Utlåtande KoUU 5/2019 rd– RP 29/2019 rd, SRR 2/2019 rd

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2020

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2020—2023

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2020 (RP 29/2019 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 11.11.2019.

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2020—2023 (SRR 2/2019 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 11.11.2019.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- avdelningschef, överdirektör Sabina Lindström, kommunikationsministeriet
- enhetschef Sanna Ruuskanen, kommunikationsministeriet
- avdelningschef Tomi Harju, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Jukka Karjalainen, Trafikledsverket
- biträdande direktör Jussi Lindberg, Trafikledsverket
- direktör Jonna Juslin-Uotila, VR-Group Ab
- avdelningsdirektör Sini Puntanen, Helsingforsregionens trafik
- direktör Jouni Karjalainen, Destia Ab
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra rf
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verksamhetsledare Matti Koistinen, Cykelförbundet rf
- ledande expert Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Nina Raitanen, Vägföreningen i Finland rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- Rundradion
- Centralhandelskammaren

- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- Skogsindustrin rf
- Suomen Taksiliitto ry
- Rederierna i Finland rf
- Vattenvägföreningen i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Trafiknätets betydelse för medborgarna, finländarna och hela samhället är enorm, och därför utgör underhållet och utvecklingen av kommunikationsnäten 60 procent och tjänsterna inom trafik och kommunikation 22 procent av anslagen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Propositionens centrala stomme utgörs av hanteringen av det eftersatta underhållet av trafikslederna och utvecklandet av trafikledsnätet samt klimatpolitiken och minskningen av utsläppen från trafiken.

Trafiknät

Investeringar

I nästa års budget reserveras 653,4 miljoner euro för trafikinvesteringar. På så sätt inleds flera farledsinvesteringsprojekt för att utveckla banor, främja gång och cykling samt förbättra trafiksäkerheten bl.a. genom att avlägsna farliga plankorsningar. Utskottet anser det vara bra att det för gång och cykling föreslås ett anslag på sammanlagt 24,5 miljoner euro för 2020.

Spårtrafiken. Med beaktande av de nya projekt som inleds 2020 finns det enligt budgeten tio pågående banprojekt nästa år. De viktigaste kollektivtrafikprojekten som stöds är spårtrafikprojekt, och för dem föreslås 138,7 miljoner euro.

Vid sakkunnighörandet har utskottet gjorts uppmärksamt på att varken budgetpropositionen eller planerna för de offentliga finanserna innehåller några satsningar på Finlands deltagande i Rail Baltica. Rail Baltica intar en nyckelställning när det gäller Finlands anslutning till det europeiska bannätet och Finlands ställning när det gäller den framtida tillgången till Fonden för ett sammanlänkat Europa. Utskottet anser det vara viktigt att den fortsättning på kärnkorridoren som Finland eftersträvar och den ökning av EU-finansieringen som därigenom möjliggörs inte äventyras, och anser att man bör agera konsekvent i linje med det som tidigare fastställts.

Havs- och insjötrafik. År 2020 pågår tre farledsprojekt. Utskottet betonar därför betydelsen av Finlands havs- och insjötrafik som ett kostnadseffektivt och klimatvänligt transportsätt.

Bastrafikledshållningen

Eftersatt underhåll. I nästa års budgetproposition reserveras 1 409 miljoner euro för bastrafikledshållningen. I anslaget ingår således en permanent nivåhöjning på 300 miljoner euro i enlighet

med den parlamentariska arbetsgruppens förslag. Syftet med höjningen är att hantera det eftersatta underhållet. Utskottet anser det vara bra att nivåhöjningen är permanent, men konstaterar att det i fortsättningen behövs ännu större anslag för bastrafikledshållningen.

Enskilda vägar. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det för nästa år föreslås 20 miljoner euro i statsunderstöd för enskilda vägar, vilket innebär en ökning med 3 miljoner euro. Utskottet är dock oroat över de enskilda vägarnas och det lägre vägnätets skick och konstaterar att det är nödvändigt att följa upp med omsorg att anslagen är tillräckliga.

Kommunikationsnät

Utskottet konstaterar att kommunikationstjänster och kommunikationsnät är nödvändiga för att tillhandahålla många tjänster som är viktiga för medborgarna. Utskottet anser det vara bra att det i bredbandsprogrammet finns reservationsanslag tillgängliga 2020 och att det i ramarna för 2021 har reserverats medel för ändamålet. När man stöder utbyggnaden av bredbandsnät måste man dock undvika tidigare tillvägagångssätt som lett till problem.

