

## Kommunikationsutskottet

### Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2023—2026

#### Till finansutskottet

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2023—2026 (SRR 2/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 19.5.2022.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- avdelningschef Laura Eiro, kommunikationsministeriet
- enhetschef Mikko Nygård, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Maria Torttila, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket
- förvaltningsdirektör Marko Viljanen, Meteorologiska institutet.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Statens idrottsråd
- VR-Group Ab
- Rundradion
- Närings-, trafik- och miljöcentralerna
- Finlands Kommunförbund
- INFRA rf
- Centralhandelskammaren
- Linja-autoliitto
- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- Cykelförbundet rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Suomen Taksiliitto ry
- Vägföreningen i Finland rf
- Vattenvägar i Finland rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

## Utlåtande KoUU 20/2022 rd

Inget yttrande av  
- Finnair Abp.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

#### *Allmänt*

(1) I statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2023—2026 konstateras det att enligt planen för de offentliga finanserna 2022—2025 ska en inbesparing på 110 miljoner euro per år göras inom förvaltningsområdet. Därutöver ska 17 miljoner euro inbesparas på årsnivå. Den närmare fördelningen av beloppet bestäms i samband med budgeten för 2023. Vid utfrågningen betonade sakkunniga att det är beklagligt att en så stor besparing riktas till förvaltningsområdet, särskilt när man beaktar den nuvarande nivån på de budgetmoment som avser trafiknätet.

(2) Utskottet anser att det är synnerligen oroväckande att den nuvarande ramnivån inte gör det möjligt att uppnå målen i planen Trafik 12 och färdplanen för fossilfria transporter. Det enda sättet att lösa situationen permanent är att öka anslagen till den nivå som anges i planen Trafik 12, som gör det möjligt att gradvis minska reparationskulden. Beslutet om planen Trafik 12 fattades genom en parlamentarisk beredning, och utskottet anser att det är ytterst viktigt att man får de anslag som behövs för att genomföra planen och det investeringsprogram som ingår i den.

#### *Investeringsprojekt*

(3) Utskottet är medvetet om att prioritetsordningen för projekten i planen Trafik 12 kan ha ändrat i det förändrade världspolitiska läget. Utskottet konstaterar att det är bra att överväga en översyn av prioriteringen av projekten så att de projekt som hänför sig till försörjningsberedskapen prioriteras högst, och därefter prioriteras de projekt som är viktiga för det finländska näringslivets verksamhet och konkurrenskraft. Först efter dessa prioriterade projekt finns det skäl att satsa på projekt som till exempel förbättrar resekomfort eller restider. Utskottet betonar att en eventuell ändring av prioriteringen bör göras parlamentariskt.

#### *Sjöfart och sjötrafik*

(4) Utskottet framhåller att sjötrafiken är nödvändig för näringslivet och försörjningsberedskapen i Finland. Därför är det viktigt att man följer hur sjöfarten och sjötrafiken fungerar och ser till att det i Finland finns tillräckligt med fungerande hamnar. Dessa utgör också en del av TEN-T-nätet.

(5) Transporterna på Saima kanal har minskat betydligt till följd av den förändrade internationella situationen, och för näringslivet är det ytterst viktigt att man hittar ersättande rutter för varutransporterna. Därför är det förståeligt att de anslag som var tänkta att användas för istandsättning av Saima kanal inte används i denna situation. Det är nödvändigt att utreda ersättande rutter i östra Finland. Utskottet betonar att anslagen absolut måste användas till ersättande järnvägs- och vägtransportrutter som är nödvändiga för näringslivet.

## Utlåtande KoUU 20/2022 rd

### *Basunderhåll av transportinfrastrukturen samt reparationsskulden*

(6) Enligt statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna prioriteras inom trafikledshållningen de åtgärder som krävs för att garantera den dagliga framkomligheten i transportnätet och för att bromsa ökningen av det eftersatta underhållet och minska underhållsskulden. I enlighet med redogörelsen prioriterar Trafikledsverket den dagliga framkomligheten i transportnätet. Enligt inkommen utredning är det dock inte möjligt att stoppa ökningen av eller minska underhållsskulden utifrån finansieringsnivån i rambeslutet.

