

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 5/2014 rd

Regeringens proposition till riksdagen om stats- budgeten för 2015

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 19 september 2014 regeringens proposition om statsbudgeten för 2015 (RP 131/2014 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
- kanslichef Harri Pursiainen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto, trafikråd Riitta Viren och kommunikationsråd Elina Normo, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Kristiina Tikkala, Trafikverket
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund

- verkställande direktör Suvi Rihtniemi, Helsingforsregionens trafik HRT
- direktör Jouni Karjalainen, Destia Ab
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands Näringsliv rf
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Bussförbundet rf
- chef för experttjänster Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- förvaltningschef Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto
- verkställande direktör Jarmo Matilainen, Finnet-förbundet rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra rf biträder Byggnadsindustrin RT rf.

Dessutom har skriftliga yttranden lämnats av

- VR-Group Ab
- FiCom rf
- Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry
- Vägföreningen i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Förvaltningsområdets anslag

I detta utlåtande behandlar kommunikationsutskottet budgetpropositionen för 2015 utifrån

kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Utskottet koncentrerar sig framförallt på finansieringen av bastrafikledshållningen, den roll transporter och logistik spelar för Finlands

konkurrenskraft samt på finansieringen av bredbandsbyggandet och kollektivtrafiken.

För kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås sammanlagt 2 854 miljoner euro 2015. Av detta står anslaget för trafiknätet för 1629 miljoner euro, vilket innebär en minskning på fem procent jämfört med 2014. För stöd till trafiken och köp av tjänster disponeras 208 miljoner euro, för myndighetstjänster för trafiken 49 miljoner euro och för kommunikationstjänster och kommunikationsnät samt stöd för kommunikation avdelas 546 miljoner euro. Det föreslås att anslaget för forskning uppgår till 45 miljoner euro.

Under momentet för utveckling av trafikledsnätet föreslås fullmakter på sammanlagt 246 miljoner euro för byggande av nya trafikleder, vilket är 162 miljoner euro mer än fullmakterna för innevarande år. Utskottet påpekar också att för att få fart på tillväxten föreslog regeringen i slutet av sommaren fullmakter på sammanlagt 52 miljoner euro för trafikledsprojekt i den andra tilläggsbudgeten. Det är bra att sex nya projekt kan inledas under finansieringsperioden och att den projektvisa finansieringen kan till vissa delar justeras en smula uppåt, t.ex. på grund av större reparationsbehov än man räknat med. Utskottet menar att investeringar i infrastrukturen kan också ha en avsevärd stimulerande effekt och att staten får tillbaka en betydande del av satsningarna i form av olika avgifter och skatter. Med finansiering av och investeringar i trafiken kan man öka den ekonomiska tillväxten, förbättra sysselsättningen och skapa samtidigt framtidstro. Enligt utredningar under den senaste tiden är bl.a. entreprenadpriserna för tillfället lägre än tidigare och tidpunkten skulle också i övrigt vara gynnsam för offentliga investeringar.

Utskottet är medvetet om att nivån på trafikanslagen alltid är en kompromiss mellan andra behov i samhället och i ett svårt ekonomiskt läge måste finansieringsnivån nödvändigtvis prutas ned. Utskottet understryker dock starkt att det finansiella läget för bastrafikledshållningen under ramperioden och på längre sikt är synnerligen oroväckande. När anslagen för trafik och särskilt för bastrafikledshållningen bestäms bor-

de man ta hänsyn till den stora betydelse transportsektorn har för andra förvaltningsområden, näringslivets konkurrenskraft och människors transportbehov i det dagliga livet. Även kommunikationssektorn och kommunikationsnäten spelar idag en viktig roll för ett fungerande samhälle och de möjligheter som sektorn erbjuder olika förvaltningsområden är i lång utsträckning outnyttjade. Enligt utskottet ska detta avspeglas i den framtida finansieringen av denna sektor.

Kommunikationsutskottet understryker starkt betydelsen och verkställandet av den trafikpolitiska redogörelse som godkänts av riksdagen både när det gäller trafikpolitiska strategiska val och planeringen och inriktningen av finansieringen. Det är nödvändigt att reagera på tydliga förändringar i förhållandena också i genomförandet av projekt. Det gäller dock att hålla fast vid riktlinjerna i redogörelsen och t.ex. de projekt som beslutats i redogörelsen ska inledas och genomföras som planerats om det inte finns särskilt vägande skäl för förändringar.

Bastrafikledshållningen

Utskottet anser att anslagsnivån för bastrafikledshållningen är helt otillräcklig. I budgetpropositionen har för 2015 reserverats 907 miljoner euro för underhåll av trafiknätet, vilket är ca 8 procent mindre jämfört med 2014. Av anslaget går 382 miljoner euro till dagligt underhåll, 336 miljoner euro till underhåll, 180 miljoner euro till trafiktjänster och 73 miljoner euro till förbättringar.

I propositionen anvisas 510 miljoner till väghållning, 311 miljoner till banhållning och 86 miljoner till farledshållning. Det är bra och nödvändigt att de projekt som inletts under tidigare år och som gäller bl.a. styrsystem för trafik och reparation av banor på områden med tjälskador osv. fortsätter enligt planerna, menar utskottet.

Det är bra att den ursprungliga nedskärningen på 100 miljoner euro i rambeslutet på momentet för bastrafikledshållningen har minskats med 30 miljoner euro. Sammantaget är det dock ytterst beklagligt att finansieringen minskar med

83 miljoner euro jämfört med finansieringsnivån i budgeten för 2014 trots trafiknätets kontinuerliga försämring och den stigande kostnadsnivån. Utskottet påpekar att t.ex. Sverige gör dubbla ekonomiska satsningar jämfört med Finland och att man i Finland borde på längre sikt försöka minska den här skillnaden.

Enligt propositionen säkerställs genom trafiknätet att det centrala trafikledsnätet är i ändamålsenligt skick och att hela nätet är dagligen trafikerbart och har en tillräcklig underhållsnivå. Särskild vikt läggs vid åtgärder som förbättrar spårtrafikens punktlighet och driftsäkerhet. Enligt motiveringen försämras det övriga belagda vägnätets och grusvägarnas skick avsevärt, vilket leder till allt fler hastighets- och viktbegränsningar. Antalet landsvägs- och järnvägsbroar som är i dåligt skick och de trafikbegränsningar som föranleds av banhållningen ökar, särskilt på det trafiksvaga bannätet. Enligt utredningen till utskottet kommer finansieringsnivån för bannätet innebära utmaningar för bibehållandet av järnvägsnätets servicenivå. Tjälskador och de föråldrade tekniska anordningarna kommer att i fortsättningen försvåra också den dagliga trafiken.

