

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2024

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2024—2027

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2024 (RP 41/2023 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 13.11.2023.

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2024—2027 (SRR 1/2023 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 13.11.2023.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- avdelningschef Olli-Pekka Rantala, kommunikationsministeriet
- enhetschef Timo Kievari, kommunikationsministeriet
- enhetschef Mikko Nygård, kommunikationsministeriet
- ställföreträdande enhetschef, specialsakkunnig Inka Näkkäläjärvi, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- avdelningsdirektör Ari-Pekka Manninen, Trafikledsverket
- branschdirektör Pekka Rajala, Trafikledsverket
- förvaltningsdirektör Marko Viljanen, Meteorologiska institutet
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Kimmo Mäki, Finavia Abp
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.
- direktör Liisa-Maija Thompson, Vägföreningen i Finland rf

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Rundradion
- Finnair Abp
- Sanoma Media Finland Oy
- Bilimportörerna och -industrin rf
- Medieförbundet rf
- Cykelförbundet rf
- Finlands Hamnar rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Enligt planen för de offentliga finanserna sjunker ramutgifterna under huvudtiteln under de kommande åren. I budgetförslaget för 2024 och ramarna för 2025–2027 ingår finansiering som fås genom det investeringsprogram som fastställts i regeringsprogrammet. Investeringsprogrammet finansieras i huvudsak genom försäljning av statlig egendom, varvid finansieringen i fråga inte ingår i den så kallade refinansieringen inom ministeriets ram.

(2) I budgetpropositionen för 2024 uppgår anslagen för kommunikationsministeriets förvaltningsområde (huvudtitel 31) till 3,584 miljarder euro, vilket är 172 miljoner euro mer än i budgetpropositionen för 2023.

(3) Budgetpropositionen för 2024 följer riktlinjerna i regeringsprogrammet. En betydande del av anslagen för förvaltningsområdet anvisas för att utveckla trafikledsnätet och bromsa ökningen av det eftersatta underhållet. Investeringarna riktas till trafikledsprojekt med vilka regeringen strävar efter att stärka den ekonomiska konkurrenskraften och människors smidiga rörlighet.

(4) För transport- och kommunikationsnäten föreslås ett anslag på 2,038 miljoner euro. Inom trafikledshållningen prioriteras framkomligheten på trafikleder som är viktiga för näringslivet och samhället i stort. Trafiksäkerheten och möjligheterna att digitalisera framhävs också.

Basunderhåll av transportinfrastrukturen och eftersatt underhåll

Basunderhåll av transportinfrastrukturen. (5) I basunderhållet av transportinfrastrukturen prioriteras åtgärder för att säkerställa den dagliga framkomligheten i trafikinätet, kvaliteten på högtrafikerade och för näringslivet viktiga delar av trafikinätet och trafiksäkerheten samt de möjligheter som digitaliseringen medför. Utskottet anser att det är viktigt att man i alla åtgärder strävar efter att beakta de mål som ställts upp i den parlamentariskt fastställda, tolvåriga trafiksystemplanen, det vill säga tillgänglighet, effektivitet och hållbarhet plus motverkande av klimatförändringen. Utskottet understryker trafikinätets betydelse, inte bara för att främja goda levnadsförhållanden

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

för medborgarna och näringslivets verksamhetsförutsättningar, utan också för att trygga försörjningsberedskapen.

(6) Anslaget för basunderhåll av transportinfrastrukturen uppgår till 1,535 miljarder euro, vilket överskrider den anslagsnivå som fastställts i den riksomfattande trafiksystemplanen. Enligt sakkunniga som utskottet hört kommer anslaget för basunderhåll av transportinfrastrukturen i genomsnitt att hållas på drygt 1,4 miljarder euro, vilket motsvarar det anslag som tidigare regeringar har anvisat för basunderhållet.

