

TRAFIKUTSKOTTETS UTLÅTANDE 6/1999 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2000

Till statsutskottet

INLEDNING

Remiss

I det syfte som anges i 18 a § 3 mom. arbetsordningen för riksdagen har riksdagens biträdande genralsekreterare genom ett brev av den 10 september 1999 sänt ett utdrag ur riksdagens beslutsprotokoll om regeringens proposition om statsbudgeten för 2000 (RP 40/1999 rd) till trafikutskottet för kännedom. Utskottet beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 1999 lämna utlåtande i ärendet utifrån trafikministeriets förvaltningsområde till statsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kanslichef Juhani Korpela, trafikministeriet
- industrirådet Heikki Vesa och inspektör Liisa Salminen, handels- och industriministeriet
- generaldirektör Kyösti Vesterinen, Sjöfartsverket
- direktör Aulis Nironen, Vägverket

- chefen för småkommunsärenden Markku Fagerlund, Finlands Kommunförbund
- direktör Risto Paananen, Posten Finland Ab
- verkställande direktör Pehr Forsskåhl, Finlands Rederiförening
- verkställande direktör Hans Ahlström, Ålands Redarförening
- verkställande direktör Olof Widén, Utrikesfartens småtonnageförening
- ordförande Per-Erik Nelin, Finlands Sjömans-Union rf
- ombudsman Bo Gyllenberg, Finlands Skeppsbefälsförbund
- ombudsman Anton Sjöholm, Finlands Maskinbefälsförbund
- kommunikationschef Kari Palosuo, Trafikskyddet
- ombudsman Tero Anttila, Finlands Lokaltrafikförbund
- ombudsman Sisko Kangas, Trafikförbundet
- verkställande direktör Hans Langh, Langh Ship Oy.

PROPOSITIONEN

Anslag på 7 261 miljoner mark har föreslagits för trafikministeriets förvaltningsområde för 2000.

För väghållningen föreslås sammantagna anslag på 4 121 miljoner mark, vilket innebär en ökning med cirka 69 miljoner mark från 1999.

Anslagen ökar totalt med cirka 136 miljoner mark, då den tekniska ändringen i nettobudgeteringen vägs in. Ökningen beror främst på motorvägen mellan Borgå och Forsby, som genomförs som ett totalfinansieringsprojekt. Inga nya utvecklingsprojekt påbörjas.

Ett nettoanslag på sammanlagt 207 miljoner mark föreslås för sjöfartsverkets utgifter och 165 miljoner mark för stödjande av sjöfartsnäringen.

För banhållningen föreslås ett nettoanslag på totalt 184 miljoner mark, 16 miljoner mark mindre än för 1999. Det viktigaste syftet med anslaget till banhållningen är att trygga underhållet av det trafikmässigt viktigaste bannätet.

Sammanlagt 475 miljoner mark, dvs. cirka 45 miljoner mark mindre än 1999, används för att köpa och stödja kollektivtrafiktjänster. Av anslaget används totalt 8 miljoner mark i form av

en statsandel för att stödja färjtrafiken i Kvarken.

Vidare beviljas 75 miljoner mark till stöd för tidningspressen.

Trots att flygtrafiken ökat med 4–7 procent beräknas luftfartsverkets omsättning stanna på 1999 års nivå. Omsättningen förväntas sålunda uppgå till 1 073 miljoner mark. Verkets investeringskostnader är alltså höga, dvs. cirka 500 miljoner mark.

För trafikministeriets omkostnader föreslås 73 miljoner mark och för forskning och utveckling 74 miljoner mark.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Motivering

Persontrafiken beräknas öka med cirka 2 procent och godstrafiken med 3 procent under 2000. Datakommunikationen ökar avsevärt snabbare.

I sitt utlåtande har trafikutskottet främst tagit ställning till förutsättningarna för fysisk trafik.

Trafikpolitiken utgår från principen om en hållbar utveckling. Genom trafikpolitiken stöds den samhällsekonomiska tillväxten, förbättras miljösituationen och skapas förutsättningar för en bättre logistisk konkurrenskraft. De transporter som behövs för att säkerställa den finländska produktionens konkurrenskraft skall skötas med så liten trafik och så små samhällsekonomiska kostnader som möjligt.

Trafiknätet upprätthålls och utvecklas i hela landet och avsikten är att dess skick skall bevaras på sin nuvarande nivå. Man har framför allt velat se till att transporterna inom näringslivet kan fungera väl på huvudvägnätet. Utskottet påpekar att också trafiknäten på lägre nivå måste vara farbara. Den finansiering som står till förfogande enligt budgetpropositionen räcker inte till för att garantera att trafiknäten kan hållas i nuvarande skick. Nätet av mindre vägar är i sämre skick än tidigare och blir dessutom allt sämre.

