

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2025

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2025 (RP 109/2024 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 28.10.2024.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- avdelningschef Olli-Pekka Rantala, kommunikationsministeriet
- enhetschef Mikko Nygård, kommunikationsministeriet
- ledande specialsakkunnig Maria Torttila, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Emma Hokkanen, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket
- förvaltningsdirektör Marko Viljanen, Meteorologiska institutet.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Transport- och kommunikationsverket
- VR-Group Ab
- Rundradion
- Finavia Abp
- Finnair Abp
- Automobilförbundet rf
- Bilimportörerna och -industrin rf
- FiCom rf
- INFRA rf
- Linja-autoliitto rf
- Medieförbundet rf
- Cykelförbundet rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands Kommunförbund
- Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

- Finlands Hamnar rf
- Vägföreningen i Finland rf
- Rederierna i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) I budgetpropositionen för 2025 uppgår anslagen för kommunikationsministeriets förvaltningsområde (huvudtitel 31) till 3,598 miljarder euro, vilket är 19 miljoner euro mindre än i den ordinarie budgeten för 2024.

(2) Budgetpropositionen för 2025 följer riktlinjerna i regeringsprogrammet. En betydande del av anslagen för förvaltningsområdet anvisas för att utveckla trafikledsnätet och bromsa ökningen av underhållsskulden. Investeringarna riktas till trafikledsprojekt med vilka regeringen strävar efter att stärka den ekonomiska konkurrenskraften och underlätta människors rörlighet.

(3) För trafik- och kommunikationsnäten föreslås ett anslag på 2,03 miljoner euro. Inom trafikledshållningen prioriteras framkomligheten på trafikleder som är viktiga för näringslivet och samhället i stort. Också trafiksäkerheten och de möjligheter som digitaliseringen erbjuder framhävs.

(4) Skatteinkomsterna från trafiken härstammar främst från fossila bränslen. Den gröna omställningen inom trafiken minskar statens inkomster redan nu och i framtiden ännu mer. Det är därför nödvändigt att överväga en reform av beskattningen av trafiken. Utskottet anser att skatteinkomsterna från trafiken i fortsättningen bör granskas övergripande med beaktande av olika alternativ. Utskottet påskyndar en skattereform.

Cybersäkerhet

(5) Utskottet uttrycker oro över cybersäkerheten i Finland och över huruvida inbesparingarna äventyrar den nationella cybersäkerheten, försämrar nivån på cybersäkerheten i Finland och hotar dygnetruntjouren för cybersäkerhet. Transport- och kommunikationsverket har uppgett att det är medvetet om det rådande ekonomiska läget och att det strävar efter att effektivisera sin verksamhet så att den motsvarar de uppställda sparmålen.

(6) Utskottet välkomnar att Transport- och kommunikationsverket är medvetet om cybersäkerhetens samhälleliga betydelse. Verket anser därför att utgångspunkten för planeringen av åtgärderna är att trygga de myndighetsfunktioner som är mest kritiska med tanke på samhällets funktion. Detta påverkar inriktningen av sparåtgärderna inom ämbetsverket så att man strävar efter att i alla situationer säkerställa kontinuiteten i de tjänster som är kritiska för samhället.

(7) Utskottet är medvetet om att Transport- och kommunikationsverket har utmaningar med att betjäna alla samhällssektorer och medborgare i den omfattning som intressentgrupperna önskar. Utskottet välkomnar dock att verket prioriterar åtgärder i anslutning till cybersäkerheten. Verket

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

prioriterar vid genomförandet av produktivetsprogrammet åtgärder som har så liten inverkan som möjligt på cyber- och trafiksäkerheten. Till exempel måste sättet att upprätthålla Cybersäkerhetscentrets funktionsförmåga dygnet runt omprövas, produktionen av lägesbilder eventuellt minskas till omfattningen och efterhandstillsynen prioriteras högre än förebyggande verksamhet i tillsynen.