Eftersatt underhåll. (9) Det eftersatta underhållet består av det sammanlagda beloppet av reparationskostnaderna för trafikledsegendom i dåligt skick som är i behov av reparationer. Enligt utskottet är det viktigt att det görs satsningar på att med framförhållning hantera det eftersatta underhållet, eftersom det med hjälp av åtgärder som vidtas i rätt tid är möjligt att optimera reparationskostnaderna och undvika dyra reparationer som görs akut på grund av skador i infrastrukturen.

(10) Utskottet uttrycker oro över Trafikledsverkets bedömning om att det eftersatta underhållet av trafikledsnätet trots allt kommer att öka ytterligare eftersom kostnadsnivån har stigit kraftigt under de senaste åren. Ur det investeringsprogram som ingår i regeringsprogrammet, och som huvudsakligen finansieras genom försäljning av egendom, anvisas ett tillägg på 520 miljoner euro för basunderhållet av transportinfrastrukturen i syfte att bromsa ökningen av det eftersatta underhållet. Det föreslås att 250 miljoner euro av detta tillägg anvisas för 2024. Inom ramen för basunderhållet av transportinfrastrukturen stöds också det sekundära vägnätet.

(11) För basunderhållet av transportinfrastrukturen föreslås ett tillägg på 250 miljoner euro för att hantera det eftersatta underhållet av bil- och järnvägar. Tillägget är en del av det investeringsprogram som fastställts i regeringsprogrammet, och som i huvudsak finansieras med intäkter från försäljning av egendom. De anslag som anvisas ur investeringsprogrammet i syfte att minska det eftersatta underhållet ingår i budgeten för 2024, men inte ännu för 2025–2027. Den andel av anslagsreserveringen som ännu inte specificerats uppgår till 270 miljoner euro. Finansieringen för basunderhållet av transportinfrastrukturen efter 2024 uppgår således till 1,285 miljarder euro enligt den tekniska ramen. Utskottet uttrycker oro över att det eftersatta underhållet inte kan åtgärdas i och med den stigande kostnadsnivån.

Lufttrafik och nätverk av flygplatser

(12) Vid utfrågningen av sakkunniga har det uttryckts en allvarlig oro över upprätthållandet av ett tätt nätverk av flygplatser i Finland. I Finland har ökningen av passagerare till nivån före coronapandemin varit betydligt långsammare än i övriga Europa. Särskilt långsam har ökningen av passagerare till samma nivå som före pandemin varit på Finavias sju regionala flygplatser. Staten stöder reguljära flygförbindelser till dessa flygplatser med upphandlad trafik. Passagerarantalet på de mindre flygplatserna har minskat i flera års tid och det finns inget som tyder på att utvecklingen skulle ändra riktning. Enligt den utredning som utskottet fått kommer det i fortsättningen att krävas finansieringslösningar för att upprätthålla ett tätt nätverk av flygplatser. Utskottet anser att ett tätt nätverk av flygplatser är ytterst viktigt när det gäller logistisk tillgänglighet, näringslivets verksamhetsbetingelser samt konkurrenskraft och jämlikhet i Finland.

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

Försörjningsberedskap

(12a) Med beaktande av det tryck som de senaste geopolitiska förändringarna medför på Finlands försörjningsberedskap betonar utskottet att Finland måste trygga goda markförbindelser till Sverige och Norge, såväl i fråga om väg- och järnvägsförbindelser som i fråga om datakommunikationsförbindelser, för att man i alla situationer ska kunna trygga ett fungerande samhälle.

(13) Utskottet välkomnar att budgeten också innehåller sådana objekt för utveckling av infrastrukturen som är viktiga för att stärka den nationella försörjningsberedskapen. Sakkunniga som utskottet hört har fäst positiv uppmärksamhet vid att Finland har ansökt om mer än 43 miljoner euro i finansiering för militär rörlighet ur EU:s finansieringsinstrument CEF II. Stödbeloppet som söks är lika stort som det CEF-stöd som Finland hittills sammanlagt har fått. Finland ansöker om 5,5 procent av den finansiering som delas ut till hela EU, medan vår andel av EU:s medlemsavgift utgjorde mindre än 2 procent år 2022.