Cybersäkerhet. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att anslagen för att höja cybersäkerhetsberedskapen och koordinera cybersäkerheten samt utveckla hanteringen av cyberstörningar i samhället utökas. Utskottet fäster dock uppmärksamhet vid att det i Transport- och kommunikationsverkets interna budget även i övrigt ska reserveras tillräckliga medel för cybersäkerhetscentralens verksamhet. Cybersäkerhetscentralens finansiering och resurser ska följas noggrant i fortsättningen.

Trafik- och kommunikationstjänster

Trafikbeskattningen

Bränslebeskattning. Vid sakkunnighörandet har flera instanser fäst utskottets uppmärksamhet vid bränslebeskattningen. I budgetpropositionen föreslås det att beskattningen av diesel höjs på två olika sätt. Med beaktande av den finska transportmaterielens egenskaper och totalmassa förblir flytande diesel den huvudsakliga drivkraften under de närmaste årtiondena. Konsekvenserna av förslaget till höjning av bränsleskatten syns när det träder i kraft både som ökade kostnader för medborgare och konsumenter och som merkostnader för transportbranschen och näringslivet och som försvagad konkurrenskraft. Utskottet fäster finansutskottets uppmärksamhet vid de negativa effekterna av höjningarna av bränslekostnaderna och anser att det är ytterst viktigt att man på ett genomtänkt sätt och utifrån utredningar bereder en totalreform av beskattningen i fråga om trafiken med beaktande av medborgarnas rörlighet och transportbranschens verksamhetsförutsättningar.

Beskattning av sjöfarten. Riksdagen förutsatte i ett uttalande som godkänts den 10 december 2018 att statsrådet snabbt vidtar åtgärder som innebär att beskattningen anpassas till beskattningen i våra viktigaste jämförelseländer, exempelvis med hjälp av ett nettolönesystem för att förbättra konkurrenskraften inom vår sjöfart och för att fartyg fortsatt ska segla under finsk flagg. Utskottet fäster uppmärksamhet vid att beskattningen inte har reviderats på det sätt som riksdagen

förutsatte och att den temporära ändringen av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) inte har förlängts.

Rundradion Ab

Utskottet konstaterar att Rundradion Ab:s finansiering är lagstadgad och åtskild från statsbudgeten. Utskottet lägger vikt vid att finansieringen håller en konstant nivå.

Planen för de offentliga finanserna och långsiktig planering

Utskottet har vid flera tillfällen betonat långsiktigheten i utvecklingen av infrastrukturen och understött riktlinjerna i planen för de offentliga finanserna. Enligt kommunikationsministeriet ska man i fortsättningen sträva efter långsiktighet i planeringen av trafiksystemet genom en 12-årig riksomfattande trafiksystemplan, som för sin del styr allokeringen av anslag. Man strävar efter att minska utsläppen från trafiken bl.a. genom att anvisa tilläggsfinansiering för spårinvesteringar och elektrifiering av befintliga spårförbindelser, permanenta klimatbaserade åtgärder inom den offentliga persontrafiken samt främjande av gång och cykling. Man har också fäst uppmärksamhet vid FN: s rekommendation att 20 procent av infrastrukturfinansieringen ska riktas till gång och cykling.

Det är viktigt att medlen används så effektivt som möjligt på basis av beräkningar och forskningsrön, med beaktande av klimat- och sysselsättningsmålen. Således bör man i planeringen av trafiken överväga färdsätt som lämpar sig för klimatförhållanden och geografiska specialförhållanden i Finland, energismarta och utsläppssnåla fordon samt drivkrafter. Dessutom bör man utveckla kollektivtrafiken i städerna och annan trafik som ersätter privatbilismen samt möjliggöra privatbilismen på annat håll i vårt land med långa avstånd för att tillförsäkra medborgarna en rättvis och jämlik ställning.