(8) Utskottet välkomnar att det enligt budgetpropositionen anvisas sammanlagt 2,66 miljoner euro i ny finansiering för nya lagstadgade uppgifter som hänför sig till cybersäkerhet (NIS 2, dvs. cybersäkerhetsdirektivet) och för tekniska observationssystem (Havaro och Hyöky). Utskottet uttrycker oro för att den anvisade tilläggsfinansieringen ändå inte räcker till för utmaningarna i basfinansieringen för cybersäkerhetsuppgifterna.

(9) Utskottet välkomnar att regeringen har beslutat inrätta ett nytt centrum för rymdlägesbild i anslutning till Meteorologiska institutet och försvarsmakten. Rymdinformation som rymdlägescentret producerar för finländska myndigheter och andra aktörer är ägnad att förbättra cybersäkerheten och försörjningsberedskapen. Dessutom föreslås 800 000 euro för nya framtida myndighetsuppgifter enligt CER-direktivet, dvs. direktivet om kritiska entiteters motståndskraft mot störningar. Också detta bidrar till att förbättra statens cybersäkerhet.

(10) Kommunikationsutskottet anser det vara viktigt att trygga en tillräcklig finansieringsnivå för cybersäkerhetsuppgifter till följd av förändringarna i omvärlden, de nya uppgiftshelheterna och den ökande regleringen. Transport- och kommunikationsverkets verksamhet stöder ett effektivare skydd av hela samhället mot cyberhot, cyberstörningar och cyberattacker, särskilt i det nuvarande instabila geopolitiska läget.

Trafikledshållning och trafikledsinvesteringar

(11) Utskottet betonar att det är viktigt att trafikledshållningen och trafikledsinvesteringarna sker långsiktigt och förutsägbart i enlighet med den parlamentariskt fastställda tolvåriga trafiksystemplanen. Med tanke på helheten är det oroväckande att anslagen varierar mycket. Bristen på förutsägbarhet inverkar negativt på trafikledsbyggbranschen och prisutvecklingen.

(12) Utskottet välkomnar dock att det för de kommande åren har anvisats betydande tilläggsfinansiering för trafikledsprojekt i syfte att bromsa den ökande eftersattheten i vägunderhållet. I år har över 4 000 kilometer väg belagts med asfalt. Utskottet anser att riktningen är den rätta.

Basunderhåll av transportinfrastrukturen. (13) 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 samt motverkande av klimatförändringen. Utskottet understryker trafiknätets betydelse, inte bara för att främja goda levnadsförhållanden för medborgarna och verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, utan också för att trygga försörjningsberedskapen.

(14) Anslaget för basunderhåll av transportinfrastrukturen uppgår 2025 till 1,496 miljarder euro och följer därmed det riksomfattande finansieringsprogrammet för trafiksystemplanen. Trafik-

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

ledsverket har bedömt att det eftersatta underhållet av trafikledsnätet kommer att öka ytterligare eftersom kostnadsnivån har stigit kraftigt under de senaste åren.

Trafikledsinvesteringar. (15) Ur det investeringsprogram som ingår i regeringsprogrammet och som huvudsakligen finansieras genom försäljning av egendom reserveras 520 miljoner euro för att bromsa ökningen av det eftersatta basunderhållet av transportinfrastrukturen. Det föreslås att 200 miljoner euro av detta tillägg anvisas för 2025. Tilläggsfinansieringen riktas till vägnätet på så sätt att åtgärderna ger största möjliga nytta för vägtrafikanterna och näringslivet. Utskottet välkomnar tilläggsfinansieringen för nästa år.

(16) Enligt utskottet är det viktigt att det görs satsningar för att med framförhållning hantera det eftersatta underhållet, eftersom åtgärder som vidtas i rätt tid gör det möjligt att optimera reparationskostnaderna och undvika dyra akuta reparationer av skador i infrastrukturen. Utskottet välkomnar därför att det 2024 har föreslagits att 250 miljoner euro anvisas för att stävja det eftersatta underhållet och att 200 miljoner euro anvisas inom investeringsprogrammet för avveckling av eftersatt underhåll 2025. Utskottet anser att satsningarna är en god början, men konstaterar att problemet förvärras snabbt om det inte går att få kontinuitet i finansieringen. Utskottet välkomnar dock att staten ökar finansieringen av vägprojekt med 300 miljoner euro också inom ramen för MBT-avtalen.