Enligt utredningen försämras de belagda vägnarnas skick delvis också på det centrala men speciellt på det lägre vägnätet. Målet för de belagda vägnarnas del 2015 är att i framkomlighetsklasserna i dåligt skick och i mycket dåligt skick på det centrala vägnätet skulle finnas högst 850 kilometer och på det övriga vägnätet 6 100 kilometer medan utfallet för 2013 var 850 kilometer på det centrala vägnätet och 4 150 på det övriga vägnätet. Av det belagda vägnätet utanför det centrala vägnätet är ca 10 procent i dåligt skick, men redan 2015 skulle denna andel bli uppskattningsvis 15 procent. Det här innebär samtidigt att sänkta hastigheter kommer att behövas på en mycket stor del av vägnätet. Antalet broar i dåligt skick kommer också att öka. Särskilda problem finns på lågtrafikerade vägar och banor som i praktiken inte får någon finansiering alls.

I samband med behandlingen har det framförts att med den nuvarande finansieringsnivån kan t.ex. möjligheterna att minska planskilda

korsningar avsevärt försämrats också med tanke på kommunernas ekonomiska situation, vilket är mycket beklagligt när det gäller bl.a. främjande av en smidig och säker trafik. Det görs mycket gott arbete i Finland bl.a. av Trafiksäkerheten och andra aktörer, och finansieringen av trafiklederna ska vara på en sådan nivå att trafiksäkerheten kan utvecklas. Utskottet oroar sig för att finansieringen i så liten utsträckning kan användas för små byggobjekt, vilket försvårar genomförandet av projekt för gång-, cykel- och mopedvägar och bl.a. lokala trafiksäkerhetsprojekt.

Utskottet hänvisar till budgetpropositionens motivering där det sammanlagda behovet av reparation (det s.k. eftersatta underhållet) av landsvägar, järnvägar och farleder uppskattas till ca 2,3 miljarder euro. Enligt motiveringen är behovet av nödvändiga reparationer ca 1 miljard euro, vilket skulle förutsätta en tilläggsfinansiering på ca 100 miljoner euro årligen för att trafiknätets skick inte försämras ytterligare. Utskottet påpekar att den nuvarande finansieringsnivån och finansieringstrenden torde i praktiken innebära att man i framtiden tvingas reparera vägbeläggningar och vägkonstruktioner med större summor än vad man årligen sparar i dag. Att spara nu blir alltså dyrare på längre sikt. Enligt motiveringen används statsbidraget för enskilda vägar endast i liten utsträckning för förbättring av vägarna och 2015 kan bidrag användas endast för enstaka vägförbättringsobjekt. Av det föreslagna anslaget på 3 miljoner euro för finansiering av enskilda vägar 2015 ska ca 2 miljoner användas till stöd för användning av landsvägsfärjor. Resten av anslaget, ca 1 miljon euro, ska användas med tanke på de enskilda vägnarnas trafikerbarhet för förbättring av broar i behov av brådskande åtgärder och stora vägtrummor eller för reparation av skadorna på vägarna. Utskottet påpekar att enligt utredningen använder kommunerna sammanlagt ca 30 miljoner euro årligen för stöd till enskilda vägar.

Finansieringen av de enskilda vägarna är helt otillräcklig med tanke på behoven. 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 privata

vägnätet i skick. Utskottet understryker att de enskilda vägarna är en för glesbygden nödvändig infrastruktur som används av en stor del av medborgarna. Också många råvaru- och andra transporter i anslutning till näringslivet, skogs-, livsmedels- och energiindustrin börjar på enskilda vägar och de har också betydelse för turismen. Det är visserligen viktigt att pengar läggs på att hålla huvudlederna i skick, men det får inte leda till att de enskilda vägarna förfaller. Utskottet påpekar också att väglagen måste på basis av den nuvarande lagstiftningen betala en anse- nlig summa mervärdeskatter till staten för kostnaderna i anslutning till skötseln av vägarna. Det är också därför oskäligt att stödet för enskilda vägar årligen har minskats mycket kraftigt.

Finansieringen av trafiken och trafikpolitiken måste vara långsiktig. Utskottet har i sina ställningstaganden understrukt betydelsen av en betydligt längre tidsram än en valperiod när det gäller t.ex. bastrafikledshållningen och investeringar i trafiklederna. 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 och samhället i sin helhet. Förverkligandet av TEN-T kräver planering och utnyttjande av EU:s finansieringsmekanismer. Investeringarna i TEN-T måste kunna genomföras så att de inte oskäligt förhindrar möjligheterna att i övrigt utveckla trafiknätet i Finland. Bastrafikledshållnings- och investeringsobjekt ska väljas på basis av trafikströmmarna, näringslivets behov och trafikledningarnas skick för att de till förfogande stående pengarna ska kunna ge en maximal nytta. I princip är det rationellt att använda de knappa resurserna framför allt till att främja effektivt utnyttjande av det befintliga trafiknätet och gjorda investeringar, menar utskottet.

Det arbete som den parlamentariska arbetsgruppen för reparationsskuld utför spelar en viktig roll för att ta fram finansieringslösningar i en nära framtid och utveckla trafiknätets skick. I praktiken kom arbetet i gång genom kommunikationsutskottets begäran om utredning av kom-

munikationsministeriet. Arbetsgruppen har i uppdrag att skapa lägesbild om trafiknätets skick i Finland och kartlägga alternativ för genomförandet av behövliga reparationer och underhåll av trafiknätet. Med tanke på framtiden är det särskilt viktigt att i uppdraget ingår att lägga fram ett förslag om den långsiktiga finansiering som behövs för bastrafikledshållningen och utvecklingen av trafiknätet. Utskottet uppmanar arbetsgruppen att göra en fördomsfri bedömning som tar hänsyn till trafiknätets samhälleliga helhetskonsekvenser. Trafiknätet utgör en viktig nationell konkurrensfaktor och för att utveckla och underhålla nätet ska också nya finansieringslösningar och finansieringsmodeller övervägas i fortsättningen. Finansieringsnivån för bastrafikledshållningen borde höjas permanent och binda finansieringen till index för att den på längre sikt motsvarar kostnadsutvecklingen och för att köpkraften i finanseringen bibehålls.