(14) Finlands beroende av sjötransporter har framhävts ytterligare i det nuvarande utrikes- och säkerhetspolitiska läget. Enligt Tullens statistik (juni 2023) sker mer än 95 procent av Finlands utrikeshandel sjövägen. För importens del är motsvarande siffra hela 97,7 procent. I övriga EU-länder utgör sjötransporternas andel i genomsnitt 30 procent. Sjötransporternas funktionssäkerhet och kontinuitet spelar en viktig roll för Finlands internationella tillgänglighet och försörjningsberedskap.

(15) Sakkunniga har betonat att det också måste finnas alternativa transportrutter, men endast en mycket liten del av transporterna inom utrikeshandeln kan löpa via dem. Således accentueras betydelsen av att garantera fortsatta sjötransporter. I budgetpropositionen ingår inom ramen för tjänsterna inom trafik, transport och kommunikation 89 miljoner euro för att förbättra konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Anslaget anvisas genom återbetalningen av vissa besättningskostnader. Enligt utskottet är det här ytterst viktigt och nödvändigt med tanke på den finska sjöfartens konkurrenskraft, sjöpersonalens arbetsplatser och försörjningsberedskapen.

(16) Enligt inkommen utredning har Sverige ett statsgarantisystem som underlättar rederiernas fartygsanskaffning. Systemet påskyndar utvecklingen av en mer utsläppssnål fartygsmateriel och stärker tillgången på tonnage under undantagsförhållanden för Sveriges försörjningsberedskapsbehov. Utskottet anser att Finland snabbt bör ta i bruk en finansieringsmodell för fartygsanskaffningar, till exempel så att Finnvera beviljar statsgarantier för finska rederiers investeringar i isförstärkta fartyg på motsvarande villkor som gäller för utländska rederier inom exportgaranti-verksamheten.

(17) Utskottet välkomnar regeringens riktlinje om att införa ett undantag för örar inom EU:s handel med utsläpp. Utskottet välkomnar också det anslag som föreslås i budgetpropositionen för att trygga fartygsrutterna över Kvarken och sådan godstrafik till och från Åland som är kritisk med tanke på försörjningsberedskapen.

(18) Enligt den utredning som utskottet har fått har Transport- och kommunikationsverket inför budgetberedningen för 2024 lämnat förslag till tilläggsfinansiering som gäller verkets resursbehov bland annat i anslutning till Natorelaterade uppgifter och NIS2-direktivet. Dessa behov har

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

endast delvis beaktats i budgetpropositionen, och en betydande del av resursbehoven blir utan finansiering. Det innebär enligt utredning att verket inte kan sköta alla sina kommande uppgifter. Det är fråga om lagstadgade permanenta uppgifter och för dem behöver verket också permanent finansiering. Enligt inkommen utredning kommer det ännu att krävas ytterligare tilläggsfinansiering för att sköta de ökade uppgifter i anslutning till cybersäkerhet och andra uppgifter som bland annat Natomedlemskapet och NIS2-direktivet medför för Transport- och kommunikationsverket och Cybersäkerhetscentret.

(19) Utskottet uttrycker oro över tryggandet av cybersäkerheten och ser det som viktigt att tillräckliga anslag garanteras för att cybersäkerheten ska kunna tryggas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 20.10.2023

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Terhi Koulumies saml
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Pinja Perholehto sd
medlem Anne Rintamäki saf
ersättare Tere Sammallahti saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Centerns utskottsgrupp grundar sin analys på skrivningarna i regeringsprogrammet och huruvida de löften som avgetts där uppfylls i budgetpropositionen för 2024 och planen för de offentliga finanserna 2024—2027.

Enligt regeringsprogrammet är målet för regeringens trafikpolitik att öka tillväxten och livskraften i hela Finland. Regeringen lovar utveckla trafiknätet för att säkerställa tillgängligheten, konkurrenskraften och försörjningsberedskapen i hela Finland. Man lovar också bekämpa ökningen av det eftersatta underhållet av trafikledsnätet.