Lätt trafik. (17) I investeringsprogrammet för främjandet av gång och cykling 2023 beviljades sammanlagt cirka 8,3 miljoner euro i statsunderstöd för 46 projekt. I budgetpropositionen för 2025 har finansieringen anpassats till den nivå som anges i regeringsprogrammet. För understöd för enskilda vägar samt för gång och cykling anvisas sammanlagt 8,5 miljoner euro. Av denna helhet föreslås 6,7 miljoner euro för understöd för enskilda vägar och 1,8 miljoner euro för understöd för gång och cykling. Investeringsprogrammet för främjandet av gång och cykling, som inleddes 2018 och som administrerats av Transport- och kommunikationsverket, har varit exemplariskt. Det har framgångsrikt engagerat kommunerna i att själva investera betydligt mer än tidigare i en kvalitativ förbättring av infrastrukturen för gång och cykling. Dessutom har finansiering endast beviljats för de bästa kostnadseffektiva projekten.

(18) Den tillfälliga indragningen av finansieringen av investeringsprogrammet för främjandet av gång och cykling kan i betydande grad försvaga kommunernas förmåga att genomföra investeringar i gång och cykling. I färdplanen för fossilfria transporter föreslogs det att staten skulle styra finansiering till investeringsprogrammet för främjandet av gång och cykling till ett belopp av 30 miljoner euro per år. Utskottet konstaterar dock att största delen av finansieringen av gång och cykling för närvarande kommer från kommunerna och i stora städer från MBT-finansieringen.

Det sekundära vägnätet. (19) Utskottet uttrycker oro över det sekundära vägnätets skick och att bidraget för enskilda vägar sänks med 1,8 miljoner euro jämfört med året innan. En stor del av transporterna inom skogsindustrin, turismen och de övriga näringarna sker längs det sekundära vägnätet. Det sekundära vägnätet är viktigt inte endast för den regionala jämställdheten utan också för att förbättra och bevara näringslivets livskraft. Utskottet påpekar att understödet för enskilda vägar i varje fall förblir på en skälig nivå.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Flygtrafik och flygplatsnät. (20) Enligt utskottet bör flygtrafiken i första hand utvecklas på marknadsvillkor. Utskottet anser dock att ett heltäckande flygplatsnät är ytterst viktigt för att Finland ska hållas logistiskt tillgängligt både med tanke på näringslivets konkurrenskraft och den regionala jämlikheten. Det är viktigt att upprätthålla flygplatsnätet mot bakgrund av elektrifieringen av flygtrafiken och den övriga utvecklingen i framtiden. Därför välkomnar utskottet att regeringen anvisar en anslagsökning på 5 miljoner euro för köp av flygtrafiktjänster.

Farleder. (21) 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.

Övrigt

(22) De sakkunniga har påpekat att finansieringen av statsunderstöden och investeringsprogrammet för kollektivtrafiken inte har genomförts på det sätt som bland annat planerats i färdplanen för fossilfria transporter. Utskottet välkomnar dock att staten i MBT-avtalen förbinder sig att finansiera spår- och spårvägsprojekt samt andra utvecklingsprojekt inom kollektivtrafiken.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 24.10.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Heikki Autto saml
medlem Tiina Elo gröna
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mats Löfström sv
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd
medlem Anne Rintamäki saf.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Centerns utskottsgrupp anser att regeringens budgetproposition för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2025 bör ställas i relation till målen i regeringsprogrammet och den rådande situationen inom de olika sektorerna inom kommunikationspolitiken.

Enligt regeringsprogrammet är målet för trafikpolitiken 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.

Regeringen har i sitt program också lovat satsa på tillräckligt snabba och störningsfria dataförbindelser i hela landet samt att anvisa tillräckliga resurser för dem. Möjligheterna att fortsätta stödprogrammet för byggandet av fast bredband i områden där bredbandsnät inte byggs på marknadsvillkor skulle bedömas.

Regeringen har också lovat 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.