Enligt utredningen till utskottet kan det vara möjligt att genom nya planerings- och bygglösningar eller definiering av kvalitetsnivån få betydligt större effekter med den tillgängliga finansieringen. Dagens modeller för konkurrensutsättning möjliggör dock inte tillräckliga innovationer och beaktande av totalekonomisk fördelaktighet vid projektens genomförande. Utskottet anser att man ska kunna 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. Upphandlingsförfaranden borde därför göras flexibla för att också budgivare ska kunna söka nya förmånliga handlingsmodeller och genomförandesätt. Till exempel nya teknologier kan vid genomförandet av projekt möjliggöra en noggrannare inriktning av reparationsåtgärder, vilket gör det möjligt att försöka hitta besparingar. Det är mycket viktigt att det i fortsättningen utreds vilka alla delfaktorer leder till högre projektkostnader och bland dessa försöka finna t.ex. i förhållande till vägens centrala konstruktioner icke-nödvändiga faktorer som därför också vid

behov kan gallras i det praktiska genomförandet av projektet. I bastrafikledshållningen och byggandet borde man t.ex. i fråga om trafikledsgeometri och bredden av beläggningar bedöma speciellt kostnadseffektiva lösningar som samtidigt skulle ge klart mycket mer för samma kostnad.

Logistikkostnader och konkurrenskraft

Logistikkostnaderna för företag som är verksamma i Finland är i internationell jämförelse höga, i genomsnitt 14 procent av omsättningen. Utskottet anser att vårt näringsliv måste ha förutsättningar att bedriva verksamhet som är konkurrenskraftig i ett globalt perspektiv. En fungerande trafik och logistik och kostnaderna för dessa har en väsentlig betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Också finansieringen av bastrafikledshållningen spelar en viktig roll 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 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. Man har försökt 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 som används huvudsakligen för att förstärka broarna. Enligt utredningen till utskottet har ifrågavarande finansiering hittills använts för reparation och förstärkning av broar med viktbegränsningar och dålig bärighet för tung trafik särskilt i fråga om rutter som är viktiga för näringslivet. Det har uppskattats att med hjälp av denna finansiering kan ca 100 broar med viktbegränsningar repareras, och då kan antalet sådana broar minskas från 520 till ca 400. Genom användning av större mått och massor i vägtransporter på mest centrala transporrutter

kan man försöka minska transportkostnaderna och därigenom öka konkurrenskraften och samtidigt främja också miljömålen. 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. Det är beklagligt att de investeringar som transportföretagen gjort i transportmaterielen inte kan utnyttjas full ut på grund av trafikleder och broar i dåligt skick. Att använda större mått och massor i större utsträckning förutsätter klart tilläggsfinansiering i fortsättningen som bör sökas om statsfinanserna tillåter det.

Enligt propositionen föreslås en höjning av skatten på trafikbränslen för att samla ihop 42 miljoner euro i skatteinkomster. På senare år har priset på dieselbränsle stigit mycket och en skattehöjning från och med början av 2015 ökar enligt utredning näringslivets logistikkostnader med ca 10—20 miljoner euro. De föregående årens förhöjningar har ökat dessa kostnader med ca 130—140 miljoner euro, beroende på hur man räknar. 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. Vägtransporter, som den föreslagna skattehöjningen gäller, kan endast i mycket begränsad utsträckning ersättas med andra transportformer. För lastbilstrafiken skulle den nya förhöjningen innebära ca 11 miljoner euro i tilläggskostnader och för busstrafiken ca 1,5—2 miljoner euro i tilläggskostnader. Utskottet har vid ett flertal tillfällen framfört att ett skattekonto eller något annat liknande återbäringsystem för dieselskatt kunde vara ett bra verktyg för att minska logistikkostnaderna och förbättra lönsamheten. I och med nya bränsleprisförhöjningar blir behovet allt större att införa ett system av den här typen.

Utskottet anser att det är bra att miljöstödet för fartygsinvesteringar, som ännu inte använts, kan bl.a. användas för att lindra de negativa effekter som svaveldirektivet har på näringslivets konkurrenskraft. Målet är att kompensera de extra kostnader som svaveldirektivet medför genom att också sänka farledsavgifter och delvis slopa banskatten för 2015—2017.

På grund av Finlands geografiska läge är Finlands utrikeshandel i mycket stor utsträckning beroende av sjötransporter och av att logistiken för sjöfart och hamnarna fungerar i alla väderleksförhållanden. Därför har fungerande sjötransporter och kostnaderna en mycket viktig betydelse för Finlands näringsliv och konkurrenskraft. Vägtransporterna spelar dock en väsentlig roll för fungerande sjötransporter, eftersom transporter till hamnar av varor som fraktas sjövägen sker till en betydande del som vägtransporter. Utskottet är mycket oroligt för ständiga kostnadsökningar som försvagar lönsamheten i transportnäringen och dessa tilläggskostnaders effekt på näringslivets lönsamhet. Det är av största vikt att man 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. Det kräver i praktiken en bred uppsättning av metoder och både trafikpolitiska och andra lösningar. Utskottet vill särskilt betona betydelsen av skatteuppgörelserna och andra ekonomiska styrmedel på transportnäringen och sänkningen av kostnaderna.

Kollektivtrafiken

För köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster föreslås sammanlagt 99 miljoner euro, vilket är en minskning med 5 miljoner euro jämfört med vårens rambeslut. Det föreslås att 34,6 miljoner euro av anslaget ska användas för köp av tågtrafikens fjärrtrafiktjänster, 9,1 miljoner för köp av tågtrafikens närtrafiktjänster och 33,3 miljoner euro för köp, prisskyldigheter och utvecklande i anslutning till region- och lokaltrafiken. Det föreslås att sammanlagt 17,75 miljoner

euro ska reserveras för att stödja kollektivtrafiken i stora och medelstora städer.

Utskottet konstaterar att det reella värdet av kollektivtrafikfinansieringen har sjunkit i flera år bland annat på grund av högre trafikkostnader, vilket har ökat kommunernas finansieringsansvar för trafiken och upprätthållande av kollektivtrafikens servicenivå. Vid hörandet av sakkunniga har framförts att den nuvarande anslagnivån inte räcker till för att hålla kollektivtrafiken på dagens nivå och inte heller till alla delar för att målen för kollektivtrafiken ska kunna uppnås.

I de fyra största stadsregionerna är målet enligt motiveringen kollektivtrafik som kan konkurrera med privatbilismen särskilt i fråga om resor till och från arbetet. Målet är att förbättra kollektivtrafikens servicenivå och att öka andelen färdstätt och antalet resor. 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 ovan nämnda generella målen för kollektivtrafik är bra och kan understödjas. Det kan krävas stora ansträngningar för att nå målen med de föreslagna anslagen.

Utskottet understryker särskilt att kollektivtrafiken mellan kommuner och centralorter i landskapen måste genomföras och fungera. Finlands befolkningstäthet är för tillfället bland de lägsta i de europeiska länderna och Finlands areal är däremot bland de största av de europeiska länderna, vilket innebär stora utmaningar att ordna trafiken särskilt på lands- och glesbygden. Om adekvata kollektivtrafiktjänster inte uppstår på marknadsmässiga villkor, måste den nivå som satts som mål garanteras genom köp av tjänster och tillräckliga resurser för detta. Enligt utredningen till utskottet sätter de knappa anslagen för köp av kollektivtrafik särskilt närings-

trafik- och miljöcentralernas möjligheter att planera och upphandla trafik för att komplettera trafiken på marknadsmässiga villkor på prov på ett sätt som motsvarar de lokala förhållandena. Utskottet understryker att för att uppnå kollektivtrafikmålen och föra vidare reformen av sätten att ordna kollektivtrafik enligt tjänsteavtalsförordningen krävs det speciellt i fråga om trafiken i glesbygden samarbete, nya förfaranden, kompetensutveckling och utveckling av samordningen av olika kollektivtrafikformer men också en tillräcklig offentlig finansiering.

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. Järnvägstrafiken har en viktig betydelse särskilt när det gäller långa och tunga godstransporter. Enligt propositionen ska flygtrafik kunna köpas in till orter dit det är längre än tre timmar med tåg från Helsingfors. Utskottet understryker vikten av den strategi för flygtrafiken som beredes och framhåller att mindre flygplatser kan ha stor regional betydelse. För lokala företag och turistnäringen kan såväl inhemska som internationella flygförbindelser vara av avgörande betydelse.

Utskottet hänvisar till att köpkraften i fråga om finansieringen av kollektivtrafik enligt den trafikpolitiska redogörelsen ska säkras i skiftet mellan två regeringar genom en nivåhöjning motsvarande kostnadsökningen. För att råda bot på eftersläpningen av kollektivtrafikens finansiering under senare år skulle en väsentlig justering av finansieringen krävas. Utskottet anser att köpkraften i fråga om finansieringen av kollektivtrafik ska framöver tryggas om möjligt också genom årliga indexjusteringar. Dessutom är det möjligt att genom det nämnda återbäringsystemet för dieselskatt utveckla en lönsam trafik och den vägen också kollektivtrafikens servicenivå.

I fråga om taxitrafiken föreslås i propositionen att det är bara specialutrustade taxibilar som ska åtnjuta nedsatt bilskatt i fortsättningen. Skattelättnaderna har haft en stor betydelse för taxiåkare och taxiaffärsverksamheten. Tillsammans med de föreslagna höjningarna av fordonsskatt och drivmedelsskatt är den föreslagna ändringen

betydande för taxitrafikens lönsamhet. Enligt en förfrågan som branschens intresseorganisation gjorde bland taxiåkarna svarade en tredjedel av de tillfrågade att de kommer efter den här ändringen skaffa en begagnad bil utomlands och en fjärdedel svarade att de byter bil mera sällan. Var tionde meddelade att de slutar att trafikera och endast en tiondedel meddelade att ingen ändring skulle ske i deras verksamhet. Det har framförts bedömningar om att när taxibilar delvis kommer att skaffas i andra länder kan detta också ha negativa effekter på den inhemska bilhandelns lönsamhet. Av ovan nämnda orsaker kan nyttan till staten av förslaget bli mindre än vad som har uppskattats. Nästa års skatteinflöde kan bli lägre än bedömt också av den orsaken att en stor del av taxiåkare sannolikt skulle byta sin fordonsmateriel på grund av ändringen redan under 2014. Det är inte önskvärt att det uppstår en situation där skatteinflödet på grund av den föreslagna ändringen de facto inte realiserar men ändringen försvagar trots det lönsamheten, styr eventuellt materielanskaffningen och bl.a. bromsar samtidigt upp förnyelsetakten för taximaterielen.

Utbyggnaden av bredband

Utskottet menar att ökningen av anslaget för bredbandsstöd på 5,5 miljoner euro är mycket bra och att samhället också i fortsättningen måste bidra till investeringarna i bredbandsnät i glesbygdsområdena och fullföljandet av projekt, bl.a. för att trygga medborgarnas likabehandling och servicenivån också i de glesbygdsområden där nätet inte byggs ut på rent kommersiella grunder. Det är också viktigt att försöka slutföra bredbandsprojektet utifrån de fastställda målen. Utskottet fäster också uppmärksamhet vid behovet att i fortsättningen också lägga fokus på att det redan utbyggda nätet i dag på många håll underutnyttjas.

Vissa andra synpunkter

För att främja MBT-intentionsavtal som omfattar markanvändning, boende och trafik finansierar staten små kostnadseffektiva åtgärder. MBT-

avtalen är också i fortsättningen viktiga med tanke på en långsiktig och effektiv trafikplanering och byggande. Genom att trygga interoperabilitet och förnuftig förläggning av verksamheter kan man också främja trafikflytet och kostnadseffektiviteten.

För verksamheten vid Kommunikationsverkets cybersäkerhetscenter reserveras 1,5 miljoner euro i Kommunikationsverkets omkostnader för 2015. Utskottet anser att detta är ytterst bra, och konstaterar att i resurstilldelningen för och

finansieringen av Kommunikationsverkets cybersäkerhetsfunktioner ska också ändringar i uppgifternas volym och kvalitet beaktas till följd av eventuella ändringar i omvärlden.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 17 oktober 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Hanna Tainio /sd
Eila Tiainen /vänst
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

AVVIKANDE MENING 1

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. Alternativa finansieringsmodeller ska övervägas och frågor i anslutning till dessa ska utredas.

Våra regeringar har försummat att investera i väg- och spårtrafiken, och regeringen Stubb 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 och låta den räkning öka som våra barn ska betala. Modern teknologi ger en förmånlig och effektiv möjlighet till en noggrann undersökning av vägnätets skick genom digital avbildning. Investeringar på högst 10 miljoner euro skulle återbetala sig mångdubbelt i form av en effektivare upprustning av vägarna.

Vi anser att regeringen låter nationellt kapital rinna ut i sanden. Därför föreslår vi att basväghållningen ska få 300 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 vägtrafikanterna. Tusentals barn och ungar måste färdas varje dag till och från skolan, i brist på lämpliga gång- och cykelvägar, på livligt trafikerade landsvägar. Denna fråga bör alltid uppmärksammas när vägar byggs och upprustas. På samma sätt är det alltid skäl att beakta gatunätets skick. Sprickor i asfalten, hål och gropar på grund av

erosion och försummat underhåll blir allt vanligare på våra gator.

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 anslaget ökas med 300 miljoner euro för basstrafikledshållning.

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 för närvarande gott om lastbilar med större mått och massa 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 enligt uppskattningar 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 måste hela bron byggas om. Reparationskostnaderna blir då betydligt högre och själva reparationerna svårare än om mindre underhållsarbeten utfördes regelbundet.

Kollektivtrafiken

Det är viktigt att statsmakten följer 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 därmed växer också efterfrågan.

På motsvarande sätt finns det risk i fråga om det övriga Finland att pengarna inte räcker till för köp av kollektivtrafik i glesbygden på grund av att efterfrågan minskar. Därför anser vi att särskilt anropstrafiken ska utvecklas. Utveckling av denna transportform är särskilt viktig med tanke på människor som bor i glesbygden och behöver stöd från det offentliga för kommunikationer.

TEN-T

Sannfinländarna har konsekvent motsatt sig att beslutanderätten i trafikpolitiken överförs till Bryssel med TEN-T-nätet, dvs. det transeuropeiska transportnätet, som täckmantel. Tack vare utskottets aktivitet fick vi spelrum i fråga om vad vi kan ansöka från kommissionen.

Också denna lilla möjlighet att påverka trafikbesluten som gäller Finland ska utnyttjas och Finland ska vara speciellt aktiv i förhållande till kommissionen. Utan nationella möjligheter till flexibilitet är våra projektpengar för trafiknätet bundna till TEN-T-nätet för flera år framåt.

Centrumslingan

Sannfinländarna anser att den s.k. Centrumslingan som planeras i vår huvudstad och olika alternativa lösningar för den ska fortfarande aktivt utredas. Trots att det är fråga om ett lokalt projekt har det omfattande samhällseliga konsekvenser speciellt för spårtrafiken och därför är det på sin plats att undersöka hur Centrumslingan ska kunna genomföras med tanke på nationens helhetsintresse.

Ett alternativ som tål att övervägas är att man först genomför en funktionell förbättring av spårtrafiken mellan Helsingfors och Böle eftersom man på detta sätt kan eliminera problemen på dessa bangårdar med tanke trafikflytet. Därefter kan det egentliga byggandet av Centrumslingan genomföras så att statens finansieringsandel blir så liten som möjligt.

Skattekonto

Sannfinländarnas riksdagsgrupp föreslår igen ett system för återbäring av bränsleskatt i form av skattekonto för att yrkestrafiken och näringslivet ska kunna behålla konkurrenskraften med

hjälp av skäligen transportkostnader. Skattekontot fungerar som en möjliggörande beståndsdel för att utveckla ett system med vinjettavgifter för tung trafik.

Vi föreslår att återbäringssystemet för transportbränsleskatt till yrkestrafiken minskas med 30 miljoner euro.

Taxibilar

Att slopa bilskattelettnaden för taxibilar är inte samhällsekonomiskt förnuftigt och kommer att skrota världens bästa taxisystem. Regeringen har i sina uppskattningar inbillat sig att den genom att slopa skattelettnaden får 19 miljoner euro, och 2015 uppskattas summan att vara 9 miljoner euro. I det nuvarande systemet betalar taxiföretagare redan nu ca 9,3 miljoner euro i bilskatt. I själva verket blir tiden mellan taxiåkarnas byte av verktyg, dvs. bilen, betydligt längre och bilarna blir också mindre och dessutom skaffas det också alltmer litet begagnade bilar utomlands, vilket leder till att skatteintäkterna 2015 blir bara 3 miljoner euro, alltså t.o.m. mindre än det nuvarande inflödet på drygt 9 miljoner euro. Till följd av denna skatteändring, som enligt uppskattningarna t.o.m. minskar skatteintäkterna, kommer det att finnas på våra vägar allt äldre taxibilar och taxibilarnas traditionella roll som användare av säkerhetsteknik för skydd av passagerare och förare kommer att släpa efter bilbranschens allmänna utveckling.

Enligt propositionen gäller slopandet av skattelettnaden inte tillgängliga taxibilar. Genom denna skattelinje styr regeringen taximaterielen i en riktning som kan klassificeras som tillgänglig. Sannfinländarna ställer sig positivt till tillgängligheten, men om de ändringar i kollektivtrafik- och taxitrafiklagen som föreslås träda i kraft senare gör att den viktiga stationsplats-skyldigheten när det gäller tillgång till taxi och täckande service faller bort för tillgängliga taxibilar, innebär detta i praktiken problem för taxi-användare speciellt i glesbygden i och med att tillgång försvagas kraftigt.

Sammantaget riskerar regeringens linje att skrota hela det fungerande taxisystemet så att det

kommer att motsvara den svenska modellen med stora problem.

Skattehöjningarna av trafikbränslen

Sannfinländarna anser att regeringen ska ta tillbaka höjningarna av skatten på trafikbränslen. I praktiken straffar regeringen med höjningen 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 kan bo i hela landet, också på landsbygden. Tillbakatagandet av höjningarna hjälper också transportsektorn som kämpar med ständigt stigande kostnader.

Vi föreslår en minskning på 115 miljoner euro till följd av att skatteförhöjningarna tas tillbaka.

Farledsavgifter

Sannfinländarna är villiga att avskaffa farledsavgifterna för anlöp i hamnar 2015 för att förbättra exportföretagens konkurrenskraft. Avskaffningen av farledsavgifter fungerar som en delvis kompensation för nackdelar på grund av svaveldirektivet. Särskilt gynnsam är tidpunkten nu också därför att man i Ryssland som bäst överväger en eventuell omorganisering av rutterna för import från utlandet. Avskaffningen av farledsavgifterna i Finland skulle vara en positiv signal till vår viktiga handelspartner. Vi anser att regeringen bör följa hur avskaffningen av farledsavgiften påverkar säkerheten i sjötrafiken.

Vi föreslår en minskning med 42,5 miljoner euro för avskaffning av farledsavgifterna för anlöp i hamnar.

Flygtrafiken i landskapen 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 flygtrafiken 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 Ryssland.

Vi föreslår ett tillägg på 1 miljon euro för köp av regional flygtrafik.

Utbyggnaden av bredbandsförbindelser

Utbyggnaden av bredbandsförbindelser i hela landet som påbörjades under förra valperioden och som bereddes länge ska fortsätta, menar sannfinländarna. Det är fråga om trafikpolitiskt byggande med stor nationell betydelse som absolut hör till modern tid för att trygga landsbyggd och i praktiken hela landets livs- och konkurrenskraft.

Regeringen ska noga följa med hur projekten framskrider och om pengarna räcker för ändamålet. Regeringen måste också hålla ett öga på om operatörer är villiga att erbjuda optofiberförbindelser för alla som vill ha dem.

Förslag

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 17 oktober 2014

Ari Jalonen /saf
Osmo Kokko /saf
Reijo Tossavainen /saf

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Under den här valperioden har regeringspartiernas gemensamma prioritet varit att centralisera boendet, servicen och besluten med syfte att styra medborgarna till ett allt tätare boende. På detta sätt försöker regeringen påverka till och med medborgarnas frihet att välja var de vill leva, bo, vara företagare och bygga upp sitt liv.

Centerns utskottsgrupp anser att regeringens centraliseringspolitik har också avspeglats i trafikpolitiken. De största investeringarna för byggande av trafikleder har startats i trängsel-Finland t.o.m. på bekostnad av underhållet av bastrafikleder. Målet har varit att skapa en ram för en gigantisk flyttningsrörelse inom landet utan att man har kunnat motivera projekten med näringspolitiska skäl, t.ex. utsikter för nya och permanenta arbetstillfällen. Centern anser att detta är slöseri med offentliga medel. Regeringens centraliseringspolitik som genomsyrar alla politikområden har för sin del bidragit till att Finlands ekonomi förtvinar allt mer. Regeringens trafikpolitik stöder inte den allmänt accepterade uppfattningen att det i dagens ekonomi- och sysselsättningsläge är allt viktigare att kunna utnyttja de ekonomiska och psykiska resurserna i hela landet.

För att ekonomin och sysselsättningen ska kunna växa behövs det också en kursändring i trafikpolitiken.

Bastrafikledshållningen

Det s.k. eftersatta underhållet har redan stigit till 2,3 miljarder euro på det trafikledsnät som underhålls av staten. Situationen håller på att ytterligare försvåras när det gäller underhållet av trafiklederna.

I ramförhandlingarna i våras beslutade regeringen i strid med den trafikpolitiska redogörelsen, som riksdagen enhälligt godkände, att återkalla från och med början av 2016 den nivåförhöjning med 100 miljoner euro som anvisats för

underhåll av bastrafikleder. Samtidigt beslutade regeringen att skära ner anslagen för bastrafikledshållningen också med 100 miljoner euro som regeringen senare under budgetmanglingen minskade till 70 miljoner euro. Det här betyder att från och med 2016 anvisas 200 miljoner euro mindre för bastrafikledshållningen än i år trots den trafikpolitiska redogörelsens skrivning om en permanent nivåförhöjning med 100 miljoner euro. På grund av kostnadsstegringen är den verkliga nedskärningssumman ännu större.

Med sina beslut under budgetmanglingen i augusti och där startade byggprojekt i miljardklass för markanvändning, boende och trafik (MBT) band regeringen i praktiken också de trafikledspengar som nästa regering hade haft till sitt förfogande. I praktiken blir linjen i den trafikpolitiska redogörelsen där tyngdpunkten i trafikledspolitiken under nästa valperiod ska flyttas från investeringsprojekt till bastrafikledshållningen åtminstone mycket svår eller till och med omöjlig att genomföra.

Det är ofattbart att regeringen använder pengar som är avsedda för underhåll av bastrafikleder i hela landet för finansiering av regionalt sett mycket begränsade nya projekt i en situation där vårt trafikledsnät förfaller i allt snabbare takt. Detta är mycket kortsiktig trafikpolitik av regeringen. Till exempel redan för närvarande motsvarar inte flera hundra broars bärighet de största måtten och massorna för långtradare som regeringen beslutade om i fjol. Vårt vägnät smulas sönder för att inte tala om det sekundära vägnätet.

Centerns riksdagsgrupp anser att det är beklagligt regeringen förutom att köra över riksdagen med sina beslut i budgetmanglingen urvattnade samtidigt den trafikpolitiska redogörelsens roll som ett instrument för en långsiktig trafikstrategi. I och för sig är det bra att det har tillsatts en parlamentarisk arbetsgrupp för att åtgärda det eftersatta underhållet av trafikledsnätet som under hösten ska komma med riktlinjer för

hur det eftersatta underhållet ska åtgärdas. Med tanke på trafiklederna leder inga reformer eller arbetsgrupper dock till någon lösning om man i det politiska beslutsfattandet inte kan understryka bastrafikledshållningens viktiga betydelse såväl för den ekonomiska tillväxten, sysselsättningen som för trafiksäkerheten. Till exempel bioekonomi som regeringen lyft fram som spetsprojekt förutsätter trafikleder i skick.

Dessutom måste man konstatera att för trafik och fordon har hela tiden pålagts allt högre skatter och avgifter som framför allt har använts som icke öronmärkta pengar i statsbudgeten och inte för utveckling av trafiken och underhåll av trafiklederna. Denna utveckling har bara blivit mer påtaglig under de senaste årens lågkonjunktur.

Centern föreslår i enlighet med sin alternativa budget att bastrafikledshållningen ökas med 70 miljoner euro nästa år.

Om enskilda vägar

Under den här valperioden har understöden till enskilda vägar skurits ned årligen. På grund av detta håller också det enskilda vägnätet att falla. Regeringen föreslår för underhåll av enskilda vägar nästa år endast tre miljoner euro av vilka två miljoner har öronmärkts för landsvägsfärjor. I praktiken föreslår regeringen nästan inga pengar alls för enskilda vägar. Förra gången gjorde man så under den blåroda regeringens tid, vilket visar att det är snarare fråga om politisk ideologi än knappa resurser.

Centerns utskottsgrupp påpekar att här i landet har vi till och med ca 350 000 kilometer enskilda vägar. Deras skick spelar en nyckelroll när det gäller utnyttjande av skogar, bioekonomi, gruvindustrin och människornas behov att förflytta sig.

Centern föreslår i enlighet med sin alternativa budget att underhåll av enskilda vägar ska ökas med 5 miljoner euro.

MBT-intentionsavtal

Regeringen gick i sin budgetmangling i augusti in för att delta i kostnaderna för spårtrafik i huvudstadsregionen och Tammerfors om kommu-

nerna förbinder sig för att planlägga tomtmark för bostadsbyggande.

Den 25 augusti 2014 ingick finansminister Rinne och huvudstadsregionens kommuner ett intentionsavtal om att för att främja bostadsproduktionen förbinder sig regeringen att finansiera en fortsättning av Västmetron, Centrumslungan, infartsparkeringar och främja planeringen och genomförandet Klövskogs och Hyrylä omfartsvägar. Det kan konstateras att de tre sistnämnda punkterna finns inte med bland de projekt som ingår i regeringens trafikpolitiska redogörelsen. Avtalet gäller 2016—2019, dvs. hela nästa valperiod.

Centerns utskottsgrupp konstaterar att förfarandet i fråga MBT-intentionsavtal kräver klara och långsiktiga principiella riktlinjer. De nu ingångna avtalen ska inte få karaktär av prejudikat med tanke på motsvarande projektplaner. Kommunerna ska inte bli vana vid att för att de ska planlägga bostäder för sina invånare måste staten alltid komma med betydande summor till mötes när det gäller trafikprojekt. Vi har helt enkelt inte råd med detta om vi vill också i fortsättningen sköta hela Finlands trafikinfrastruktur och se till att den är i skick. Som exempel kan nämnas nedskärningarna i bastrafikledshållningen och att det fortfarande saknas beslut om finansiering av trafikprojekt i anslutning till den nya cellulosafabriken i Äänekoski och gruvan i Sokli som skulle skapa efterlängtade nya och permanenta arbetstillfällen.

Redan nu kan man se att regeringspartierna tänker utnyttja förfarandet med MBT-intentionsavtal som ett slags omkörningsfält när nationella och med tanke på behoven knappa trafikanslag fördelas. Speciellt problematiskt med tanke på de ingångna avtalen är att i praktiken binder de trafikanslagen för följande valperiod, vilket förhindrar en förhöjd finansieringsnivå för bl.a. bastrafikledshållningen under nästa valperiod och investeringsprojekt för trafik som gynnar tillväxten. Det finns fortfarande ingen lösning på hur miljardprojekten finansieras.

Det är också oklart på vilka antaganden om nya och permanenta arbetstillfällen de beslutade MBT-projekten baserar sig på. Målet att t.ex. bo-

stads- och infraprojekt skulle skapa t.o.m. 30 000 arbetstillfällen under byggtiden skulle vara temporärt och ägnat att hetta upp bostadsmarknaden och höja bygg- och boendekostnaderna. Motiven för tätare boende är centraliseringspolitik som centern inte kan godkänna. Man får inte använda alla finländska skattebetalares pengar för sådant som i första hand sysselsätter utländska byggarbetary. Samtidigt skulle byggverksamheten i landskapen stanna upp med negativa effekter för den ekonomiska tillväxten och sysselsättningen.

Centern föreslår i enlighet med sin alternativa budget att planeringsanslaget på 2,5 miljoner euro för Centrumslingan läggs på is. Det ligger också i skattebetalarnas intresse i Helsingfors att man i det här skedet försöker hitta förmånligare alternativ för att lösa problemen i anslutning till huvudjärnvägsstationens bangård i Helsingfors än det nu föreslagna spårprojektet i miljardklass som naturligtast skulle genomföras av Valtion Infra Oy vars bildande Centern årligen föreslagit i sin alternativa budget.

Valtion Infra Oy bör finansiera stora trafikledsprojekt

Med tanke på stora trafikinvesteringar är finansieringen inte på hållbar grund. Hittills har storprojekt finansierats via statsbudgeten som används för finansiering av 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. Så är fallet t.ex. i fråga om en ny cellulosafabrik i Äänekoski och en gruva i Sokli där regeringen inte ännu har beslutat om finansieringen.

Det är också problematiskt att de offentliga trafikinvesteringarna sackar tydligt efter BNP-tillväxten under de senaste 20 åren. På grund av det nya förfarandet med MBT-intentionsavtal ökar konkurrensen om de knappa trafikpengarna i förhållande till behovet. Detta drabbar redan nu speciellt finansieringen av underhåll av bastrafiklederna. Det skulle löna sig att utnyttja part-

nerskapsmodeller mellan staten och privata aktörer för finansiering av livscykelmodeller som använts för stora investeringsprojekt och trafikarrangemang i anslutning till viktiga MBT- och gruvprojekt, menar Centerns utskottsgrupp. Vi förnyar vårt förslag att Valtion Infra Oy ska bildas.

Valtion Infra Oy skulle stå för det tekniska genomförandet vid finansiering av väg- och trafikinvesteringar. Riksdagen ska besluta om väg- och trafikinvesteringar och hur de ska finansieras. 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 utgiftsramen 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 Centrumslingan. Valtion Infra Oy skulle möjliggöra att köra snabbt igång sådana tillväxtgenererande viktiga projekt som en direkt budgetfinansiering inte möjliggör. Då skulle man inte gnaga på bl.a. finansieringen av bastrafikledshållningen och näringspolitiskt viktiga projekt i landskapen.

Centern kräver i enlighet med sin alternativa budget att regeringen genast måste se till att Valtion Infra Oy bildas.

Köp av regional och lokal buss- och taxitrafik

Under den här valperioden har regeringen konsekvent försämrat förutsättningarna för kollektivtrafik särskilt på landsbygden och mellan kommuncentra. Anslagen för ordnandet av kollektivtrafik har skurits ned. Dessutom togs under förra valperioden planer på garanterade skjutsar i glesbygden fram, men de har nu getts

på båten. Och kollektivtrafikbehoven på landsbygden har gömts undan i en arbetsgrupp. Regeringen har inte beaktat finansutskottets starka uttalanden för kollektivtrafiken på landsbygden.

Kollektivtrafiktjänsterna håller på att förfalla ytterligare. Läget har försvårats av kollektivtrafiklagen som trädde i kraft i början av juli. Ändringen stängde privata bussbolag utanför regionbiljettsystemet som stöds med allmänna medel eftersom regeringen ändrade den tolkningslinje som tillämpades under den föregående valperioden i fråga om den allmänna regeln i trafikavtalsförordningen. Den hade tillåtit att privata trafikföretag omfattas av regionbiljettsystemet. Reformen har lett till att t.o.m. i det befolkningsrika Nyland har en del av bussavgångarna lagts ner. I den glesare bebodda landsbygden i norra och östra Finland är situationen mycket värre. Det har varit en tråkig överraskning för t.ex. familjer att skolskjutsar med buss inte längre är möjliga.

Regeringen avser också att försvaga möjligheterna att bedriva taxitrafik på landsbygden. Taxitrafiken håller på att avregleras (bl.a. skyldigheten i fråga om verksamhetsområde samt taxorna) och bussarna kommer att få möjlighet att fungera som taxi. Detta hotar speciellt taxitrafiken på landsbygden eftersom taxiföretagarna skulle vara tvungna att söka sig till befolkningsrikare områden.

Centerns utskottsgrupp anser att kollektivtrafiken på marknadsmässiga villkor inte fungerar i hela landet. Särskilt på landsbygden hotar kollektivtrafiken inom kommunen och mellan kommunerna försvagas ytterligare eftersom den finansiering som beviljats närings-, trafik- och miljöcentralerna för ordnandet av kollektivtrafik är för liten med tanke på behovet. Därför godkänner vi inte de planerade ändringarna när det gäller att bedriva taxitrafik. Däremot ska regeringen omedelbart vidta åtgärder för att trygga kollektivtrafiken på landsbygden. Alternativa lösningar kunde t.ex. vara kombinerade gods- och persontransporter.

