till besparingarna inom många andra förvaltningsområden. Utskottet påpekar att trafiksektorn spelar en framträdande roll för funktionen och konkurrensförmågan i hela vårt näringsliv och för människornas transportbehov i det dagliga livet, vilket bör beaktas i anslagsnivåerna.

Bastrafikledshållning

I propositionen har 1 693 miljoner euro avsatts för trafiknätet, varav 935,2 miljoner euro är avsett för bastrafikledshållning. Från anslaget till bastrafikledshållning finansieras bland annat underhåll av det befintliga trafiknätet, mindre investeringar, trafikkontroll, trafikplanering och egendomsförvaltning inom trafikledshållningen.

Anslaget till underhåll inom bastrafikledshållningen är 593 miljoner euro, det vill säga ett par miljoner mer än för i år. Uppskattningsvis 200 miljoner euro går till trafikunderhåll. Utgifterna för trafikkontroll är 129 miljoner euro, varav 79 miljoner ska användas till informations- och styrningstjänster. Vidare uppskattas 147 miljoner euro användas för reinvesteringar, och 75 miljoner föreslås gå till reinvesteringar i ban-nätet.

Utskottet välkomnar att styrsystemen i väg-, ban- och vattentrafiken ska förnyas 2013—2018 inom ramen för bastrafikledshållningen. Med nya styrsystem kan bland annat tågtrafiken bli punktligare och fungera säkrare, vilket är mycket välkommet.

Anslaget måste räcka till för att hålla vägnätet i trafikerbart och säkert skick, framhåller utskottet. Anslaget har dock legat på samma nivå och köpkraften har därför sjunkit en längre tid bland annat för att kostnadsnivån har stigit. Anslaget är inte bundet till index men det är däremot de fleråriga underhålls- skötselkontrakten, och det sänker den reella nivån på anslaget.

Enligt uppgifter till utskottet har en höjning med fem miljoner euro jämfört med den förra budgeten föreslagits i bastrafikledshållningen för spårtrafik. Utskottet anser det bra och välkommet att det satsas på spårtrafiken. Samtidigt påpekar utskottet att bland annat 66 procent av den interna godstrafiken är koncentrerad till vägarna. Följaktligen måste vi också kunna ta hand om vägnätet med de medel som står till buds i bastrafikledshållningen. Enligt landsvägslagen (503/2005) ska landsvägar hållas i tillfredsställande skick med hänsyn till allmän trafik.

Med de tillgängliga anslagen för bastrafikledshållning går det enligt utskottet att hålla huvudlederna i rimligt skick, men anslagssituationen för väghållning är mycket oroväckande på sikt på grund av utvecklingen i vägnätets skick och det mycket eftersatta underhållet. Regeringen räknar med att utgifterna för att sköta om vägnätet kommer att stiga med 33 miljoner euro från och med 2012 till följd av kostnadsnivån. Det årliga antalet kilometer vägar som ska få beläggning sjunker. De mest trafikerade vägarna får sannolikt beläggning i tid men förnyelsecykeln för beläggningen i det sekundära vägnätet är mycket lång. Det finns drygt 14 000 broar på våra vägar och ungefär 800 av dem är i dåligt skick. Med det föreslagna anslaget kommer de dåliga broarna att vara lika många som förr. De sakkunniga påpekade att kostnaderna för beläggning eller broreparationer kan mångdubblas om

reparationer görs först när en väg eller en bro är i mycket dåligt skick. Sammantaget sett blir reparationer billigast om de kan göras i tid.

Under dessa förhållanden ställer sig utskottet bakom det viktiga principiella vägvalet i den trafikpolitiska redogörelsen, nämligen att fokus i finansieringen av trafiken förflyttas från investeringsprogram och underhåll inom bastrafikledshållningen. Från och med 2016 ska 100 miljoner euro årligen föras över från trafikledsinvesteringar till små investeringar och underhåll. Utskottet påpekar dock att anslaget till bastrafikledshållning behöver höjas redan före överföringen, om det statsfinansiella läget tillåter det. I förekommande fall bör man kunna reagera snabbt på eventuella överraskande reparationsbehov, exempelvis lokala problem vid över- och undergångar.