Centerns utskottsgrupp välkomnar dessa mål. Tyvärr finns det nu en stor motsägelse mellan målen och de föreslagna anslagen.

Finansieringen av trafiklederna blir kortsiktig och oklar

I trafikledsfinansieringen är utgiftsramen för valperiodens budgetekonomi sjunkande. Regeringen avser att ersätta de uteblivna resurserna med ett investeringsprogram av engångsnatur på sammanlagt fyra miljarder euro. Investeringsprogrammet ingår i bilaga E till regeringsprogrammet och meningen är att upp till tre av dessa fyra miljarder euro riktas till finansiering av trafikledspolitiken. Regeringen skär med andra ord ned den långsiktiga ramfinansieringen och kompenserar nedskärningarna med ett investeringsprogram av engångsnatur. Programmet inriktas till viss del på att åtgärda det eftersatta underhållet av vägnätet. Men till stor del går det ut på att starta och finansiera stora utvecklingsprojekt och en snabbjärnväg mellan Åbo och Helsingfors, vilket på lång sikt ökar behovet av tilläggsfinansiering för basunderhållet av transportinfrastrukturen.

Valperioden har redan pågått i cirka ett och ett halvt år och enligt våra beräkningar har det beslutats om lite mer än hälften av investeringsprogrammets trafikledspott på cirka tre miljarder euro. Trots det har riksdagen inte fått någon information om hur statens egendom ska disponeras för finansieringen av investeringsprogrammet. Hur stor är vinstutdelningarnas andel, hur stora eventuella tilläggsutdelningar intäktsförs i statskassan eller tas som kapitalåterbetalningar samt hur mycket och vilken statlig egendom kommer att säljas? Vi noterar att regeringen i maj berättade om en strategi för sin ägarpolitik, där statens ägarandelar i bland annat Finavia, VR och Posti Abp minskas betydligt. Detta påvisar vilken beredskap som regeringen har för att sälja bolag som är

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 1

viktiga för Finlands försörjningsberedskap. Riksdagen behöver inte hållas informerad om hur investeringsprogrammet genomförs och på vilka sätt det finansieras, trots att projekten rentav finansieras genom försäljning av produktiv statlig egendom. I svaren på våra skriftliga frågor har man inte gått med på att ge en mer detaljerad redogörelse.

Av ovannämnda skäl är vi redan nu oroad, och det borde också regeringspartierna vara, över det arv som nästa regering kommer att få i trafikledspolitiken. När det görs nedskärningar i ramarna för trafikledsfinansieringen och nedskärningarna kompenseras med ett investeringsprogram i miljardklassen leder det till att nästa regering antingen måste hitta miljarder euro i tilläggsfinansiering för trafikledspolitiken inom dessa ramar eller fortsätta att sälja statens produktiva egendom för miljardbelopp på samma sätt som den nuvarande regeringen. I detta sammanhang understryker vi också att man brukar fastställa den tekniska ramen för trafiklederna utifrån den genomsnittliga finansieringen för en tidsperiod på tio till tolv år. En investeringsplan som innehåller både separat finansiering och samtidigt nedskärningar i den normala budgetbaserade trafikledsfinansieringen snedvrider rambudgeteringen.

Vi välkomnar finansministeriets krav på att projekt som regeringen redan fattat beslut om via investeringsprogrammet inte kan tas in i statsbudgeten förrän hela finansieringen av projektet är känd. Därför finns till exempel finansieringen av den första fasen av snabbjärnvägen mellan Åbo och Helsingfors (nuvarande Västbanan) inte i statsbudgeten, trots att regeringen redan har beslutat om den.

Vi betonar med eftertryck att det i investeringsprogrammets trafikledspaket på cirka tre miljarder euro också finns en betydande risk för en eventuell och rentav sannolik kostnadsökning som regeringen enligt uppgift inte på något sätt har förberett sig på att finansiera.

Det eftersatta underhållet av trafiklederna börjar öka betydligt

Nästa år föreslår regeringen att finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen minskar med cirka 50 miljoner euro jämfört med i år. Utöver ramfinansieringen (1,285 miljarder euro) anvisar regeringen ett tillägg på 200 miljoner euro till momentet ur investeringsprogrammet. Slutsumman för basunderhållet av transportinfrastrukturen nästa år är 1,494 miljarder euro.