Dessutom lovar regeringen att satsa på och anvisa tillräckliga resurser för tillräckligt snabba och störningsfria dataförbindelser i hela landet. Vidare ska man bedöma behovet av ett stödprogram för bredband för byggande av fasta förbindelser i områden där de inte byggs på marknadsvillkor.

Regeringen lovar också att trygga posttjänster av hög kvalitet i hela landet och uppmuntrar stadsregionerna att koncentrera samhällsstrukturen, att främja kollektivtrafik, cykling och gång samt att förebygga segregation.

Regeringsprogrammet står i konflikt med regeringens finansieringsbeslut

Centerns utskottsgrupp har ingenting att anmärka mot de mål för att utveckla hela Finland som skrivits in i regeringsprogrammet. Slutligen stöds dessa mål inte närapå till fullo vare sig i budgetpropositionen för 2024 eller i planen för de offentliga finanserna 2024—2027.

Kommunikationsministeriets ram pekar neråt mot slutet av valperioden 2023—2027. I brist på tillräckliga resurser kommer många av skrivningarna i regeringsprogrammet att förbli tomma löften. Samtidigt håller den tolvåriga riksomfattande trafiksystemplanen, som parlamentariskt förhandlades fram under förra valperioden, på att mista sin finansieringsbas, vilket innebär en återgång till en kortvarig trafikledspolitik som bara sträcker sig över en valperiod.

Regeringen är på väg att inleda en sällsynt kraftig kursändring i utvecklingen av det finska samhället. Vi anser att denna förändring är främmande för den rådande tiden och rentav skadlig. Genom sina beslut lämnar regeringen en stor del av Finland utanför investeringarna.

De väsentliga förändringarna i Finlands utrikes- och säkerhetspolitiska ställning och stärkandet av försörjningsberedskapen skulle formligen kräva decentralisering istället för en radikal centraliseringspolitik. Trafik- och kommunikationspolitiken spelar en viktig roll i utvecklingen av Finlands livskraft.

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

Avvikande mening 1

Finansieringen av trafiklederna på väg att bli kortsiktig och oklar

När det gäller finansieringen av trafikleder är redan utgångsläget utmanande och utsikterna svaga. Statens budgetekonomi kommer även i fortsättningen att vara den huvudsakliga finansieringskällan för byggande och utveckling av statsägda trafikleder och för basunderhåll av transportinfrastrukturen. Behoven av utveckling och underhåll har redan länge varit mångdubbelt större än vad som kan finansieras med en statsbudget som är bunden till utgiftsramarna. Situationen försvåras också av att byggnadskostnaderna har ökat kraftigt på grund av inflationen.

I den totala finansieringen av trafiklederna pekar utgiftsramen för hela valperioden neråt. Regeringen har för avsikt att på engångsbasis avhjälpa den bristfälliga finansieringen genom att inleda ett investeringsprogram på sammanlagt fyra miljarder euro som finansieras genom försäljning av statens egendom. Inom ramen för investeringsprogrammet genomförs stora projekt för att utveckla trafiklederna, det eftersatta underhållet av trafiklederna åtgärdas och trafiktjänsterna förbättras. Allt till ett belopp av tre miljarder euro.

Centerns utskottsgrupp anser att ett sådant sätt att finansiera och budgetera för trafikledsprojekt är ansvarslöst och rent av skadligt. Investeringsprogram av engångsnatur medför visserligen finansiering, men fördunklar och försvårar i slutändan en långsiktig utveckling av förvaltningsområdet.

Vi anser att det med tanke på trafikledsbudgeteringen är mer ansvarsfullt att sträva efter jämlikhet och förutsägbarhet i utgiftsramarna för de offentliga finanserna. Nu föreslås att den säkra finansieringen ska skäras ned och att den osäkra finansieringen ökas så att det långsiktiga finansieringsbehovet förblir helt oklart. Hur genomförs till exempel slutfinansieringen av de stora utvecklingsprojekt som inleds inom ramen för investeringsprogrammet, eller hur stor del av dem kommer framtida regeringar få ansvar för att lösa?

Vi anser också att det är ett allvarligt problem att den tekniska ramen för trafiklederna, enligt de uppgifter vi har fått, normalt har fastställts utifrån den genomsnittliga finansieringen under en tidsperiod på tio till tolv år. Hur mycket snedvrider investeringsprogrammet den framtida rambudgeteringen?

Det eftersatta underhållet av trafiklederna ökar betydligt

För basunderhållet av transportinfrastrukturen anvisas i enlighet med regeringsprogrammet 1,535 miljarder euro 2024 och 1,285 miljarder euro per år 2025—2027.

Regeringen ämnar med andra ord åtgärda det eftersatta underhållet av trafiklederna genom att minska utgiftsramen för basunderhållet av transportinfrastrukturen. Den minskningen försöker regeringen sedan kompensera med intäkter från försäljningen av statens egendom (sammanlagt 520 miljoner euro under hela valperioden). Trots detta är den totala finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen enligt våra kalkyler på väg att minska med cirka 110 miljoner euro jämfört med finansieringen för 2019—2023. Det är också betydligt mindre än vad som fastställts i den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021—2032. Den kraftiga ökningen av kost-

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

Avvikande mening 1

naderna har också lett till att man inte längre kan reparera trafikleder i dåligt skick till ens närapå samma belopp som tidigare.

Enligt den bedömning av effekterna som ingår i budgetpropositionen för nästa år och enligt de sakkunniga som utskottet har hört kommer det eftersatta underhållet av trafiklederna att öka redan nästa år, trots att regeringen samma år planerar använda nästan hälften, 250 miljoner euro, av den tilläggsfinansiering som skrivits in i investeringsprogrammet. Enligt de sakkunniga kommer exempelvis det eftersatta underhållet av vägnätet att öka till 2,4 miljarder euro enligt prisnivån 2024, och byggnadskostnaderna förblir höga. De sakkunniga som utskottet hört har påpekat att den föreslagna finansieringen är tillräcklig för att belägga cirka 1 500 kilometer av vägnätet, när målet för att åtgärda det eftersatta underhållet är 4 000 kilometer. Eftersom finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen kommer att minska under valperiodens tre sista år, kommer det eftersatta underhållet rentav att öka avsevärt, till skillnad från det mål som ställts upp i investeringsprogrammet.

Centerns utskottsgrupp betonar också att de investerings- och utvecklingsprojekt för trafiklederna som regeringen beslutat om och inlett genom sitt investeringsprogram automatiskt kommer att öka behovet av finansiering för basunderhållet av transportinfrastrukturen, eftersom antalet nya leder som kräver underhållning kommer att öka. Regeringen har inte på något sätt förberett sig på detta i sin plan för de offentliga finanserna. Tvärtom minskar finansieringsramen för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

Projekten för utveckling av trafiklederna fokuserar på centralisering och bygger på osäker finansiering

Finansieringen för nya trafikledsprojekt sänks under ramperioden 2024—2027 så att den minskas med 100 miljoner euro 2024, 170 miljoner euro 2025, 200 miljoner euro 2026 och 250 miljoner euro 2027. Finansieringen som bygger på ramarna håller på att bli historiskt låg.

För att kompensera nedskärningarna i finansieringen anvisas för nya utvecklingsprojekt finansiering till ett belopp att sammanlagt drygt två miljoner euro. Finansieringen anvisas ur regeringsprogrammets investeringsprogram och är åtskild från statens normala budgetekonomi. För utvecklingsprojekt anvisas 332,1 miljoner euro 2024, 332,8 miljoner euro 2025, 303,1 miljoner euro 2026 och 283,5 miljoner euro 2027.

Regeringen har i sitt regeringsprogram och vid budgetförhandlingarna i september utsett nya investerings- och utvecklingsprojekt samt projekt vars planering måste inledas i brådskaande ordning. Det största investeringsprojektet är entimmetåget till Åbo, som på alla sätt konstaterats vara en onödig investering, och som regeringen rekapitaliserar med cirka en halv miljard euro. Slutfinansieringen av projektet förblir en fullkomlig gåta. Regeringen kommer att fatta fler investeringsbeslut redan vid ramförhandlingarna våren 2024.

Centerns utskottsgrupp anser att det med tanke på en långsiktig trafikledspolitik är ytterst problematiskt att i en situation där finansieringsramen pekar neråt och kostnaderna stiger, i så stor utsträckning inleda nya investeringsprojekt vars slutfinansiering inte på något sätt kan anses vara garanterad. Det är rentav oansvarigt att sätta in betydande summor på en sådan onödig investering.

Utlåtande KoUU 12/2023 rd Avvikande mening 1

ring som ett entimmeståg till Åbo, när det med samma pengar hade varit betydligt viktigare att åtgärda det eftersatta underhållet av trafiklederna i hela Finland.

Vår utskottsgrupp fäster också med allvar uppmärksamhet vid att nya utvecklingsprojekt endast riktas till stora stadsområden i södra Finland och till västra Finland. För hela östra Finland anvisas finansiering för endast ett vägprojekt och ett banprojekt, samt finansiering för planering av ett banprojekt.

Statsunderstöden för byggande av bredband måste fortsätta

Regeringen föreslår att det statliga stödet för byggande av bredband skärs ned helt och hållet och att understödsmomentet (31.20.50) stryks ur budgetpropositionen, varvid det är omöjligt att föreslå anslagsfinansiering i fortsättningen.

Centerns utskottsgrupp anser att en proposition där regeringen agerar mot sitt eget regeringsprogram är obegriplig. Enligt regeringsprogrammet ska digitaliseringen av de offentliga tjänsterna främjas. Man lovar att bedöma behovet av ett fortsatt genomförande av stödprogrammet för bredband efter en utredning. Trots detta vill regeringen dra in stödet utan någon utredning. Det är uppenbart att det inte är möjligt att bygga bredbandsförbindelser endast på marknadsvillkor.

Stödet är viktigt och ett livsvillkor för områden där fungerande bredbandsförbindelser inte kan byggas på marknadsvillkor. Frågans samhälleliga betydelse understryks av att stödet är lagstadgat (lagen om stöd för byggande av fast bredband). Lagen tillämpas när Transport- och kommunikationsverket beviljar stöd för bredbandsprojekt av det anslag som reserverats i statsbudgeten.

Syftet med stödet för byggande av bredband har varit att ge 130 000 hushåll eller verksamhetsställen tillgång till snabb bredbandsförbindelse. Enligt de sakkunniga som utskottet hört har man lyckats med detta över förväntningarna. Finansiering har tilldelats sammanlagt 182 projekt. De totala kostnaderna har uppgått till 262,5 miljoner euro under perioden 2011—2022. Statens andel av kostnaderna var 59 miljoner euro och kommunernas 29 miljoner euro. Liten såddfinansiering har haft stort genomslag.

Centerns utskottsgrupp påminner om att man i nuläget håller på att fasa ut 3G-nätet för att kunna ersätta det med nästa generations mobilnät 5G. För att alla även i fortsättningen ska kunna garanteras möjligheter till exempelvis digitala tjänster krävs det att det statliga stödet för byggande av bredband fortsätter. För Centern handlar detta också om likabehandling av regionerna.

Man har inte råd att skära ned på statsunderstöden för enskilda vägar

Vi har cirka 370 000 kilometer enskilda vägar i vårt land. Invid enskilda vägar finns det enligt sakkunniga uppskattningsvis cirka 30 000 företag, 40 000 lantbruksföretag, 250 000 egnahemshus och 190 000 fritidshus samt ett stort antal skogslägenheter. Den sänkning av understöden för enskilda vägar med 4,5 miljoner euro som föreslås i budgetpropositionen skulle försämra skicket på nätet av enskilda vägar och höja utgifterna för de väglag som ansvarar för underhållet av vägarna. Regeringen kommer på detta sätt inte bara att försvaga den infrastruktur som är kritisk med tanke på försörjningsberedskapen, utan också att ålägga väglagens delägare att betala för stats-

Utlåtande KoUU 12/2023 rd

Avvikande mening 1

maktens centrala skyldighet att stärka och underhålla enskilda vägar som är viktiga för underhålls- och funktionssäkerheten i hela Finland.

Den föregående regeringen gjorde för det innevarande finansåret ett tillägg på 10 miljoner euro i statsunderstöden för enskilda vägar i syfte att trygga försörjningsberedskapen och tillgången på inhemskt virke. Eftersom Rysslands anfallskrig mot Ukraina fortsätter bör tillägget hållas kvar.

Vår utskottsgrupp föreslår att regeringens föreslagna nedskärningar på sammanlagt 14,5 miljoner euro i statsunderstöden för enskilda vägar återtass.

Regeringen försvårar människornas möjligheter att färdas

I regeringsprogrammet står det att kostnaderna för olika sätt att färdas inte ska öka. Också i det här avseendet agerar regeringen i strid med sitt program. Kostnaderna för olika färdssätt ökar över hela linjen genom regeringens egna beslut.

Regeringen minskar rätten till avdrag för arbetsresor för dem som oundvikligen behöver använda bil. Regeringen har inte för avsikt att införa den dieselolja för yrkestrafik som transportföretagarna är i behov av.

Efter coronapandemin har den finansiella ställningen för kollektivtrafiken varit svag. Det finns ett fortsatt tryck på att höja biljettpriserna. Trots detta slopar regeringen genom de riktlinjer som skrivits in i regeringsprogrammet på en gång statsunderstödet för klimatbaserade åtgärder för kollektivtrafiken. Det här drabbar i hög grad stora och medelstora stadsregioner samt påverkar biljettpriserna.

Regeringen föreslår också att mervärdesskattesatsen för biljettpriserna höjs från nuvarande 10 procent till 14 procent. Höjningen av mervärdesskatten försämrar också kassaflödet för taxiföretag och busstrafik som drivs på marknadsvillkor. Höjningen återspeglas också till exempel i resekostnaderna för klienter inom hälso- och sjukvården.

Ökade kostnader för olika transportsätt medför också högre kostnader för pendling och andra behov att ta sig från en plats till en annan, till exempel i anslutning till hobbyer eller för att upprätthålla sociala relationer. En medveten prishöjning bidrar till att minska användningen av kollektivtrafik, vilket ytterligare försämrar dess lönsamhet. Alternativet till att höja biljettpriset är att gallra bland tjänsterna.

Regeringen främjar inte byggandet av gång- och cykelleder

Kommunerna har beviljats statsunderstöd för infrastrukturprojekt som främjar gång och cykling och andra projekt som främjar förhållandena för gång och cykling. Kommunerna har aktivt utnyttjat stödet.

Regeringen föreslår en nedskärning på 0,5 miljoner euro nästa år, även om regeringen i sitt program har förbundit sig till att främja rörligheten.

Utlåtande KoUU 12/2023 rd
Avvikande mening 1

Ett annat problem har varit att stöd för byggande av gång- och cykelleder endast har kunnat beviljas för trafikleder som ägs av kommunen. I Finland finns det dock många landsbygdskommuner som ligger invid det statsägda vägnätet. Stöd har inte kunnat beviljas sådana områden, även om det skulle behövas för att förbättra trafiksäkerheten och främja möjligheterna att röra sig.

Utifrån det som sägs ovan föreslår vi att regeringens förslag om en nedskärning på 0,5 miljoner euro stryks och att 1 punkten i grunderna för användning under moment 31.10.31 ändras så att stöd kan beviljas kommunerna för infrastrukturprojekt som främjar gång och cykling inom kommunens område.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet i sitt betänkande om statsbudgeten för 2024 och planen för de offentliga finanserna 2024—2027 beaktar det som sagts ovan.

Helsingfors 20.10.2023

Jouni Ovaska cent

Pekka Aittakumpu cent

Utlåtande KoUU 12/2023 rd
Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

(5—6, 10—11) Utvecklingen av det eftersatta underhållet är oroväckande, och i kombination med den stigande kostnadsnivån har det kalkylerade eftersatta underhållet enligt den uppskattning som Trafikledsverket gått ut med redan stigit till cirka fyra miljarder euro. På grund av den ökade efterfrågan efter coronapandemin och i synnerhet på grund av Rysslands angrepp har de höjda energipriserna lett till en allmän höjning av prisnivån. Jordbyggnadskostnadsindexet, som är viktigt med tanke på infrastrukturen, har stigit rentav mer än så. Det eftersatta underhållet kräver långsiktiga åtgärder och stabil finansiering. Regeringen har i sitt investeringspaket reserverat 520 miljoner i tilläggsfinansiering av engångsnatur för att åtgärda det eftersatta underhållet. Av dessa används 250 miljoner nästa år. Finansieringen enligt planen för de offentliga finanserna är till och med i kombination med tilläggsfinansieringen något mindre än finansieringen för föregående period. Det här innebär att det eftersatta underhållet kommer att öka även i fortsättningen och att det blir allt viktigare att de begränsade resurserna används så effektivt och genomslagskraftigt som möjligt.

(1, 4) Det är av avgörande betydelse att den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) genomförs och revideras. Dessvärre föreslår regeringen i enlighet med sitt program en stegvis nedskärning på 720 miljoner för projekt för utveckling av trafikledsnätet under regeringsperioden, tills nivån permanent hålls på 250 miljoner från och med 2027. Det innebär att nästan hela den icke-bundna reserven skärs ned och att finansieringen av nya trafikledsprojekt halveras. I stället för permanent finansiering avhjälper regeringen bristerna med finansiering av engångsnatur som fås genom intäktsföring av onoterade statsbolag. De egentliga nedskärningarna överförs i själva verket till kommande regeringar. Det strider helt mot målen i planen Trafik 12 att ersätta permanent finansiering med osäker finansiering av engångsnatur. Öppen och kunskapsbaserad beredning i kombination med en stabil finansiering ger de regionala aktörerna och näringslivet långsiktiga utsikter över vilka projekt som planeras för att stödja olika investeringar och hur trafikledssystemet håller på att utvecklas.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 20.10.2023

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Anna-Kristiina Mikkonen sd
Pinja Perholehto sd

Utlåtande KoUU 12/2023 rd
Avvikande mening 3

Avvikande mening 3

Motivering

Regeringens budget för 2024 beaktar inte i tillräcklig utsträckning betydelsen av gång, cykling och kollektivtrafik för en hållbar, hälsosam, jämlik och trygg trafik och det har inte anvisats tillräckliga medel eller åtgärder för att främja detta.

De sakkunniga har påpekat att nedskärningen av finansieringen för gång och cykling till 3 miljoner euro i betydande grad påverkar kommunernas förmåga att i ett allt svårare ekonomiskt läge genomföra investeringar som berör gång och cykling. I programmet för att främja gång och cykling och i planen Trafik 12 har nivån på investeringsprogrammet fastställts till 30 miljoner euro.

Finansieringen av understöd för enskilda vägar samt av främjande av gång och cykling sänks med 5 miljoner euro 2024 och med 8 miljoner euro årligen från och med 2025. Anpassningsåtgärderna riktas också till stödet för den offentliga persontrafiken från och med 2024 genom att den klimatbaserade finansieringen enligt prövning slopas.

Dessa åtgärder äventyrar förutsättningarna för hållbar trafik i Finland.

Vi påpekar också att stöden för inrikes flygtrafik är stöd som är skadliga för miljön och är inte heller kostnadseffektiv transport- och näringspolitik. Den regionala tillgängligheten bör därför i första hand säkerställas genom spårförbindelser, vilket förutsätter att tyngdpunkten flyttas från offentliga stöd till flygtrafiken till utveckling av spårtrafiken.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 20.10.2023

Timo Furuholm vänst
Atte Harjanne gröna