Det är viktigt att inte heller glömma underhåll av farleder, restaurering av havs- och insjöfarleder eller säkerhetsanordningarnas skick, inte minst för att säkerställa sjötransporterna som är så viktiga för näringslivet. Dessutom bör transportsystemet utvecklas med hänsyn till gång- och cykelmöjligheterna. Gång-, cykel- och mopedvägarna kan utvecklas och rustas upp genom små investeringsprogram för bastrafikledshållning från och med 2016, men det finns utvecklingsbehov redan före det.

I utfrågningarna av de sakkunniga har det kommit fram divergerande uppskattningar om de nödvändiga tilläggsanslagen till bastrafikledshållning, rentav 130—150 miljoner euro. Så stora anslagshöjningar inte realistiska, menar utskottet, men tillägger att man bör satsa betydligt mer på bastrafikledshållning än det görs nu. En tänkbar metod kan vara att i fortsättningen flytta fokus ännu mer från investeringsprojekt till finansiering av väghållning, exempelvis genom omvärdering av tidsplanen för vissa investeringsprojekt.

Det vore viktigt att avsätta mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det. Extra viktigt vore det att koncentrera insatserna i synnerhet på att vända trenden i bastrafikledshållningen och på att ge-

nomföra mindre projekt som gör att trafiken flyter bättre och är säkrare. De eftersatta reparationerna är redan så många att det vore dags att planera långsiktiga och konkreta åtgärder för att de ska minska, påpekar utskottet.

Enskilda vägar

Det finns sammanlagt 358 000 kilometer enskilda vägar i Finland och de är i snitt tre kilometer långa. Ungefär 55 000 kilometer har rätt att få statsbidrag och det finns omkring 17 000 väglag som sköter vägarna. Enligt uppgift finns det nästa år uppskattningsvis 320 objekt som får statsbidrag.

I den trafikpolitiska redogörelsen sägs det att den dagliga trafikerbarheten och underhållet tryggas i hela nätet. Det sekundära vägnätets skick anpassas dock till tillgängliga anslag. I budgetpropositionen avsätts 8 miljoner euro för att underhålla och förbättra enskilda vägar 2013. För 2011 var anslaget 23 miljoner euro, och för 2012 var det 13 miljoner euro. Sänkningen kan delvis förklaras med att anslaget för enskilda vägar 2009—2011 höjdes årligen med 10 miljoner euro för förbättring av enskilda vägar som används för virkestransport. Enligt uppgifter kunde vägarna då förbättras avsevärt. År 2014 kommer statsbidraget till enskilda vägar att inte vara större än 5 miljoner euro. Utskottet har erfarit att kommunerna de senaste åren har bidragit till reparationer av enskilda vägar med 24—28 miljoner euro årligen.

Utvecklingen i finansieringen av enskilda vägar är oroväckande. Det är visserligen viktigt att pengar läggs på att hålla huvudlederna i skick, men det får inte leda till att det sekundära vägnätet, och i synnerhet de enskilda vägarna, blir eftersatta. I glesbygden är de enskilda vägarna en livsviktig infrastruktur som betjänar skogsindustri, turism, jordbruk, boende, lokala företag m.fl. Vägarna används av en stor del av medborgarna och företagen.

Redan nu är många av de enskilda vägarna enligt uppgift i så dåligt skick att de inte lämpar sig för tunga transporter och de kommer att bli ännu sämre när anslagen sjunker. Enligt utskottet är

det särskilt oroväckande att trenden med minskad finansiering till enskilda vägar i fortsättningen klart kan öka de privata väglagens betydelse och leda till allt fler enskilda vägar. De sakkunniga föreslog också att reparationer av enskilda vägar kunde ses som en typ av statlig ersättning för användningen av enskilda vägar. De enskilda vägarna spelar en stor roll för vitaliteten i synnerhet på landsbygden och glesbygden, påpekar utskottet och tillägger att anslagen måste ligga på minst samma nivå som nu om man vill att de enskilda vägarna ska vara åtminstone i samma skick som nu.

Logistikkostnader och konkurrenskraft

Överlag har transportsystemet en mycket central betydelse för hur samhället fungerar och bland annat för näringslivets konkurrenskraft och den regionala utvecklingen och sysselsättningen. Med anslagen till trafikleder kan man generera samhällseffekter av mycket olika slag.