Totalreform av vägtrafikbeskattningen. Vid behandlingen av klimatårsberättelsen 2019 (KoUU 4/2019 rd — B 17/2019 rd) har utskottet fäst uppmärksamhet vid totalreformen av beskattningen av trafiken. Utskottet ansåg att det i arbetet behövs omfattande konsekvensbedömningar med avseende på konkurrenskraften, köpkraften, kostnaderna, den regionala och sociala rättvisan, klimatet och miljön samt statsfinanserna. Utskottet upprepar att man vid beredningen ska säkerställa en konsekvent och förutsägbar väg för minskning av utsläppen från trafiken och ett kostnadseffektivt genomförande.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 5/2019 rd

Helsingfors 7.11.2019

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
ersättare Raimo Piirainen sd
ersättare Jari Ronkainen saf (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Statsminister Antti Rinnes regering föreslår skattehöjningar på 250 miljoner euro för trafikbränslen och inriktar höjningarna pål energiinnehållsskatten på bränsle och koldioxidskatten. Den höjning som träder i kraft i augusti 2020 skärper beskattningen nästa år, på fem månader med upp till 83 miljoner euro. Höjningarna får mycket skadliga konsekvenser för företagens verksamhet och hushållens köpkraft.

Tyngdpunkten i bränslebeskattningen flyttades till koldioxidskatten för åtta år sedan. I praktiken innebär detta att ju mindre utsläpp beståndsdelen i bränslet orsakar, desto mindre beskattas den.

Regeringen medger i propositionen att beskattningens mål är fiskalt. Där konstateras att om skattehöjningen betonades på koldioxidskatten, skulle en skärpning av distributionsskyldigheten för biodrivmedel på 2020-talet minska skattehöjningens långsiktiga inverkan på intäkterna från bränslebeskattningen.

Trafikbeskattningen ska styra konsumenterna mot utsläppssnålare alternativ. För att minska utsläppen från trafiken behövs allt mer verkningsfulla åtgärder, och några sådana går inte att skönja i regeringens riktlinjer. Utöver höjningen av bränsleskatten har regeringen för avsikt att skära ned 120 miljoner euro på stödet till bränslen med lägre utsläpp, dvs. paraffinisk dieselolja, och regeringen har inte för avsikt att underlätta förnyelsen av bilbeståndet genom att sänka bilskatten för nya bilar.

De fakta som nämns ovan talar för uppfattningen att höjningarna av bränsleskatten görs enligt de finanspolitiska målen och inte på klimatpolitikens villkor. Därför kan man dra slutsatsen att låga trafikutsläpp inte främjas genom tillräckligt effektiva åtgärder.

Vi anser att höjningarna av bränsleskatten måste återtas.

Snabba och smidiga tågförbindelser mellan städerna förbättrar hela Finlands konkurrenskraft och effektiviserar en hållbar rörlighet för varor och människor. I stället för att sälja statens egendom och sprida ut pengarna bör regeringen överföra statens aktieinnehav till en tillräcklig kapitalisering av projektbolagen för banförbindelserna. Det gör det möjligt att snabbt inleda projekt och planera dem på ett flexibelt sätt.

Särskilt två projekt skulle det med tanke på baninvesteringarna i Finland vara möjligt att främja snabbt. Byggandet av stadsbanan i Esbo och banan Böle —Riihimäki kan inledas omedelbart.

Stadsbanan i Esbo måste förlängas med två extra spår från Alberga till Köklax för att möjliggöra reguljär och störningsfri lokal- och fjärrtrafik. Planen för banan är klar och genomförandet kan inledas genast efter att beslutet om statlig finansiering fattats. Att påskynda projektet främjar byggandet av en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo.

Utlåtande KoUU 5/2019 rd
Avvikande mening 1

Det är nödvändigt att utveckla spårtrafiken på huvudbanan för att möjliggöra regelbunden och störningsfri trafik. Investeringen i huvudbanan är en genuin framtidsinvestering som sätter fart på hela Finland ur såväl näringslivets som klimatmålens synvinkel. Den andra fasen av banan Böle—Riihimäki är kritisk med tanke på hela bannätets funktion. Dess projektplan är färdig och det enda som behövs är ett investeringsbeslut.

Vi anser att byggandet av dessa spårprojekt som redan kan genomföras ska inledas omedelbart och att projektbolagen för banförbindelserna ska kapitaliseras tillräckligt för att de övriga projekten ska kunna föras vidare i skyndsam ordning.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 7.11.2019

Kari Tolvanen saml
Matias Marttinen saml

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Finländarnas nationella intresse står alltid i fokus för vår politik, och är utgångspunkten för det vi arbetar för. Vi erbjuder finländarna arbete, trygghet och rättvisa. Ingen ska lämnas ensam. Alla finländare ska garanteras goda förutsättningar för framgång genom arbete och företagsamhet.