Trafikutskottet framhåller att sparåtgärder inte längre kan accepteras inom trafikministeriets förvaltningsområde. Däremot bör användningen av anslagen omprövas. Utskottet är av

den uppfattningen att finansieringen av förvaltningsområdet kan ses över på ett ändamålsenligare sätt än vad som nu är fallet. Ett gott exempel på detta är byggandet av riksväg 7 på sträckan Borgå—Forsby som ett så kallat totalfinansieringsprojekt. Entreprenadtävlingen ledde till en betydande besparing. Ett liknande förfarande kunde sannolikt tillämpas också på andra trafikinfrastrukturprojekt av riksomfattande betydelse. Utskottet anser att en ingående utredning ännu en gång bör göras för att huvudregeln vid finansiering av betydande projekt kunde bli att de skall finansieras som s.k. totalfinansieringsprojekt.

Trafikutskottet anser att säkerhetsmålen i förklaringen under trafikministeriets huvudtitel är positiva. Utskottet finner det viktigt att de olika förvaltningsområdena samarbetar för att förbättra trafiksäkerheten. Trafikutskottet fäster därför uppmärksamhet också vid inrikesministeriets och undervisningsministeriets huvudtitlar. Det är enligt trafikutskottet av största betydelse att polisen ges betryggande resurser för trafikövervakningen och att tillräckliga anslag avsätts för trafiksäkerhetsarbete inom undervisningsministeriets förvaltningsområde.

Inom trafikministeriets förvaltningsområde utgör användningen av väganlagen och utvecklingen av kollektivtrafiken en väsentlig helhet ur trafiksäkerhetssynpunkt. De mindre vägarnas

allt sämre skick är ett problem också för trafik-säkerheten. Enligt trafikutskottets uppfattning är det skäl att lägga tyngdpunkten i användningen av anslagen vid underhåll och förbättring av nätverket av mindre vägar. Vad kollektivtrafiken beträffar finner utskottet det viktigt att det fortfarande utvecklas. Utvecklingsarbetet är av betydelse både i stadlika tätorter och framför allt på glesbygdsområden. Betyggande resurser måste anslås för nya kollektivtrafikformer och trafikjänster.

Utskottet behandlar finansieringen av vägar, sjöfarten, det regionala transportstödet och luftfarten som särskilda frågor.

Stödet till sjöfarten

Utredningar visar att den finländska handelsflottans internationella konkurrenskraft tydligt har försämrats.

Enligt ett ställningstagande från EU-kommissionen kan EU-länderna vidta åtgärder för att trygga den nationella sjöfartens ställning i den internationella konkurrensen. Många av de EU-länder som konkurrerar med Finland har följaktligen minskat kostnaderna för sjöfarten genom beskattningen och olika stödformer.

Kostnadsnivån för de finländska handelsfartygen bör göras konkurrenskraftig med europeiska mått mätt. Om inga extra stödåtgärder vidtas kommer den finländska handelsflottans konkurrenskraft ytterligare att försvagas. Besluten har också miljöpolitiska konsekvenser och en tryggad försörjningsberedskap kräver i sig en tillräckligt stor flotta i den nationella fartygsregistret.

De finländska rederiernas konkurrensposition och sjöfararnas sysselsättning måste tryggas med hjälp av liknande metoder som de övriga EU-länderna anlitat. Trafikutskottet påpekar att åtgärderna brådskar om s.k. utflaggningar vill undvikas. Redan nu har många fartyg sålts utomlands och nya införts i konkurrentlänternas fartygsregister.

Den strukturellt sett viktigaste och aktuella åtgärden är för närvarande utvecklingen av rederibeskattningen. Beskattningen bör utvecklas för att skapa bättre möjligheter att förnya tonna-

get. Dessutom bör den i tillräcklig grad ta hänsyn till särdragen i rederiverksamheten. Med beaktande av rederiverksamhetens exceptionella karaktär och EG-kommissionens anvisningar om statsstöd bör införandet av en för finländska förhållanden lämplig s.k. tonnageskatt snabbt utredas.

Tillämpningsområdet för lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart och statsstödet omfattning bör justeras för att dels förskottsskatterna och arbetsgivarnas socialskyddsavgifter, dels de lagfästa socialavgifterna skall kunna betalas tillbaka till rederierna.