Av de finländska företagens samlade konkurrenskraft inom handelssektorn kommer cirka en tredjedel och inom industrin cirka en femtedel från logistikhantering. Transportkostnaderna spelar en framträdande roll för kostnadsstrukturen inom industrin. I år står logistikkostnaderna för uppskattningsvis 12 procent av företagens omsättning, och transportkostnaderna står för uppskattningsvis en tredjedel av detta.

Ett av de centrala målen för trafikpolitiken bör vara att värna om att de nationella och internationella förbindelser som stöder vår konkurrenskraft och hållbar ekonomisk tillväxt kan fungera och utvecklas. Trafiken flyter inte om det är problem med vägarnas skick eller trafikflytet, och då stiger kostnaderna samtidigt som miljöeffekterna från trafiken inte kan vara optimala. Det ställer stora krav på i synnerhet bastrafikledshållningen och finansieringen av den. Utskottet framhåller att också kapaciteten inom järnvägstrafiken är en väsentlig nationell förutsättning för konkurrenskraft.

På grund av Finlands geografiska läge är utrikeshandeln praktiskt taget helt beroende av fungerande sjötransporter och av fungerande lo-

gistik när det gäller hamnar och sjöfart. Fungerande sjötransporter är därför av avgörande betydelse för Finlands näringsliv och konkurrenskraft.

För att ge fartygen i sjötrafik bättre konkurrensförmåga föreslår regeringen 81 miljoner euro i anslag, vilket är cirka 5,4 miljoner mindre än för 2012. Redan nu har vår exportindustri högre transportkostnader än många av konkurrenterna, bland annat till de viktigaste marknadsområdena ute i Europa, och det beror på våra långa transportsträckor. Också kostnaderna för sjötransporter stiger. Regeringen föreslår 38 miljoner euro under momentet för miljöstöd till fartygsinvesteringar och enligt propositionen kan en del av beloppet användas till bland annat svavelskrubbar. Utskottet menar att förslaget principiellt sett är mycket bra och värt att stödja. Enligt utredning finns det en arbetsgrupp som bland annat funderar på andra metoder för att dämpa de konkurrensförsämrande effekterna av svaveldirektivet. Förhoppningsvis överväger arbetsgruppen eventuella metoder förbehållslöst och försöker dämpa kostnadsökningarna med en bred metodarsenal för att konkurrenskraften i primärindustrin ska kunna tryggas också i fortsättningen. Dessutom måste den kommande sjötrafikstrategin gå in på frågan hur kostnaderna inom sjötrafiken kan fås ner.

Farlederna måste absolut kunna trafikeras smidigt året om, och det är extra viktigt för transporter utomlands. Utskottet lyfter fram betydelsen av att förutsättningarna för fungerande isbrytning säkerställs när sjötrafiken ökar. Det gäller att särskilt se till att väg- och järnvägsförbindelserna till hamnar med stor relevans för utrikeshandeln och logistiken fungerar och att så långt som möjligt beakta detta i fördelningen av anslagen.

Vårt näringsliv måste ha förutsättningar att bedriva verksamhet som är konkurrenskraftig i ett globalt perspektiv. Utskottet understryker i synnerhet att de höga transportkostnaderna och övriga logistikkostnaderna måste fås ner för att kompensera för det underläge Finlands geografiska läge medför i förhållande till exempelvis de centraleuropeiska länderna. Intelligent

transporter kan vara ett sätt att minska kostnaderna. Utskottet noterar samtidigt att intelligenta transporter nästan inte alls behandlas i budgetpropositionen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en mycket viktig form av basal samhällsservice med avseende på dels lika möjligheter för människor att röra sig, dels uppfyllelsen av miljömålen. Utskottet anser att ökad användning av kollektivtrafik bör vara det tydliga målet.

Anslaget för köp och utveckling av kollektivtrafik är oförändrade i hela landet och ligger således på omkring 99 miljoner euro. Fördelningen är den att 33,6 miljoner euro går till köp av fjärrtrafik med tåg och nattågstrafik till Kemijärvi, medan 9,7 miljoner euro avsatts för köp av närtrafik med tåg. Den andel som går till köp, prisskyldigheter och utveckling av regional och lokal trafik är 31,6 miljoner euro. Sammanlagt 4,1 miljoner euro går till köp av flygtrafik, Kvarckentrafiken, utvecklingsprojekt och mobilitetsstyrning. I det totala anslaget ingår 10,25 miljoner euro för att stödja kollektivtrafiken i så kallade stora stadsregioner och 10 miljoner euro till kollektivtrafikstöd till medelstora stadsregioner.

Det generella målet för kollektivtrafiken i de fyra största stadsregionerna (Helsingfors, Tammerfors, Åbo och Uleåborg) är enligt propositionen att få fram kollektivtrafik som kan konkurrera med privatbilismen, särskilt beträffande arbetsresande. De medelstora stadsregionerna ska satsa på ett attraktivt kollektivtrafikutbud och övriga områden på basal kollektivtrafik. Utskottet välkomnar dessa generella mål. Det kan dock krävas stora ansträngningar för att nå målen med de föreslagna anslagen. Reellt sett har anslagen till kollektivtrafiken sjunkit i flera år, bland annat för att kostnadsutvecklingen inom området rentav varit snabbare än den allmänna kostnadsutvecklingen. Därför anser utskottet att målet bör vara att öka anslaget till köp av kollektivtrafiktjänster.

I likhet med regeringsprogrammet understryker utskottet betydelsen av stödet till kollektiv-

trafiken i stora stadsregioner. Stödet till kollektivtrafik i stora städer föreslås vara 10,25 miljoner euro. Enligt uppgifter till utskottet är anslaget ungefär 1—3 procent av de totala offentliga anslagen till stora städer, när städernas eget nettostöd till kollektivtrafiken är omkring 300 miljoner euro. Störst möjlighet till ökad användning av kollektivtrafik har stora och medelstora stadsregioner där pendeltrafiken är störst, menar utskottet. Där går det också att få störst uppfyllelse av miljömålen. Kollektivtrafikstödet till stora städer är principiellt viktigt, anser utskottet, men påpekar att anslaget är mycket litet jämfört med kommunernas egna satsningar och trafikvolymerna. Av anslaget ska 10 miljoner euro gå till stöd för kollektivtrafiken i våra medelstora städer. Utskottet välkomnar att propositionen kräver att städerna för att få stöd verkligen förbinder sig att utveckla kollektivtrafiken.

Små stadsregioner, glesbygd och landsbygd ska enligt regeringen satsa på basal kollektivtrafik. Denna basala servicenivå betraktas utifrån transportsystemet och för att uppfylla servicenivån räcker det med att passagerarna kommer fram genom att anlita ett trafikmedel. Problemet på landsbygden och i glesbygden är det krympande befolkningsunderlaget, som urholkar möjligheterna till lönsam kollektivtrafik. Om adekvata kollektivtrafiktjänster inte uppstår på marknadsmässiga villkor, måste en basal servicestandard garanteras genom köp av tjänster och genom tillräckligt stora resurser. Exempelvis möjligheterna till anropsstyrd kollektivtrafik och skjutsgaranti måste förbättras så att de tillgodoser behoven i glesbygder och på landsbygden. För glesbygden bör man få fram metoder för att ordna kollektivtrafik på basal servicenivå, som alltså är målet, kostnadseffektivt och genom samarbete mellan flera aktörer. Utskottet understryker särskilt att kollektivtrafiken mellan kommuner och centralorter i landskapen måste fungera. För att nå målet bör det tas fram ett gemensamt biljetsystem, och olika former av kollektivtrafik måste samarbeta.

Flygtrafiken är en väsentlig del av det interna transportsystemet och kontakterna med utlandet i persontrafiken. Enligt propositionen ska flyg-

trafik kunna köpas in till orter dit det är längre än tre timmar med tåg. Också mindre flygplatser kan ha stor regional betydelse, och bland annat för de lokala företagen kan det vara av avgörande betydelse att också flygplatserna i landsorten kan ha kvar sina internationella förbindelser.

Vad gäller förbindelsefartygen i skärgården är det positivt att de livsviktiga trafikförbindelserna för de som bor och/eller arbetar i skärgården sannolikt kan ordnas med anslaget på 12,7 miljoner euro, enligt vad utskottet erfar.

Också MBT-avtalen mellan staten och de stora stadsregionerna är angelägna för långsiktig och effektiv trafikplanering och konstruktion av transportvägar. För att målen i avtalen ska utfalla bättre vore det på sin plats att försöka få fram instrument för att göra avtalen mer bindande.

Utskottet vill påminna om att köpkraften i fråga om finansieringen av kollektivtrafik enligt den trafikpolitiska redogörelsen ska säkras i skiftet mellan två regeringar genom en nivåhöjning motsvarande kostnadsökningen. Det är helt klart en förbättring jämfört med tidigare då köpkraften sjönk väsentligt när kostnaderna steg.

För närvarande sitter en arbetsgrupp som ska bedöma hur offentliga anslag till kollektivtrafik bör fördelas mellan regioner, transportformer och servicenivå. Utskottet ser mycket positivt på att arbetsgruppen också ska söka lösningar på fördelningen av kostnaderna för kollektivtrafik mellan stat och kommuner.

Återbäring av bränsleskatt till yrkestrafiken

Det är av största vikt att näringslivet i Finland får möjligheter att förbättra sin konkurrenskraft i relation till konkurrenterna genom lägre transport- och logistikkostnader. Samtidigt vill utskottet peka på de styreffekter beskattningen har på trafiken, och i synnerhet på effekterna av skattelösningar och andra ekonomiska styrmedel för transportbranschen som är livsviktig för vårt land. Bland de problem som drabbar transportbranschen i dag märks bland annat högre kostnader, ökande svart sektor och i viss mån ojämlika villkor för den finländska och utländska transportbranschen.

På senare år har priset på dieselbränsle stigit mycket, och höjningen av bränsleskatten i början av året 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.

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 anser att skattekonto eller något annat liknande återbäringssystem för dieselskatt kunde vara ett bra verktyg för att minska logistik-kostnaderna och förbättra lönsamheten. Frågan bör bedömas så snart som möjligt.

Vissa andra synpunkter

Utskottet framhåller rent allmänt att det behövs kontinuitet och långsiktig planering i fördelningen av bidrag till trafikprojekt för att garantera att projekten genomförs kostnadseffektivt över hela linjen. Reparationen av bansträckan Seinäjoki—Uleåborg ska enligt planerna vara klar 2017, men utskottet anser att tidsplanen fortfarande är för lång med avseende på trafikbehoven. Det vore på sin plats att utvärdera om det finns möjligheter att skynda på projektet eftersom det är av stor vikt för hela landet.

Utskottet ser mycket positivt på att den utdragna beredningen och alla förhandlingar om verksamheten, finansieringen och tillsynen över Rundradion nu har resulterat i ett slutligt avgörande. Den nya finansieringsmodellen betyder enligt uppgift att Rundradions inkomster i år sjunker med mellan 100 och 120 miljoner euro från tidigare år. Underskottet kommer i första hand att finansieras med lån. Med hänvisning till erhållen utredning framhåller utskottet att telefons- och radiofonden ska ha kvar omkring 11,4 miljoner euro och att man därför bör ta ställning till om en del av beloppet kan överföras till Rundradion för att minska bolagets underskott.

I överensstämmelse med den trafikpolitiska redogörelsen har kommunikationsministeriet tillsatt en arbetsgrupp för att utreda om prissättningen på olika transportformer kan förbättras. Arbetsgruppen ska analysera avgifter och skatter för alla transportformer och lägga upp en långsiktig strategi för prissättningen på trafiken. Dessutom ska en annan arbetsgrupp se över farledsavgifterna inom sjöfarten. Här hänvisar utskottet till sitt betänkande KoUB 7/2011 rd — RP 65/2011 rd om ändring av lagen om farledsavgift och påpekar att lagstiftningen om farledsavgifter bör revideras med målet att fartygens

miljöegenskaper, den faktiska användningen av isbrytning och kostnadstrycket inom branschen beaktas. Arbetsgruppernas arbete och resultaten av deras arbete spelar en mycket stor roll för den framtida finansieringen och utvecklingen av trafiken.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet anför

att finansutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Helsingfors den 18 oktober 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Arto Satonen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Ari Jalonen /saf
Kalle Jokinen /saml (delvis)
Jukka Kopra /saml (delvis)
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.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Budgetpropositionen tar inte hänsyn till utvecklingsbehoven i hela landet. Trafikprojekten koncentrerar sig uteslutande på stadsregioner, transportprojekt och kollektivtrafik i stora stadsregioner samt spårtrafik och huvudleder.