Höjningen med 200 miljoner euro i investeringsprogrammet kommer också nästa år att användas för belägningsprogram för det helt statsägda vägnätet. År 2025 beräknas belägningsprogrammen omfatta cirka 3 200—3 300 kilometer landsväg, medan de i år omfattar cirka 4 000 kilometer. Den så kallade smärtgränsen där det eftersatta underhållet varken ökar eller minskas anses vara 4 000 kilometer.

Vid ingången av 2024 uppgick statens eftersatta underhåll för trafikledsegendom i dåligt skick till 4,2 miljarder euro. Av detta hänförde sig mer än 2,5 miljarder euro till landsvägarna, cirka 1,6 miljarder euro till järnvägarna och 30 miljoner euro till farlederna. Det eftersatta underhållet av landsvägar och banor består i huvudsak av behovet att åtgärda bristerna i linjeavsnitten. Utan nya beslut räknar Trafikledsverket med att det eftersatta underhållet kommer att öka till 5,1 miljarder euro före utgången av 2027. Bland annat påverkar världsmarknadspriset på olja i hög grad det kalkylerade beloppet av det eftersatta underhållet och möjligheterna att hantera det.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 1

Enligt budgetpropositionen ökar det eftersatta underhållet av vägnätet nästa år med 100 miljoner euro för vägnätet samt med 30 miljoner euro för banor respektive vattenleder. Vid utskottets sakkunnigutfrågning preciserades uppskattningen till cirka 60 miljoner euro. Ökningen av det eftersatta underhållet hänför sig i huvudsak till det eftersatta underhållet av broarnas och banornas överbyggnader.

Enligt sakkunniga har man vid skötseln av eftersatt underhåll koncentrerat sig på livligt trafikerade leder medan det sekundära vägnätet har fått mindre uppmärksamhet. Vi betonar med eftertryck att Finland är i akut behov av ekonomisk tillväxt och att en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt är fungerande trafikförbindelser. Detta förutsätter att det finns fungerande trafikleder på de viktigaste transportruterna som ofta börjar där grusvägarna slutar. När världsmarknadspriset på olja nu är lågt vore det klokare att satsa mer på att åtgärda det eftersatta underhållet än att starta nya utvecklingsprojekt för objekt som inte har ingått i Trafikledsverkets investeringsplan utan i regeringens politiska beslut.

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

Vid ramförhandlingarna i april 2024 ordnade regeringen tilläggsfinansiering för basunderhåll av transportinfrastrukturen på bekostnad av utvecklingsfinansieringen för trafiklederna. I helhetsbilden av regeringens trafikledspolitik har den relativa andelen för investeringsprogram av engångsnatur och samtidigt finansiering av engångsnatur ökat betydligt också för utvecklingsprojekten, vilket väcker oro.

Regeringen har vid ramförhandlingarna i april, tilläggsbudgeten i maj och budgetförhandlingarna i september inlett ett flertal nya utvecklingsprojekt som finansieras med hjälp av investeringsplanen, dvs. med finansiering av engångsnatur ur (försäljnings)inkomster från statens egendom. Genom investeringsprogrammet finansieras också sådana projekt som inte har skrivits in i investeringsprogrammets annars noggranna investeringsprogram eller i Trafikledsverkets investeringsprogram. Då uppstår frågan om regeringen håller på att ställa in projekt som redan utlovats, splittra projekt i mindre delar eller om den har för avsikt att höja investeringsprogrammets totalsumma? Det är i vilket fall som helst fråga om vad regeringen tänker använda statens produktiva egendom för.

Vi ser det som positivt att regeringen har riktat en aning fler nya utvecklingsprojekt till andra regioner än de mest tätbefolkade delarna av landet. Trots det blir exempelvis hela östra Finland, som lider mest av det världspolitiska läget, utan nya projekt med undantag av några lokala projekt. Bland de stora landskapen gäller detsamma också Birkaland. Regeringens trafikledspolitik kan med fog fortfarande anses vara mycket centraliserad.

Som vi redan har konstaterat är finansministeriets ståndpunkt den rätta, dvs. att projekten inom investeringsprogrammet ska föras in i budgeten först när den totala finansieringen av projekten är känd. I budgetpropositionen är det slående att fullmakter för över 400 miljoner euro har skrivits in för projekt som ska inledas nästa år, men sammanlagt har det reserverats endast cirka 17 miljoner euro för dem. Med detta belopp kan man inte inleda projekt ordentligt, än mindre förvänta sig snabba framsteg i byggandet. Historien har lärt oss att en senareläggning av tidsplanerna för byg-

Utlåtande KoUU 13/2024 rd Avvikande mening 1

gandet av projekten oundvikligen leder till en avsevärd ökning av de totala kostnaderna. Enligt budgetpropositionen gäller denna risk många av projekten.

Den totala finansieringen av och syftet med entimmeståget till Åbo höljda i dunkel

Också snabbjärnvägen mellan Åbo och Helsingfors (numera Västbanan), som konstaterats vara en onödig investering, skapar ett stort hål i kassan kanske för flera årtionden. Regeringens finanspolitiska ministerutskott har i december 2023 beslutat att kapitalisera projektbolaget med 400 miljoner euro och att fördela kostnaderna för det första byggprojektet så att delägarkommunerna betalar 51 procent och staten 49 procent medan återstoden av finansieringen ordnas med ett lån som projektbolaget tagit och för vilket staten i egenskap av delägare också bär ansvar. Till skillnad från de preliminära bedömningarna fick projektet i juli 2024 inget byggbidrag från EU. Även delägarkommunerna är bekymrade över sina stora andelar. De har ännu inte fattat beslut om byggandet. Trots de stora finansieringsproblemen har statsministern tagit projektets första fas i sitt beskydd och samtidigt konstaterat att den sittande regeringen varken främjar eller fattar beslut om projektets andra fas, stambanan Salo—Lojo, som skulle vara den klart dyraste fasen av det totala projektet med kostnader på tre miljarder euro (1,9 miljarder euro). Av detta följer att projektet för närvarande i all tystnad har krympt till ett spårprojekt som betjänar regiontrafiken i två stadsregioner. Det går inte längre att tala om ”entimmeståget till Åbo”, eftersom direktbanan Salo—Lojo saknas helt och hållet.

Centerns utskottsgrupp kan inte förstå varför ett projekt som med tanke på statens ekonomiska situation och projektets lönsamhet är alltför dyrt framskrider splittrat i flera delar och utan någon uppfattning om hur och när en ny spårförbindelse från Åbo till Helsingfors kan förverkligas. Därför är regeringens starka engagemang för genomförandet av den första fasen oansvarig användning av statens egendom. Med samma summa hade det varit betydligt nyttigare att sköta det eftersatta underhållet av trafiklederna i hela Finland och sörja för de transportrutter som är livsviktiga för Finlands försörjningsberedskap såväl inom Finland som till Sverige och Norge, om sjötrafiken på Östersjön störs eller upphör helt och hållet och Finland, som är beroende av utrikeshandeln, behöver alternativa sjörutter.

Regeringen främjar ojämlikhet genom sin kommunikationspolitik

I budgeten för innevarande år lade regeringen ned det riksomfattande bredbandsprogrammet, skar ned finansieringen av det och strök understödsmomentet för det ur budgetpropositionen. Det är därmed omöjligt att föreslå anslagsfinansiering i fortsättningen. Samtidigt agerade regeringen i strid mot sitt eget regeringsprogram. Enligt regeringsprogrammet ska digitaliseringen av de offentliga tjänsterna främjas. Fungerande bredband som täcker hela landet är viktiga också för dem som behöver social- och hälsovårdstjänster. Enligt regeringsprogrammet håller också myndighetskommunikationen på att digitaliseras.