(7) Vid den tidpunkten när planen Trafik 12 kom till uppskattades kostnadsnivån stiga med i genomsnitt 2,5 procent per år. Kostnadsökningen har dock varit exceptionellt kraftig under det gångna året. Enligt Statistikcentralen ökade kostnaderna för markbyggnadssektorn med 11,3 procent mellan mars 2021 och mars 2022. Utskottet påpekar också att basunderhåll av transportinfrastrukturen är ett nettobudgeterat moment. Största delen av inkomsterna utgörs av intäkterna från banavgiften, varav den ryska trafiken årligen har stått för cirka 12 miljoner euro. Dessa intäkter uteblir sannolikt i fortsättningen.

(8) Finansieringsnivån på basunderhållet av transportinfrastrukturen i rambeslutet betyder att man skär ner på förbättringen och reparationen av trafiknäten jämfört med vad som planerats. Enligt uppgift kommer man främst att gallra i förbättringsprojekt som ingår i planen Trafik 12. För vägnätets del handlar det här om objekt som främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar, trafiksäkerheten samt gång och cykling och för bannätets del om projekt som bland annat gäller säkerheten i plankorsningar och förbättrande av banlinjer och bangårdar. När det gäller reparationerna av vägnätet är det särskilt det belagda vägnätet som drabbas. Beläggningsprogrammet för 2023 beräknas bli rekordkort. Man måste också minska reparationerna av broar. På bannätet riktar sig nedskärningarna till reparationer av tjälfarliga och mjuka ställen, överbyggnader, broar och tunnlar samt byten av växlar.

(9) Utskottet anser det vara särskilt oroväckande att det eftersatta underhållet av trafikledsnätet beräknas öka från nuvarande cirka 2,9 miljarder euro till klart över 3 miljarder euro under ramperioden. Utskottet anser det vara ytterst viktigt att de anslag som behövs på längre sikt anvisas för basunderhåll av transportinfrastrukturen och för att avvärja reparationsskulden.

### *Den gröna omställningen*

(10) Enligt utskottet är trafiksystemet och särskilt kollektivtrafiksystemet av väsentlig betydelse för att samhället ska fungera och för den gröna omställningen. Ur kollektivtrafikens synvinkel är behovet av finansiering som upprätthåller servicenivån fortsatt stort både i den trafik som ordnas av städerna och i den trafik som ordnas av staten. Enligt den utredning som fåtts kommer prisökningen på flytande bränslen att påverka anslagsbehovet efter coronakrisen, trots att regeringen har dragit upp riktlinjer om kostnadsstöd för transportsektorn, temporär sänkning av distributionsskyldigheten och beredning av en så kallad yrkesdiesel.

(11) I det nationella programmet för att främja gång och cykling (2018), som är ett led i regeringsprogrammet, fastställs nivån på investeringsprogrammet för gång och cykling till 30 miljoner euro per år (2019—2023) för att den eftersträlvade ökningen på 30 procent i antalet gång- och

## Utlåtande KoUU 20/2022 rd

cykelresor ska kunna nås före 2030. Utskottet anser att nivån på minst 30 miljoner euro enligt investeringsprogrammet för gång och cykling bör tryggas under de kommande åren.

### *Cybersäkerhet*

(12) Enligt redogörelsen stiger den årliga tilläggsfinansieringen för att förbättra cybersäkerheten till cirka 40—56 miljoner euro under ramperioden, fördelat mellan flera olika förvaltningsområden. De största projekten handlar om att förbättra förvaltningens gemensamma basinfrastruktur, utvidga miljöerna för behandling av säkerhetsklassificerat material, höja säkerhetsmyndigheternas kapacitet och utveckla FPA:s förmånssystem. I finansieringen ingår anskaffning av viss utrustning samt personalökningar.

(13) Det förtroliga samarbetet mellan den privata och den offentliga sektorn har ansetts höra till Finlands starka sidor, men det har också konstaterats att det finns skäl att utveckla samarbetet och ledningen inom cybersäkerhetsarbetet. Myndigheternas roll är att sköta samordningen mellan olika förvaltningsområden och att skapa en gemensam bild av cybersäkerhetsläget. Företagen å sin sida har förmåga att skydda datasystem och datainfrastruktur mot cyberstörningar och cyberattacker.

(14) Utskottet noterar med tillfredsställelse att kommunikationsministeriets omkostnader utökas med cirka 3,5 miljoner euro per år som en del av förslagen om cybersäkerhet. De tillägg för förbättring av cybersäkerheten som gjorts inom förvaltningsområdena är sammantaget en mycket positiv och välkommen ökning. Enligt den utredning som fåtts bör man kontinuerligt och noga följa cybersäkerhetsläget i samhället, särskilt med beaktande av den rådande internationella politiska situationen, och sträva efter att förebygga eventuella risker. De tillägg som nu gjorts främjar för sin del målet samt förbättrar vår cyberförmåga och effektiviserar vår samordningsförmåga när det gäller cybersäkerheten. Utskottet betonar att lägesbilden måste följas kontinuerligt och att man så snabbt som möjligt måste reagera på upptäckta brister i förmågan.

### *Meteorologiska institutet*

(15) Enligt vad utskottet erfar har Meteorologiska institutet tillsammans med Försvarsmakten och Lantmäteriverket berett ett förslag om inrättande av en nationell rymdlägesbildcentral. De anslag som föreslås i planen för de offentliga finanserna för 2023—2026 räcker dock inte till för ändamålet. Utskottet påpekar att Meteorologiska institutet är en del av den kritiska infrastrukturen. Därför är det nationellt nödvändigt att trygga tillräckliga resurser för institutet i det aktuella internationella säkerhetsläget.

## **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Kommunikationsutskottet föreslår

*att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.*

## Utlåtande KoUU 20/2022 rd

Helsingfors 12.5.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd  
vice ordförande Ari Torniainen cent  
medlem Pekka Aittakumpu cent  
medlem Heikki Autto saml  
medlem Seppo Eskelinen sd  
medlem Petri Huru saf  
medlem Jari Kinnunen saml  
medlem Johan Kvarnström sd  
medlem Joonas Könttä cent  
medlem Jenni Pitko gröna  
medlem Mirka Soinikoski gröna  
ersättare Eeva Kalli cent.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

## Utlåtande KoUU 20/2022 rd Avvikande mening

### Avvikande mening

#### Motivering

Planen för de offentliga finanserna 2023—2026 har utarbetats i ett läge där utsikterna för landets ekonomi har förändrats på ett aldrig tidigare skådat sätt på grund av den osäkerhet som coronapandemin och Ukrainakrisen (Rysslands angreppskrig) har skapat. Trots detta fortsätter Finlands sittande regering sin överdrivet strama klimatpolitik med oerhört kraftfulla åtgärder som om ingenting skulle ha hänt. Ett exempel på detta är att det i Finlands program för hållbar tillväxt anvisas nästan en miljard euro EU-finansiering 2022—2026 för den gröna omställningen. Även i övrigt fortsätter regeringens hårda satsningar på den gröna omställningen så att målet är att Finland ska vara klimatneutralt senast 2035. En sådan utveckling kan Sannfinländarna inte gå med på, eftersom vi menar att en överdriven klimatpolitik blir mycket dyr för medborgarna särskilt när det gäller boende, andra levnadskostnader och mobilitet. Samtidigt tär regeringens linje ytterligare på framför allt vår basindustris konkurrenskraft.

Som utskottsgrupp anser och upplever vi att de rätt kraftiga förändringarna inom denna sektor delvis beror just på världssituationen. Trots detta håller vi med många av de sakkunniga om att finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen under hela planeringsperioden bör vara stabil och tillräckligt hög för att öka funktionssäkerheten i bannätet och trafikledsnätet, upprätthålla servicenivån och minska reparationsskulden. Nu är detta inte fallet eftersom man vet att situationen när det gäller basunderhållet av transportinfrastrukturen kommer att vara kritisk utifrån den planerade finansieringsnivån. Vår utskottsgrupp anser att man inte ens med de nuvarande anslagen kan bibehålla dagens nivå i fråga om reparationsskulden. Trots det har regeringen pengar för att bevara den biologiska mångfalden och för den gröna omställningen i övrigt. Som grupp fördömer vi också att ett stort belopp under momentet blir oanvänt. Detta belopp ska användas nån gång senare. Något sådant borde aldrig ske, men framför allt inte i den situation vi befinner oss i nu när det gäller basunderhållet av transportinfrastrukturen.

Vi vill också fästa särskild uppmärksamhet vid att Finland har rätt tunna trafik- och transportflöden samt långa avstånd till centrala marknadsområden. Till stor del just på grund av vårt geografiska läge är de finländska företagens logistikkostnader större än i många konkurrentländer. Effektiviteten inom logistik- och transportsektorn har därför en mycket stor betydelse för livskraften och konkurrenskraften i hela landet (inkl. de viktigaste industrisektorerna). Genom vår position har vi ett tydligt logistiskt underläge som vi måste kunna tackla. Också av denna anledning anser vår utskottsgrupp att ett centralt element för Finlands konkurrenskraft och livskraft är och bör även i fortsättningen vara konsekvens bland annat vid utvecklandet av trafiknätet. Som det är nu har man inte varit tillräckligt konsekvent.

Dessutom måste landets bränslepolitik inklusive beskattning styras i en riktning mot mindre skatter för att vi genuint ska kunna förbättra vår konkurrenskraft. Också yrkestrafiken bör i detta avseende beaktas bättre än för närvarande inom beskattningen.

Det är förståeligt att den finska statens ekonomi på grund av coronapandemin och följderna av kriget i Ukraina befinner sig i en mycket svår situation. Tyvärr syns inte detta på något sätt i den

**Utlåtande KoUU 20/2022 rd**  
**Avvikande mening**

sittande regeringens verksamhet. I stället bara ökar regeringen utgifterna för objekt som ytterligare försämrar medborgarnas verksamhetsmöjligheter och till och med deras levnadsmöjligheter. Det görs under förevändning av den så kallade gröna omställningen. Här kan man som goda (dåliga) exempel nämna de vägtullar och trängselavgifter som regeringen planerar och som vi sannfinländare kraftigt har motsatt oss. Vi är inte heller entusiastiska över en alltför stor satsning på gång och cykling, eftersom detta har stora konsekvenser för bilkörningens acceptabilitet, särskilt i städerna. Exempel på detta kan ses i så stora städer som Helsingfors och Tammerfors.

Avslutningsvis konstaterar vi som utskottsgrupp att också de stränga målen för minskning av utsläppen från trafiken och uppnåendet av dem (inklusive kravet på snabb förnyelse av bilbeståndet) är överoptimistiska och alltför snäva tidsmässigt. Särskilt med tanke på att utsläppssnålare elbilar är en lyx bara för de få och rika. Man bör också komma ihåg att bristen på laddningsinfrastruktur delvis är en flaskhals i vårt land när det gäller att ta i bruk alternativa drivkrafter. Dessutom är avstånden långa i Finland, vilket innebär att det är nödvändigt med egen bil särskilt i glesbygden och i landsbygdskommuner, och beskattningen bör således inte stramas åt ytterligare. Det som är bra är att man nu har satsat ordentligt på cybersäkerheten. Detta är en bra utgångspunkt för framtiden.

***Avvikande mening***

Jag föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 12.5.2022

Petri Huru saf