I den trafikpolitiska redogörelsen från förra valperioden ingick godkända trafikledsprojekt i den så kallade andra korgen, men de har inte alls beaktats. Stick i stäv med regeringsprogrammet har till och med redan påbörjade investeringsprojekt avbrutits.

Avsaknaden av långsiktighet i trafikpolitiken kommer på ett krasst sätt fram i det faktum att man redan nu håller på att omvärdera redan beslutade barstrafikledsprojekt och dela upp dem i mindre delar. Denna kursändring är skadlig om man ser till underhållet av trafiklederna. Näringslivet och kommunerna har litat på att beslutet håller och lagt upp sina investeringsplaner och planläggningslösningar utifrån det. Staten gör sig själv till en opålitlig aktör.

Den trafikpolitiska strategin är fel dels med tanke på trafiklederna och regionernas och människornas behov, dels med tanke på tillväxten i samhällsekonomin. Våra trafikleder förfaller och de eftersatta reparationer ökar. Utan skrupler utnyttjar regeringen trafikpolitiken som sitt instrument i sin policy för att tömma tätorterna och landsbygden.

Budgetpropositionen tillgodoser inte behovet att utveckla trafiklederna

Också spårtrafiken behöver utvecklas, men uppdelningen av utvecklingsprojekten i vägprojekt och banprojekt motiveras inte av vare sig persontrafikvolymerna eller industrins transportbehov.

Mätt i ton och mätt i ton per kilometer sker upp till 90 respektive 68 procent av de inhemska godstransporterna på väg. Persontransporterna sker till 89 procent på väg. Dessutom blir järn-

vägsnätet aldrig så heltäckande att det kan betjäna människor i alla regioner och tillgodose näringslivets behov på lika villkor. Trafiken utanför städerna löper till stor del i vägnätet.

Bastrafikledshållningen

Anslagen till bastrafikledshållning är otillräckliga. Vägnätet blir nedgången i ännu snabbare takt när anslagen läggs på is och nedskärningar görs under kommande år. De ökade kostnaderna förvärrar bara det finansiella underskottet. Nu går regeringen mot sitt eget program.

Det utlovas en höjning av anslagen för bastrafikledshållning, men först 2016. Regeringen vill vältra över ansvaret för bastrafikledshållningen på nästa regering utan att ens kunna besluta om dess politik.

Det behövs 100 miljoner euro till för bastrafikledshållning redan nästa år. Det är nödvändigt för att hålla trafiklederna i behörigt skick, för näringslivet och för trafiksäkerheten.

Det sekundära vägnätet och de enskilda vägarna

I den trafikpolitiska redogörelsen ingår principen att det sekundära vägnätets skick anpassas efter finansieringen och att servicestandarden i nätet försämrats. Regeringen försöker i praktiken vältra över en allt större del av ansvaret för att underhålla det sekundära vägnätet på kommunerna, vilket är helt fel med hänsyn till den kommunala ekonomin och uppgiftsfördelningen mellan kommuner och stat.

Regeringen skär drastiskt i anslagen till underhåll av enskilda vägar. Den tar ingen hänsyn till att de enskilda vägarna spelar en stor roll för trafiknätet. Anslagen till enskilda vägar måste höjas med 15 miljoner euro.

Köp av regional och lokal buss- och taxitrafik

Redan för i år skars anslagen till kollektivtrafiken på landsbygden ner. Regeringen fortsätter

på samma nedskärningslinje trots att riksdagen i december i fjol godkände ett extra anslag och införde en tydlig skrivning för kollektivtrafiken på landsbygden.

På grund av nedskärningarna har drygt tusen bussturer försvunnit på landsbygden utan att regeringen har erbjudit något ersättningssystem. Under förra valperioden togs planer på garanterade skjutsar i glesbygden fram, men de har nu getts på båten. Och kollektivtrafikbehoven på landsbygden har gömts undan i en arbetsgrupp.

Stödet till kollektivtrafik på landsbygden måste höjas med tre miljoner euro.

Logistikkostnaderna

I regeringsprogrammet finns bättre villkor för närings- och regionutvecklingen inskrivet som mål i regeringsprogrammet. När det kommer till transportkostnader har regeringen antingen gått mot sina egna mål i regeringsprogrammet eller inte reagerat på de utmaningar som i värsta fall förstör Finlands konkurrensförmåga och företagens lönsamhet.

Så har det gått för de regionala transportstöden som är så viktiga för företagsamheten i bland annat norr. De har skurits ned med 60 procent för i år. Vi har fått uppgifter om att arbets- och näringsministeriet har planer på att avskaffa transportstöden. Det vore dödsstöten för företag i regioner med långa avstånd när bränslepriserna stiger samtidigt. Det konstiga är att Sverige samtidigt har höjt sina regionala transportstöd. I stället för att dra ner på stöden måste anslagen höjas med fem miljoner euro.

Vår utskottsgrupp håller med majoriteten i utskottet om att de höjda bränslepriserna är till skada för yrkestrafiken. Bränslepriserna har stigit på grund av regeringens skattepolicy och eurons försvagade värde i förhållande till dollarn. Som det ser ut nu kommer bränslepriserna att fortsätta stiga om inga åtgärder vidtas. Vi vill också påpeka att det försvårar vardagen på landsbygden och i glesbygden eftersom man måste använda egen bil i brist på kollektivtrafik. I motsats till utskottet uppmanar vi inte utan förutsätter att riksdagen inför ett system med åter-

bäring av bränsleskatt, åtminstone till yrkestrafiken.

I sitt program utfäster sig regeringen att arbeta för att miljö- och klimatkraven på sjöfarten inte orsakar de finländska företagen oskäliga kostnader eller en ojämlig konkurrenssituation inom EU och i förhållande till aktörer utanför EU. Vi vill påpeka att regeringen är mycket återhållsam i sitt sätt att gardera landet inför de konsekvenser svaveldirektivet kommer att ha för handelssjöfarten när det träder i kraft på Östersjön 2015. I värsta fall raserar det utrikeshandeln som är grunden för vår samhällsekonomi.

I dagens läge är också höjda farledsavgifter till skada för sjöfarten. Vi här i Finland bör med alla medel försöka förbättra sjöfartens konkurrenskraft och få ner transportkostnaderna. Arbetet med en genomgripande översyn av lagen om farledsavgift bör inledas så snart som möjligt.

Valtion Infra Oy bör finansiera stora trafikledsprojekt

Stora investeringsprojekt för trafikleder finansieras via statsbudgeten från samma moment som anläggande och normalt underhåll av trafikleder av olika slag.

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

Kopplingen till statsbudgeten har resulterat i att trafikleder inte har kunnat byggas i jämn takt. Projektet 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 kan erbjuda ett nytt finansiellt instrument. Företaget kan stå för det tekniska genomförandet vid finansiering av väg- och trafikinvesteringar. Riksdagen ska besluta om väg- och trafikinvesteringar och hur de ska finansieras. Det ska vara en partnerskapsmodell som erbjuder privata 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 växa för oss. Projekt som förbättrar tillväxt och sysselsättning på både lång och kort sikt ger pensionsbolagen nytt kapital att investera när de får in pensionspremier.

Regeringen måste genast se till att Valtion Infra Oy bildas.

Rörliga polisen och trafiksäkerheten

Hög trafiksäkerhet kräver att många faktorer funkar. Det behövs bland annat underhåll av vägar och andar leder, trafikupplysning, åtgärder för att förebygga farliga situationer i trafiken och bra trafikövervakning.

I den pågående omstruktureringen av polisförvaltningen har regeringen beslutat dra in trafikenheten, enheten för bekämpning av grå eko-

nomi och rörliga polisen som övervakar tung trafik. Beslutet grundar sig uteslutande på sparåtgärder utan att effekterna har bedömts.

Om rörliga polisen dras in, är risken stor att övervakningen på fältet, utvecklingen av trafikövervakningen och trafikutbildningen körs i botten. Reformen tar inte heller hänsyn till de ökade trafikströmmar som en eventuell visumfrihet mellan Finland och Ryssland kan föra med sig.

Rörliga polisen bör inte dras in utan att en oberoende part får göra en bedömning av vilka konsekvenserna är för övervakningen och utvecklingen av trafiksäkerheten.

Förslag

Vi föreslår

att finansutskottet i betänkandet om statsbudgeten för 2013 beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 18 oktober 2012

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

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Underhållet av vägnätet

Flera 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. Sparar man en euro i brounderhåll, orsakar man skador för fem euro. Samhällsekonomiskt sett är det alltså urbotadumt att spara på fel ställe.

Vi anser att regeringen låter nationellt kapital rinna ut i sanden. Därför föreslår vi att basvaghållningen ska få 100 miljoner euro till. Det räcker till för att hålla våra vägar i befintligt skick. 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.

Vi Sannfinländare anser att regeringen inte är beredd att göra de nödvändiga investeringarna i det sekundära vägnätet. I budgetpropositionen för 2013 föreslår regeringen bara 8 miljoner euro för enskilda vägar. Ett vägnät i gott skick från motorvägar ända till enskilda vägar i det sekundära vägnätet är ett villkor för likabehandling av medborgarna. Därför finns det anledning att höja anslaget rejält.

Vi föreslår

— att anslaget för bastrafikledshållning ökas med 100 miljoner euro och

— att anslaget för anläggning och underhåll av enskilda vägar ökas med 5 miljoner euro.

Skatten på drivmedel

Vi Sannfinländare anser att drivkraftsskatten på dieseldrivna bilar, dvs. dieselskatten, måste avskaffas. Syftet med den har framför allt varit att

jämna ut den fördel som dieselsbilsägarna har av den mer fördelaktiga beskattningen. I dag kostar dieselolja nästan lika mycket som bensin så det finns ingen orsak längre att ha en dieselskatt, anser vi. Med skatten straffar regeringen de som kör mycket i jobbet eller på grund av sin bostadsort. Vi vill att bilägarna i Finland ska kunna ha en levnadsstandard som gör att man också kan bo på landsbygden. Om dieselskatten försvinner, hjälper det också transportsektorn som kämpar med ständigt stigande kostnader. Dessutom ökar efterfrågan och köpkraften förbättras här hemma.

Sannfinländarnas riksdagsgrupp känner stor oro för transportkostnaderna inom näringslivet och vi ställer oss bakom förslaget om återbäring av bränsleskatten för att näringslivet ska kunna behålla sin konkurrenskraft med hjälp av skäliga transportkostnader. Kilometerersättningarna är en annan viktig fråga för näringslivet och vi föreslår att finansutskottet tar sig an frågan.

Vi föreslår

— att skatteinkomsterna reduceras med 304 miljoner euro till följd av att drivkraftsskatten avskaffas.

Flygtrafiken i regionerna måste säkerställas

Finland har mycket att göra när det gäller att utnyttja 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 aktiviteten. Inte minst för näringslivet är den samlade nyttan av att flygplatsen finns till större än utgifterna för den.

Finland har ett idealiskt geografiskt läge för flygtrafiken mellan Europa och Asien. Inkomsterna 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 Asienförbindelserna 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.

Ersättningarna för översvämningsskador

Senaste tidens exceptionellt stora översvämningar i Österbotten och norra Satakunta har övertygande visat att vi måste räkna med betydligt större resurser för ersättningar. Översvämningarna har tillfogat enskilda vägar och broar avsevärda skador. Det är rimligt att människor i nödens stund inte i första hand måste tänka på

ekonomiska frågor utan kan lita på att de får snabb hjälp från staten för att reparera översvämningsskadade vägar och broar. I en tilläggsbudget måste staten precisera beloppet för översvämningsskadorna när det står klart hur stora de faktiska ekonomiska skadorna är.

Vi föreslår

— att anslaget för att ersätta skador orsakade av exceptionellt stora översvämningar ökas med 5 miljoner euro.

Förslag

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 18 oktober 2012

Ari Jalonon /saf

Osmo Kokko /saf

Reijo Tossavainen /saf