Räntestödssystemet för finansiering av fartygsförvärv är mycket lämpligt när det gäller att skaffa högklassigt för finländska förhållanden lämpat tonnage. Det är då framför allt fråga om fartyg som utan svårighet kan ta sig fram genom is. För att driftkostnaderna för de finländska rederierna skall kunna bringas ned måste frågan om flera linjelotsbrev till den reguljära linjetrafiken tas till förnyad behandling.

Statsbidrag för enskilda vägar

Enligt budgetpropositionen uppgår statsbidraget för underhåll och förbättring av enskilda vägar till 36 miljoner mark, dvs. 9 miljoner mark mindre än 1999.

Trafikutskottet har upprepade gånger i sina utlåtanden om budgeten påpekat de enskilda vägnas allt sämre skick.

Enskilda vägar används bland annat för person- och godstrafik samt för brand- och räddningsverksamhet. Också skogsindustrin utnyttjar enskilda vägar för sina viktiga transporter.

Enligt trafikutskottets uppfattning är det kraftiga nedskurna statsbidraget den tydligaste enskilda orsaken till den allt snabbare försämringen av de enskilda vägarna. Vägagen har inte utfört nödvändiga reparationer av vägarna. När statsbidragen fallit bort har vägdelägarnas väghållningskostnader ökat och kommunerna varit tvungna att höja sina bidrag. Kommunernas möjligheter att höja bidragen är dock begränsade på grund av deras ekonomiska situation. Av samma anledning har ofta nödvändiga ombyggnader inte kunnat göras.

Trafikutskottet anser att ett ökat statsbidrag för underhåll och förbättring av enskilda vägar behövs. Utskottet anser att en del av anslaget för basväghållningen genom en budgetintern överföring kan läggas till anslagen för mindre trafikerade vägar och för underhåll och förbättring av enskilda vägar.

Trafikutskottet föreslår att 30 miljoner mark av anslagen till Vägverket, som har ökat med 68,5 miljoner mark, skall avsättas för underhåll och förbättring av enskilda vägar utöver det tidigare anslaget för detta ändamål. Anslaget får i första hand användas för underhåll och förbättring av transport- och trafikmässigt viktiga vägar.

Det regionala transportstödet

Lagen om regionalt stödjande av transporter (954/1981) trädde i kraft den 1 januari 1982. Enligt ikraftträdelsebestämmelsen tillämpas lagen på transporter som sker under åren 1982—1999. Transportstöd betalas till små och medelstora företag i avlägsna och glesbebyggda trakter. Transportstödet skall enligt planerna dras in.

Trafikutskottet påpekar att statsfinanserna påverkas i så ringa grad av att transportstödet dras in medan dess betydelse för enskilda företag är så stor att de tidigare grunderna för ett fortsatt transportstöd fortfarande gäller.

Lagen om regionalt stödjande av transporter har främjat sysselsättningen. Om transportstödet dras in skulle detta i det rådande konjunktur-

och sysselsättningsläget bidra till företagsflyttningen till områden med brist på arbetskraft.

Trafikutskottet framhåller att regionalt transportstöd bör utbetalas också i fortsättningen tills det har utretts och beslutats hur transportstödssystemet, som bygger på de långa avstånden, skall ersättas.

Byggande och underhåll av flygplatser

Sedan 1972 har statsstöd beviljats för underhåll och ombyggnad av flygfält utan linjeflyg. De fält som har tagit emot stödet har hållits operativa av amatörflygare, flygklubbar och frivilligorganisationer. Om statsstödet dras in är risken stor för att också det kommunala stödet dras in, vilket i sin tur leder till att utvecklingen av fälten avstannar då den operativa beredskapen inte längre kan upprätthållas och amatörflygningen upphör.

Trafikutskottet framhåller att statsbidraget för byggande och underhåll av vissa flygplatser under moment 31.52.41 i budgeten också framgent kan användas till understöd för flygfält utan linjeflyg.

Utlåtande

Som sitt utlåtande föreslår trafikutskottet vördsam

att statsutskottet bör beakta vad som anförts ovan.

Helsingfors den 5 oktober 1999

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna
vordf. Annika Lapintie /vänst
medl. Jyri Häkämies /saml
Marjukka Karttunen-Raiskio /saml
Pauli Saapunki /cent
Ismo Seivästö /fkf
Timo Seppälä /saml

Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
Matti Vähänäkki /sd
Harry Wallin /sd
suppl. Katri Komi /cent
Esa Lahtela /sd.