Därför kräver företagssektorn i vårt land med långa avstånd och gles bosättning enligt vår riksdagsgrupp ett välfungerande transportnät. Det eftersatta underhållet på över två miljarder euro för vårt vägnät måste under valperioden och även i övrigt sänkas. Samtidigt måste vi se till att hela vårt transportnät vidareutvecklas över en tid som är längre än en valperiod. I denna verksamhet bör det enligt vår grupps åsikt också beaktas det så kallade sekundära vägnätet, eftersom utvecklingen av det är ytterst viktigt både för att bevara livskraften i landsortsregionerna och för transporterna inom näringslivet – och därmed för hela vårt lands livskraft och konkurrenskraft.

Vi bör i sammanhanget också minnas att innevarande års eftersatta underhåll åter visar stigande trend. Den parlamentariska trafiknätsarbetsgruppen fann nämligen inte heller under föregående valperiod en sådan ny finansieringsmodell som kunde finansiera både eftersatt underhåll och nödvändiga projekt utan att belasta statens årliga budget. Vår riksdagsgrupp menar således att det nuvarande förfarandet med budgetfinansiering har nått vägs ände.

Vi sannfinländare föreslår således att riksdagen stiftar exempelvis en lag om en transportfond där varje arbetspensionsförsäkringsinstitution åläggs att placera 5 procent av sina fondmedel. När fonderna nu har cirka 200 miljarder euro i tillgångar och deras tillväxt är 5—8 miljarder euro per år, skulle kapitalet i transportfonden således uppgå till cirka 10 miljarder euro. Dessa medel skulle således fram till 2025 enligt vår grupps åsikt och viljeläge användas för att förbättra nätverket av stamvägar och järnvägar.

Staten skulle således enligt sannfinländarnas modell årligen betala pensionsanstalterna en skälig ränta och förbinda sig att betala kapitalet i det skede då medlen för att betala pensioner tar slut i pensionsfonderna. Vi menar också att reparation av trafikleder skulle utöka bnp, förbättra näringsverksamheten och sysselsättningen och öka pensionsavgiftsinkomsterna. Genom dessa åtgärder från vår grupp skulle trafikens smidighet och säkerhet förbättras märkbart.

Det är också bra att komma ihåg att förfarandet på intet sätt skulle påverka pensionstagarnas ställning och pensionsskydd. När de stora trafikprojekten skulle finansieras ur fonden, skulle en större del av statens årliga budgetmedel kunna användas för att hålla hela trafiknätet i skick.

Vi konstaterar likaså som riksdagsgrupp att överkomlig privatbilism är en medborgerlig grundläggande rättighet och en nödvändighet, särskilt på landsbygden. Därför förhåller vi oss mycket kritiska till höjningarna av bränsleskatten i propositionen. Vi måste också i synnerhet se till att vi inte heller med egna åtgärder tillför någon som helst nationell överreglering inom sektorn utöver EU-regleringen. Som grupp ser vi inte heller med någon entusiasm på någon form av introduktion av trängselavgift, varken nu eller i framtiden. Däremot ser vi det som synnerligen viktigt att

det snarast införs en vägavgift för utländska långtradare för användningen av våra landsvägar. För finländska långtradare återbetalas avgiften – om en sådan behövs för att EU kräver det – sedan tillbaka i enlighet med det maximala eurobelopp som EU möjliggör. Således förorsakar den inte utgifter för finländska aktörer.

Avslutningsvis vill Sannfinländarna med tanke på framtiden fortsättningsvis säkra utbudet av oberoende nyheter i Finland. FNB, det vill säga Finska notisbyrån, är väl ägnad för den uppgiften, eftersom den till största delen ägs av privata mediehus och tryggar faktaunderlaget för en stor del av nyheterna. Vi menar att en sådan informationskanal behövs också i fortsättningen. I mediefältet finns också orsak till kritik, anser sannfinländarna. Rundradion har exempelvis sedan länge utgjort föremål för utskottsgruppens kritik. Vi har främst kritiserat det att Rundradion inte alltid behandlar alla aktörer jämlikt, trots att den borde göra det — i synnerhet då den finansieras genom skattemedel.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet i sitt betänkande beaktar vad som sägs ovan.

Helsingfors 7.11.2019

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf