

## Kommunikationsutskottet

### Statsrådets redogörelse till riksdagen - Finlands program för hållbar tillväxt

#### Finansutskottet

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Statsrådets redogörelse till riksdagen - Finlands program för hållbar tillväxt (SRR 6/2020 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till finansutskottet.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- finansråd Laura Vartia, finansministeriet
- enhetschef Maija Ahokas, kommunikationsministeriet
- enhetschef Päivi Antikainen, kommunikationsministeriet
- enhetschef Maria Rautavirta, kommunikationsministeriet
- enhetschef Sanna Ruuskanen, kommunikationsministeriet
- enhetschef Elina Thorström, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Juha Tervonen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- överinspektör Heidi Mäntylä, kommunikationsministeriet
- projektdirektör Mikko Vähä-Sipilä, arbets- och näringsministeriet
- ledande expert Petri Makkonen, Transport- och kommunikationsverket
- direktör Ari-Pekka Manninen, Trafikledsverket
- direktör Päivi Nuutinen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- specialsakkunnig Taina Väre, Finlands Kommunförbund
- direktör Mikko Viinikainen, Finavia Abp
- hållbarhetsdirektör Anne Larilahti, Finnair Abp
- Base Manager Tuomas Turunen, Fly 7 Finland Ab
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Jarmo Matilainen, Finnet-förbundet rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- styrelseordförande Jonas Stjernberg, RPAS Finland ry
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- verkställande direktör Elina Ussa, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
- programdirektör Laura Eiro, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab
- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland
- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Karelen
- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland
- Meteorologiska institutet
- Posti Ab
- VR-Group Ab
- Helsingforsregionens trafik - samkommun
- Tammerforsregionens kollektivtrafik (NYSSE)
- Åbo regiontrafik Föli
- Elisa Abp
- Finnair Abp
- Gasum Ab
- MaaS Global Oy
- Neste Abp
- Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- Telia Finland Oyj
- Wärtsilä Oyj Abp
- Finnet-förbundet rf
- Linja-autoliitto
- Logistiikkayritysten Liitto ry
- Cykelförbundet rf
- Biokretslopp och Biogas Finland rf
- Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.
- Suomen Taksiliitto ry
- Vägföreningen i Finland rf
- Rederierna i Finland rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

Inget yttrande av

- Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Programmet för hållbar utveckling i Finland är ett övergripande program som berör många olika områden. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att man vid utarbetandet av programmet har hört aktörerna inom olika sektorer på bred front och strävat efter att utarbeta ett balanserat pro-

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

gram med bra genomslagskraft. Utskottet understöder de allmänna kriterier som följts vid beredningen och de närmare kriterier som betonas i prioriteringen.

Programmet för hållbar tillväxt främjar både en snabb återhämtning och en reform av näringslivets strukturer och den offentliga servicen som är nödvändig på lång sikt. Utskottet anser att det är bra att programmet syftar till att påskynda kampen mot klimatförändringen, stärka produktiviteten och ekonomins tillväxtpotential och påskynda de strukturomvandlingar som behövs för att höja sysselsättningsgraden och få produktionen och konsumtionen på en hållbar grund. Programmet för hållbar tillväxt bör fungera som en färdplan med hjälp av vilken de uppställda målen kan nås. Vid utfrågningen av sakkunniga önskades därför prioritering och konkretion i fråga om de finansieringsobjekt som berör trafiken. Utskottet betonar att alla projekt som genomförs bör vara konkreta, rättidiga och verkningsfulla.

Utskottet anser att det är viktigt att en betydande del av finansieringen anvisas för att främja den gröna omställningen. Enligt redogörelsen är ett av målen finansiell hävstång för privata investeringar. Utskottet betonar vikten av privata investeringar, eftersom de ger en betydligt större övergripande effekt och leder till en snabbare återhämtning som hjälper även på lång sikt och bidrar till att förnya strukturerna. Samtidigt bör man sträva efter att identifiera framtidens stjärnprojekt som varaktigt för utvecklingen framåt.

### *Investeringsprojekt i strukturer som stöder social och ekonomisk utveckling*

När det gäller kriterierna i programmet för hållbar tillväxt konstateras det i rapporten att offentliga investeringar i infrastrukturen är satsningar som bidrar till en optimal miljö. I synnerhet i spridnings- och ibruktagandefasen för ny teknik är samhällsnyttan av investeringar i infrastruktur betydande. Utskottet konstaterar dock att det utifrån redogörelsen ser ut att man i detta skede inte satsar på infrastrukturprojekt på ett sätt som tar hänsyn till deras betydelse och genomslagskraft. Utskottet betonar att det behövs mycket mer satsningar på infrastrukturprojekt.

När det gäller transportinfrastruktur betonar utskottet särskilt pilotprojekt som syftar till automatisering av transporter, spårvägsprojekt och enskilda trafikledsprojekt som är nödvändiga för investeringar i industri, handel och tjänster.

### *Trafikledsinvesteringar*

Utskottet anser att det är mycket viktigt att stimulanspaketet främjar trafikledsprojekt som uppfyller kriterierna. Det finns skäl att satsa på viktig infrastruktur som kan förbättra vägar och järnvägar, till exempel påskyndande av dubbla spår på viktiga banavsnitt. Fungerande trafikleder har stor betydelse för Finlands konkurrenskraft och ekonomiska återhämtning efter covid-19-pandemin samt för genomförandet av färdplanen för utsläppssnål trafik inom trafik- och transportsektorn. Finansieringen för Finlands program för hållbar tillväxt kommer från EU:s återhämtningspaket 2021—2023, och utskottet konstaterar i detta sammanhang att detta begränsar de infrastrukturprojekt som väljs ut.

Väginvesteringarna gör det möjligt för Finland att stärka en hållbar infrastruktur och förbättra verksamhetsmöjligheterna och trafiksäkerheten för tunga transporter som betjänar industrin och

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

handeln. Projekten stöder också den gröna omställning som eftersträvas med EU:s återhämtningsfinansiering eftersom de minskar utsläppen från trafiken. Ett vägnät i bättre skick bidrar till miljövänlig och trygg trafik och minskar bränsleförbrukningen betydligt.

*Investeringar i digitaliseringen av spårtrafiken.* En så kallad Digirata, som nämns i redogörelsen, är ett riksomfattande projekt som förbereder införandet av ett modernt europeiskt trafikstyrningssystem för tåg, ERTMS. Genom det digitala banprojektet Digirata förbättras effektiviteten och säkerheten samt skapas en tillväxtplattform för nya tjänster. Utskottet anser att projektet är viktigt särskilt för näringslivet, eftersom det skapar förutsättningar för en bättre järnvägstrafik i framtiden.

### *Flygtrafik*

Covid-19-pandemin har haft en stor inverkan på flygtrafiken och till exempel Finnairs affärsverksamhet har minskat med hela 90 procent. I detta sammanhang är det bra att stödja en grön omställning inom luftfarten och hållbara förändringar inom alla delar av luftfarten. I Finlands program för hållbar utveckling prioriteras därför minskningen av utsläppen från matartrafiken, utvecklingen av de lokaler som behövs på grund av hälsosäkerheten och fördjupad digitalisering i fråga om styrningen av flygtrafiken.

Vid planeringen av matartrafiken bör man sträva efter hållbara och intelligenta transporter och resekedjor. Matartrafik från mindre flygplatser till medelstora flygplatser kan också skötas med mindre flygplan, vilket gör det möjligt att skapa snabbare resekedjor som förbättrar Finlands konkurrenskraft. I de övriga nordiska länderna finns det enligt uppgifter till utskottet mycket fler flygförbindelser mellan olika flygplatser än i Finland. Dyliga resekedjor kan delvis skapas med hjälp av redan befintliga aktörer. Utskottet betonar att det inom resekedjorna finns skäl att på korta rutter i Finland pilottesta sammanhållna förbindelser såväl mellan bussar och flygplan som mellan flygoperatörer som kompletterar varandra. På så sätt kan man öka tillgängligheten för landskapens näringsliv och utnyttja den befintliga flygplatsinfrastrukturen.

### *Investeringar i digital infrastruktur*

Utskottet lyfter fram prioritering 4: Främjandet av en hållbar infrastruktur och digitalisering. Utskottet anser det vara viktigt att det i redogörelsen konstateras att de digitala resurserna, såsom kommunikationsnät, satellitsystem, data, artificiell intelligens och högpresterande datorer samt digitala färdigheter på grundläggande och avancerade nivå, upprätthåller ekonomins och samhällets konkurrenskraft i alla sektorer. Det är viktigt att komma ihåg att digitaliseringen som genomförs på ett hållbart sätt främjar samhällets resiliens och funktionssäkerhet vid överraskande kriser och i normala förhållanden. Digitaliseringen spelar också en viktig roll i samhällets systemiska gröna omställning, där bland annat en ökad kunskapsbas och datakompatibilitet stöds.

Utskottet betonar vikten av en hållbar infrastruktur och digitalisering och anser att man bör satsa på detta vid genomförandet av programmet. Vidare betonar utskottet vikten av supersnabba datanätsförbindelser som täcker hela Finland. Vid utfrågningen av sakkunniga har det påpekats att en långsiktig effekt av engångsnatur också förutsätter investeringar i optiska fibernät. Å andra sidan har man betonat teknikneutralitet. Kommunikationsutskottet hänvisar till det som utskottet i

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

sitt betänkande KoUB 17/2020 rd — RP 221/2020 rd har uttalat om regeringens proposition med förslag till lag om stöd för byggande av bredband.

I betänkandet understryker utskottet vikten av att se till att de hastigheter som föreskrivs i den förordning som utfärdas med anledning av lagen möjliggör distansarbete och många av informationssamhällets tjänster. Det ska inte finnas stora variationer mellan hastigheten vid nedladdning och hastigheten vid uppladdning. Vidare ansåg utskottet att de stödberättigade bredbandsanslutningarna ska vara avancerade och hålla jämn kvalitet även under högtrafik.

Enligt utfrågningen av sakkunniga om regeringens proposition RP 221/2020 rd med förslag till lag om stöd för byggande av bredband är det aktuellt att utreda situationen för bredbandsinvesteringar och uppnåendet av de uppställda målen, särskilt i fråga om coronavirusepidemin och återhämtningspaketet. Utredningen bör ta ett helhetsgrepp om behovet av medel för att finansiera bredbandsinvesteringar och undersöka hur olika finansieringsformer, EU-bidrag och regionsutvecklingspengar kan användas för att de offentliga satsningarna ska ge så stor nytta som möjligt. I betänkandet ansåg utskottet att utredningen bör beakta mervärdet av bredbandsinvesteringar och deras multiplikatoreffekter, bland annat statliga decentraliseringsmål och möjligheterna till arbete oberoende av ort, men också försörjningsberedskapen och säkerheten.

Utskottet betonar dock att man även bör söka andra modeller för att rikta EU:s återhämtningspengar till utvecklingen av bredbandsanslutningar.

### *Bättre bredbandsanslutningar i tåg*

Vid utfrågningen fäste de sakkunniga utskottets uppmärksamhet på att kapaciteten för dataöverföring längs järnvägsspåret för närvarande inte är tillräcklig för att tillgodose tågresenärernas behov av att använda data. VR:s och operatörernas gemensamma uppfattning är att förbättringen av datatjänsterna för tågresenärer kräver både förnyande av förstärkningstekniken i tågen och fler basstationer för mobila nät och de master som behövs för dem. Projektet skulle stödja regeringens aktiva spårpolitik, bidra till rörligt och multilokalt arbete, förbättra infrastrukturen på lång sikt och stärka digitaliseringen i samhället. Utskottet anser att projektet på ett föredömligt sätt bidrar till att stärka hållbar infrastruktur och digitalisering, som är en av prioriteringarna i EU:s återhämtningspaket.

### *Projekt som främjar digitalisering*

En långsiktig politik, en framåtblickande omvärld och en mycket konkurrensutsatt marknad har gjort Finland till ett föregångarland när det gäller digitaliseringen. Enligt utfrågningen av sakkunniga innehåller redogörelsen en täckande helhet för att främja digitaliseringsprojekt och den tar hänsyn till såväl kommunernas som statens behov att snabbt utveckla elektroniska offentliga tjänster. Betydelsen av små och medelstora företags digitala projekt för produktivitetens utvecklingen och den ekonomiska strukturomvandling som skapar tillväxt lyfts fram förtjänt. Dessutom beaktas dataekonomiska projekt, skapande av infrastrukturer och förbättrande av datadelningen. Man hoppas också att realtidsekonomin äntligen ska kunna förverkligas med hjälp av återhämtningsfinansieringen.

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

Vid utfrågningen av sakkunniga ansågs det vara av största vikt att de digitala tjänsterna anskaffas på ett öppet sätt genom konkurrensutsättning. En konkurrensutsatt marknad producerar lösningar som utvecklas kontinuerligt och som gynnar hela samhället. Det har också ansetts att det lönar sig att inkludera näringslivet och dess kompetens redan i planeringen av projekten.

I likhet med redogörelsen anser utskottet att en höjning av investeringar i digitaliseringen till minst samma nivå som i konkurrentländerna är en central förutsättning för affärsverksamhetens produktivitet utveckling och för en ekonomisk strukturomvandling som skapar hållbar tillväxt. Satsningarna på digitaliseringen bidrar till näringslivets återhämtning och utveckling samt den gröna omställningen.

### *Cybersäkerhet*

Redogörelsen betonar ekosystemet för cybersäkerheten. I den digitala omvärlden ska man kunna agera tillförlitligt genom att satsa på undervisning och forskning i cyber- och informationssäkerhet samt dataskydd. Utskottet anser att cybersäkerhet är mycket viktigt. Cybersäkerhet är grunden för all digital verksamhet och man ska satsa på den. Också ansvaret och ledningsförhållandena i fråga om skötseln av cybersäkerheten ska vara tydliga.

### *Grön omställning*

Utskottet anser att de nya lösningarna inom både transport och datakommunikation stöder den gröna omställningen och den ekonomiska omstruktureringen. Till exempel främjandet av produktionen av elbränslen samt genomförandet av biogasprogrammet och vägstrategin förnyar energisystemet.

### *Färdplanen för utsläppsnål trafik inom trafik- och transportsektorn*

Färdplanen för utsläppsnål trafik inom trafik- och transportsektorn är också viktig med tanke på den gröna omställningen. Utskottet betonar vikten av färdplanen för genomförandet av programmet för hållbar utveckling och påminner om finansieringens betydelse när det gäller att stödja pilotprojekt. Vid genomförandet av färdplanen bör man dock ta hänsyn till ekonomin i sin helhet, så att de valda metoderna inte försvagar Finlands konkurrenskraft. Man ska ta hänsyn till hållbara färd sätt och främja både efterfrågan på och utbudet av dem.

De investeringar som bidrar till koldioxid snålheten inom trafiken ligger i linje med målen för återhämtningsinstrumentet. Investeringar behövs både för att främja en koldioxid snålare bränsleproduktion och forsknings-, utvecklings- och investeringsverksamhet samt för att förnya trafiksystemet.

### *Alternativa drivkrafter*

Centrala metoder för att minska utsläppen i färdplanen för trafiken är effektivisering av logistiken och trafik tjänsterna genom digitalisering, ökad användning av förnybara bränslen, förnyelse av bilbeståndet, kollektivtrafik åtgärder samt utveckling av trafikinfrastrukturen. Enligt utfrågningen av sakkunniga behövs det incitament för företag, innovationer, finansiering för infrastrukt

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

turen och en reform av skattestrukturen för att påskynda åtgärderna för att minska utsläppen. Ny teknik har en framträdande roll i färdplanen, liksom i färdplanerna för koldioxidsnålhet inom andra branscher. Vidare ansåg de sakkunniga att färdplanen för trafik- och logistiksektorn samtidigt också erbjuder ett urval av metoder som i framtiden kan göra skattehöjningar på bränslen, kilometerskatter eller en begränsning av bränsleförsäljningen onödig.

Utvecklingen av förnybara bränslen i trafiken fortsätter, och el och förnybara bränslen som också nämns i redogörelsen är en del av denna utveckling på längre sikt. Finland har sådant kunnande och pionjärskap i fråga om förnybara bränslen som man med hjälp av metoderna för hållbar tillväxt kan och ska fortsättningsvis stödja och uppmuntra. För att öka utnyttjandet av alternativa drivkrafter är det nödvändigt att utveckla både nätverket för laddning av el och distributionsnätet för alternativa bränslen.

*Biogas.* Redan i dagsläget erbjuder biogasen personbilister samt kollektiv- och distributionstrafik en möjlighet till renare rörlighet, och antalet gasdrivna fordon har nästan fyrdubblats under de senaste tre åren. Den förnybara biogasen har en central roll när det gäller att minska utsläppen från trafiken, och i fjol utgjorde biogasens andel av den fordonsgas som säljs i Finland redan över 50 procent. Produktionspotentialen för förnybar biogas i Finland är betydande, och enligt utredning till utskottet kunde över en femtedel av energiförbrukningen inom landsvägstrafiken täckas med den potential som för närvarande identifierats. Utskottet anser det vara viktigt att biogas produceras på ett hållbart sätt av förnybara råvaror och inte till exempel av råvaror som kan utnyttjas som livsmedel eller som produceras genom att förstöra regnskogar. Det är bra att den inhemska infrastrukturen för distribution av fordonsgaser utvecklas aktivt.

Statsrådets redogörelse tar hänsyn till biogas som en viktig del av den gröna omställningen. Investeringarna i ökad produktion av biogas och ökad användning av biogas i trafiken bidrar till en effektiv minskning av växthusgasutsläppen från vägtrafiken, främjar utvecklingen av inhemska lösningar inom cirkulär ekonomi och återvinning av näringsämnen samt skapar samtidigt nya arbetsplatser, affärsverksamhet och regional livskraft.

*Biobränslen.* Biobränslen spelar en viktig roll när det gäller att minska klimatutsläppen från trafiken, då man beaktar biobränslets hållbarhet. Den nuvarande distributionsskyldigheten i fråga om förnybara drivmedel inom vägtrafiken har visat sig vara ett effektivt och säkert sätt att minska utsläppen från trafiken. Distributionsskyldigheten är en fast lagstadgad skyldighet som bränsledistributörerna ska uppfylla.

Utöver den gällande distributionsskyldigheten för vägtrafiken har det i regeringsprogrammet skrivits in ett mål som gäller distributionsskyldigheten för flygtrafiken. Enligt den information som utskottet fått kommer alternativa drivkrafter, såsom el och väte, i framtiden att vara möjliga inom flygtrafiken.

*Väte.* Det är viktigt att utveckla och främja vätestrategin, eftersom Finland har kompetens i väteproduktion och då kan man utnyttja finsk forsknings- och utvecklingsverksamhet i fråga om framtidens drivkrafter. Genom att främja väteproduktionen kan man stödja Finlands konkurrenskraft också på den internationella marknaden.

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

### *Sjöfart.*

När det gäller sjöfarten har man vid utfrågningen av sakkunniga lyft fram att Finlands sjöfarts-kuster hör till världstoppen när det gäller att utveckla och ta i bruk utsläppsnål teknik som förbättrar energieffektiviteten. De finska innovationerna kan därför spela en viktig roll i det globala utsläppstakot. Sjötransport är redan nu det miljövänligaste transportsättet, och det finns inget ersättande alternativ till det. Minskningen av koldioxidutsläpp och andra växthusgasutsläpp från sjöfarten kräver stora investeringar, effektivt samarbete samt satsningar på forskning, utveckling och pilotprojekt. Förnyelse av fartygsbeståndet och ombyggnad av de befintliga fartygen så att de blir utsläppsnålare är det effektivaste sättet att minska utsläppen.

### ***Tryggande av Finlands internationella konkurrenskraft***

#### *Gemensamma regler*

Utskottet efterlyser tillräckliga och transparenta kontrollmekanismer på EU-nivå så att alla länder ska använda finansieringen i enlighet med det ursprungliga reformmålet och EU-kriterierna.

En enhetlig tillämpning av reglerna om statligt stöd måste säkerställas i olika länder. För att företagen i de olika regionerna ska ha jämlika konkurrensvillkor måste unionen ha en enhetlig uppfattning om de grundläggande dragen hos och beloppen av de stöd som godkänns. Företagen måste kunna delta också i andra medlemsländers offentliga upphandlingar med jämlika spelregler.

#### *Exportfrämjande insatser*

Diskussionen i Finland har i stor utsträckning koncentrerat sig på hur stor del av återhämtningspaketet Finland har fått. Utskottet påpekar dock att det ur Finlands synvinkel också är viktigt att finska företag tack vare återhämtningspaketet kan delta i projekt som skapas i andra EU-medlemsstater. Finska företag har god kompetens på många områden som är centrala med tanke på stimulanspaketet.

I Finland finns det kompetens inom bilindustrin, tillverkningen av elbussar, tillverkningen av tåg-vagnar och spårvagnar och inom varvsindustrin samt inom elektroniska och digitala lösningar och den teknologi- och programvaruindustri som stöder dessa. Ute i världen är Finland också känt som ett ledande land när det gäller tjänstefieringen av transporter, särskilt på grund av konceptet Mobilitet som tjänst (Mobility as a Service, MaaS) som utvecklats i Finland.

Finska företag inom transportsektorn är redan aktiva på den internationella marknaden och branschens uppstarts företag har noterats bland internationella investerare. Konkurrensen är dock hård ute i världen när det gäller att utveckla nya lösningar. I olika länder finns bland annat betydande stödprogram för främjande av den elektroniska och automatiserade trafiken, och pilotmiljöer för nya lösningar har tagits i bruk. Därför betonar utskottet fungerande strukturer för att stödja exportföretag i syfte att trygga Finlands internationella konkurrenskraft.

Ett sätt att stödja exportföretagens konkurrenskraft är dessutom att sörja för en tillräckligt effektiv trafikinfrastruktur som tjänar utrikeshandeln, såsom flygplatser, hamnar och gränsövergångs-

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

ställen inom landsvägs- och spårtrafiken samt bland annat sådana järnvägs- och landsvägsförbindelser som näringsverksamheten behöver i anslutning till dessa.

### *Finansieringsinstrument*

Vid utfrågningen av sakkunniga betonades att satsningarna bör riktas till utvecklingen av transportsektorns ekosystem. På så sätt kan man sätta fart på de företagsdrivna tillväxtekosystem inom transportsektorn som siktar på en omsättning i miljardklassen på den internationella marknaden och skapar arbetstillfällen som baserar sig på hållbara lösningar och högt värdeskapande. Identifierade ekosystem som kan inledas snabbt är bland annat utnyttjande av trafikinformation, elektronisk tung trafik, hållbar stadstrafik, automatisering av trafiken samt digital trafik i glesbygden.

Vid utfrågningen har de sakkunniga fäst utskottets uppmärksamhet vid att sättet att genomföra finansieringsinstrumenten inom programmet för hållbar tillväxt ännu inte är klart, vilket försvårar beredningen av projektförslag. Finansieringsprinciperna för instrumenten bör vara tydliga och anknyta till tillräckligt stora helheter för att förebygga fragmentering av projekten och onödig byråkrati. Finansieringsinstrumentens genomslagskraft bör kunna maximeras genom exportföretagsdrivna projekt vars tyngdpunkt ligger på sådana områden som behövs för att uppnå framtida konkurrenskraft.

## **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Kommunikationsutskottet föreslår

*att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.*

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd

Helsingfors 5.2.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd  
vice ordförande Ari Torniainen cent  
medlem Pekka Aittakumpu cent  
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  
medlem Paula Werning sd  
ersättare Mikko Ollikainen sv.

Sekreterare

utskottsråd Mika Boedeker.

## Utlåtande KoUU 1/2021 rd Avvikande mening

### AVVIKANDE MENING

#### Motivering

Syftet med Finlands program för hållbar tillväxt är att främja såväl snabbt verkande återhämtning som en reform av näringslivets strukturer och den offentliga servicen som är nödvändig på lång sikt. De reformer och investeringar som ingår i programmet påskyndar således bekämpningen av klimatförändringen och stärker produktiviteten och den ekonomiska tillväxtpotentialen. Programmet syftar också till att stärka den sociala och territoriella sammanhållningen och samhällets återhämtning från de negativa följderna av coronakrisen. Programmet stöder också på många sätt målen för ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet i Marins regeringsprogram. En central del av programmet är också att påskynda den gröna omställningen och omvälvningen i energisektorn genom innovativa lösningar och ny teknik. Dessutom riktas minst 50 procent av programmet till investerings- och reformhelheter för den gröna omställningen, och förhoppningen är att det ska stärka kolhandavtrycket och främja naturens mångfald.

Vi Sannfinländare godkänner inte förslaget, eftersom programmet för hållbar tillväxt innehåller många sådana saker och politiska riktlinjer som vi under inga omständigheter kan underteckna. För det första är programmets främsta mål att rädda euron och bankerna i de södra medlemsländerna, tvinga till att bevilja EU beskattningsrätt och skapa en permanent skuldunion. Skuldunionen är inte den Europeiska unionen som Finland anslöt sig till, och enligt sannfinländarna bör man aldrig gå med på en sådan heller.

För det andra är det i den stora helhetsbilden särskilt fråga om EU:s stödpaket som skulle kosta Finland 6,6 miljarder euro. Summan är mer än dubbelt så stor som vi skulle få för vårt eget bruk från återhämtningsinstrumentet. Om vi alltså anser att skuldstimulans är det som fungerar, lönar det sig för oss att använda hela summan på 6,6 miljarder euro själv direkt till Finlands fördel efter eget gottfinnande. Att använda pengarna enligt EU:s regler och i huvudsak till förmån för andra länder baserar sig inte på godtagbara skäl, åtminstone inte enligt vår sannfinländska syn.

För det tredje accepterar vi inte heller den så kallade gröna omställningen, varken som utskottsgrupp eller parti. Vi ser att en gemensam europeisk grön omställning inte ligger i vårt intresse. Snarare anser vi att när vi reformerar produktionen och konsumtionen så att den blir miljövänligare alltför snabbt och alltför ambitiöst drabbas hela den finska exportindustrin och även vår industriproduktion i övrigt. Det kan inte på något sätt anses gynna Finland eller industrin. Så är det eftersom man använder digitaliseringen som ett täckmantel för att skapa snabbfiler för både invandring i allmänhet och invandring av billig arbetskraft i synnerhet. Samtidigt åter de EU-medlemsavgifter som stiger i och med paketet effektivt upp de eventuella andra fördelarna med paketet.

Slutligen bör det konstateras att det är helt obegripligt att regeringen inte lägger fram någon konsekvensbedömning av sitt program för Finlands del. Även goda mål tycks kräva nya strukturer som leder till kontinuerliga extra utgifter, medan målet i stället borde vara en balans i de offentliga finanserna och en minskning av skattebördan. Skuldsättningen förlamar ekonomin, under-skotten spricker upp och basservicen kan inte längre tryggas.

**Utlåtande KoUU 1/2021 rd**  
**Avvikande mening**

*Avvikande mening*

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 5.2.2021

Sheikki Laakso saf  
Jouni Kotiaho saf