Beslutet om indragningen av stödet för bredband fattades före den utredning som utlovades i regeringsprogrammet och samtidigt som man började lägga ner 3G-nätet för att bereda rum för nyare generationers nät. Samtidigt upphävde regeringen antingen med avsikt eller omedvetet den föregående regeringens beslut om finansiering av nättäckning på tåg, dvs. i praktiken byggandet av en fungerande bredbandsinfrastruktur som skulle betjäna såväl tågpassagerare som invånarna i

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 1

avlägsna områden. Nu fungerar invånarnas mobiltelefoner inte längre och det är omöjligt att arbeta och ringa samtal med telefon på tågen. Regeringen har överfört ansvaret för förbättrandet av nättäckningen på tågen till VR, trots att problemet gäller brister i bredbandsnätet och VR inte är den som har ansvaret för byggandet av nätanslutningarna.

Bredbandsutredningen blev klar i mars 2024. Enligt utredningen byggs näten sannolikt inte på marknadsvillkor i glesbebyggda områden, utan det behövs ytterligare åtgärder för att bygga dem. Efterhandsutvärderingen visade att de tidigare stödprogrammen var lyckade. I utredningen konstateras också att stödordningarna inte ansågs störa byggandet på marknadsvillkor. Man har lyckats med att rikta stöden till områden där näten inte skulle ha byggts på marknadsvillkor. I utredningen sägs det rent ut att näten i de minst bebyggda områdena sannolikt inte byggs på marknadsvillkor, utan att det behövs ytterligare åtgärder för att bygga dem. I motsats till vad som utlovades i kommunikationsministeriets meddelande av den 13 mars 2024 har det ingenting sagts i offentligheten om vilken slutsats ministerarbetsgruppen för samhällsförnyelse, som leds av kommunikationsminister Lulu Ranne, drog på basis av utredningen den 15 mars 2024.

I fråga om den traditionella postutdelningen meddelade Posti Abp i maj att bolaget i början av 2025 kommer att stryka oadresserad reklam och andra massutskick, såsom utdelning av gratistidningar, från sitt tjänsteutbud. Dessutom minskar regeringen finansieringen av stödet till utdelning av dagstidningar med upp till hälften från och med 2026.

Centerns utskottsgrupp anser att regeringen genom sina beslut eller sin obeslutsamhet urholkar människors kommunikativa jämlikhet. Möjligheterna att använda och få tillgång till digitala och traditionella kommunikationstjänster försämrats på en och samma gång för alla personer som är bosatta inom samma områden. Detta understryker den centraliserande och mänskliga ojämlikheten i regeringspolitiken.

Det finns inte utrymme för ytterligare nedskärningar i statsbidragen för enskilda vägar och cykelvägar

Enskilda vägar. Vi har cirka 370 000 kilometer enskilda vägar i vårt land. Invid de enskilda vägarna finns det enligt sakkunniga uppskattningsvis cirka 30 000 företag, 40 000 lantbruksföretag, 250 000 egnahemshus och 190 000 fritidshus samt ett stort antal skogslägenheter.

Bidragen för enskilda vägar skars ned redan i år. Det föreslås att anslaget minskas ytterligare också nästa år. Då uppgår anslaget till endast 6,2 miljoner euro. År 2023 beslutade den föregående regeringen att statsunderstödet för enskilda vägar ännu uppgick till 25 miljoner euro för att trygga virkesförsörjningen. Behovet av satsningar på enskilda vägar har inte försvunnit. Däremot håller regeringen målmedvetet på att försvaga den infrastruktur som är kritisk med tanke på försörjningsberedskapen och låta väglagens delägare bekosta statsmaktens centrala skyldighet att stärka och underhålla enskilda vägar som är viktiga för försörjningsberedskapen och funktionssäkerheten i hela Finland.

Gång-, cykel- och mopedleder. Kommunerna har beviljats statsunderstöd för infrastrukturprojekt som främjar gång och cykling och andra projekt som främjar förhållandena för gång och cykling. Kommunerna har aktivt använt stödet, eftersom det förbättrar trafiksäkerheten.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 1

Statsandelen för byggande av cykelvägar sänktes i år och regeringen föreslår betydande ytterligare nedskärningar också nästa år. Finansieringen nästan halveras. Anslaget skulle uppgå till endast 1,8 miljoner euro. Ett annat problem har varit att stöd har kunnat beviljas endast för trafikleder som ägs av kommunen. I Finland finns det dock många landsbygdskommuner som ligger invid det statsägda vägnätet. Stöd har inte kunnat beviljas för sådana områden.