Bredband för landsbygden

Enligt Centerns utskottsgrupp ska bredbandsprojektet för landsbygden slutföras målmedvetet och utan dröjsmål. Det funktionssäkraste och mest genomförbara alternativet med tanke på användarna är optisk fiberkabel. Det 700 MHz-bandet som frigörs efter 2016 i glesast bebyggda områden skulle passa utmärkt mellan hemmen i glesare bebyggda områden och fibernätet. Systemet skulle fungera bra t.ex. i skärgården och på sommarstugorna eftersom de antenner som behövs finns redan till största delen.

Genomförande av målet förutsätter utöver tillräckliga resurser från statsmaktens sida också rensning av byråkratin och att man gör priser och tillståndsvillkoren skäligare som på alltför många ställen utgör hinder för genomförandet av bredbandsprojekt. I kommande frekvensauktioner ska det främsta kriteriet inte enbart vara priset på frekvenser utan samhällets totalintresse. Det är alltså fråga om vilken av operatörerna har kunnande och vilja att bygga fungerande bredbandsförbindelser också i landsbygden och gleset bosatta områden.

Centerns utskottsgrupp menar att projektet Bredband för alla ska fortsätta åtminstone till 2020. Statsstöd ska garanteras för alla projekt som planeras och som är genomförbara och konkurrensutsättningen av operatörer ska ske på ett sätt som stöder ett lyckat genomförande av bredbandsprojekt. För staten är det fråga om att investera i framtiden som skulle ge de investerade pengarna mångdubbelt tillbaka i och med att olika momspliktiga tjänster, som skulle ge skatteinkomster till staten, övergår till nätet.

Förslag

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 17 oktober 2014

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

AVVIKANDE MENING 3

Motivering

Regeringsprogrammet för statsminister Katainens sexpartiregering från 2011 slog fast att regeringen kommer att säkra den nuvarande nivån på anslagen för bastrafikledshållningen med betoning på basbanhållningen, startar ett investeringsprogram för små projekt som främjar trafiksäkerheten som ett led i förbättrandet av trafikledshållningen, uppdaterar statsrådets principbeslut om trafiksäkerheten och inleder nya åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, skicket på vägnätet på lägre nivå ses över på ett sätt som tryggar verksamhetsförutsättningarna för landsbygdsnäringsarna och skogsbruket.

När riksdagen 2012 godkände statsrådets trafikpolitiska redogörelse "Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik" förutsatte den att det under ramperioden måste avsättas mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det och att då bör fokus särskilt ligga på mindre projekt som förbättrar trafikflytet och säkerheten och att på lång sikt måste extra finansiering sättas in för bastrafikledshållning, så att trafiknätet kan hållas i tillräckligt bra skick och förbättras där det behövs och så att eftersattheten i fråga om reparationer av de allt äldre trafiklederna de facto kan minskas. Riksdagen förutsatte också att tillsammans med kommuner och väglag måste det tas fram en övergripande lösning på frågan om finansieringen av och lagstiftningen om underhåll av det sekundära vägnätet och enskilda vägar.

Det beslut som statsminister Katainens fempartiregering fattade våren 2014 om ramarna för statsfinanserna och regeringen Stubbs förslag till statsbudget för 2015 har frångått att sörja för bastrafikledshållningen och trafiksäkerheten i enlighet med regeringsprogrammet 2011 och den trafikpolitiska redogörelsen från 2012.

Den nedskärning på 100 miljoner euro i finansieringen av bastrafikledshållningen som man i budgetpropositionen försöker kompensera med 30 miljoner euro i engångstillägg är ohållbar tra-

fikpolitik. På grund av nedskärningen blir de belagda vägarna i allt sämre skick på det centrala och lägre vägnätet, antalet broar i dåligt skick ökar, säkerheten i vägtrafiken försämras och åtgärderna för bullerbekämpning minskar. Samtidigt skärs också underhåll och förbättring av enskilda vägar ner med 5 miljoner euro, vilket kommer att öka andelen vägar i dåligt skick och också försvaga den allmänna trafiksäkerheten. Nedskärningarna i statsunderstödet för bastrafikledshållningen och enskilda vägar tvingar kommunerna, som redan för närvarande har särskilda utmaningar med sin ekonomi, att ta ansvar för trafikledshållningen.

I budgetpropositionen skärs också köp och utveckling av kollektivtrafiktjänster ner med 3,6 miljoner euro. Kollektivtrafiken är en miljövänlig trafikform varför det är motiverat att med statliga medel stöda dess utveckling, attraktivitet och funktionssäkerhet. Stödet har stor betydelse särskilt i medelstora stadsregioner där flera olika faktorer bidrar till personbiltrafikens stora andel bland trafikformerna. Köpkraften för statens kollektivtrafiktöd har redan i flera år sjunkit, vilket har lett till ett svagare kollektivtrafiksystem och att finansieringsansvaret överförts från staten till kommunerna. Samtidigt leder kommunernas svagare ekonomiska situation och sämre möjligheter till kommunalt stöd till högre priser och sämre servicenivå i kollektivtrafiken. Också Europeiska unionens trafikavtalsförordning och kollektivtrafiklagen, som trädde i kraft 2009 kommer att i en nära framtid innebära stora ändringar speciellt i busstrafiken. En övergång till ett nytt system kommer sannolikt att öka kostnaderna tillfälligt och då är statens stöd ännu viktigare med tanke på användarna och kollektivtrafikens attraktivitet.

Trots att regeringen framställt budgetförslaget som en speciell satsning på tillväxt och satsning genom byggande av trafikinfrastruktur innebär det faktiskt en minskning med ca 50 miljoner euro i projekt för utveckling av trafik-

ledsnätet jämfört med den tidigare budgeten. Värde av denna nedskärning hade t.ex. möjliggjort sådana trafikledsförbättringar vilkas fördröjning kan försvåra genomförandet av en betydande investering i den finländska skogsindustrins historia i fabriken för bioprodukter i Äänekoski som är betydlig. Sådana är förbättringen av banavsnittet Jyväskylä—Äänekoski—Haapajärvi samt kritiska förbättringar av riks-

väg 4 som en planskild anslutning i Huutomäki och förbättring av omkörningsfiler mellan Äänekoski och Viitasaari.

Förslag

Jag föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 17 oktober 2014

Eila Tiainen /vänst