Höjningen av farledsavgifterna tär på Finlands exportindustri

Den finländska samhällsekonomin är beroende av exporten. Inom utrikeshandeln står sjöfarten för upp till 96 procent av transporterna. Sjöfartens verksamhetsförutsättningar påverkas direkt av den höjning av farledsavgiften som regeringen föreslår. Det är önskvärt att regeringen i hög grad beaktar konkurrenskrafts- och försörjningsberedskapsaspekterna.

Detta problem beror inte på regeringsprogrammet utan på att regeringen inte följer sitt eget program. Regeringen lovar i sitt program att säkerställa exportindustrins konkurrenskraft genom att halvera farledsavgiften för sjötrafiken permanent från och med 2024. Däremot sviker regeringen redan i sin andra budgetproposition för valperioden detta löfte till exportindustrin och rederierna eftersom den håller på att höja farledsavgifterna till fullt belopp. Ännu under den förra valperioden, för bara några år sedan, krävde de nuvarande största regeringspartierna Samlingspartiet och Sannfinländarna i oppositionen att farledsavgifterna slopas helt och hållet, eftersom den dåvarande regeringen halverade dem för viss tid bland annat för att trygga den ekonomiska tillväxten under krisförhållanden.

Den höjning av farledsavgifterna som regeringen nu föreslår till fullt belopp medför tilläggsinkomster på endast 36 miljoner euro för staten, men utgör en återlåtning för den finländska exportindustrin och dess konkurrenskraft samt för rederierna som sköter transporterna. Farledsavgifterna höjs samtidigt som sjötransporterna är utsatta för ett kostnadstryck som kommer att öka ytterligare i och med EU-regleringen.

Planerna på att höja farledsavgifterna blir ännu mer obegripliga av det att sakkunniga påpekat att de farledsavgifter som tas ut för exporttransporter via Finland kommer att behålla rabatten på 50 procent. I praktiken skulle exempelvis Rysslands export via Finland ha lägre farledsavgifter än finländska företag. Det är oacceptabelt i synnerhet när Ryssland för ett anfallskrig mot Ukraina, och i synnerhet eftersom farledsavgifterna stiger mer för finländska företag än för ryska. Majoriteten i utskottet, som består av regeringsgrupper, beslutade dock att detta missförhållande inte ska rättas till.

Centerns utskottsgrupp anser att höjningen av farledsavgifterna är ett konkret exempel på regeringens felaktiga och förtvinande ekonomiska politik. Regeringen verkar inte förstå att det allvarligaste problemet i de offentliga finanserna i landet är den obefintliga ekonomiska tillväxten. Regeringens sätt att sköta statens skuldsättning enbart genom nedskärningar och höjningar av skatter och avgifter kommer att leda till en spiral där den ekonomiska tillväxten inte tar fart och det fortlöpande behövs nya skattehöjningar och utgiftsnedskärningar. Som underlag för den misslyckade ekonomiska politiken och sysselsättningspolitiken planerar regeringen redan nya nedskärningslistor för våren.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd
Avvikande mening 1

Produktivhetsprogrammet undergräver ämbetsverkens förmåga att sköta sina lagstadgade uppgifter

Som en sparåtgärd har regeringen ställt stora sparkrav på alla ämbetsverk inom varje förvaltningsområde. Inom Transport- och kommunikationsverkets förvaltningsområde är sparkravet för nästa år sammanlagt 20,4 miljoner euro. Med så kort varsel går det inte att undvika att sparåtgärderna kräver samarbetsförhandlingar och uppsägning av personal.

Regeringen ställer upp stora ämbetsverksspecifika sparkrav samtidigt som den genom lagändringar ökar ämbetsverkens uppgifter. Sådana lagändringar gäller bland annat elsparkcyklar och taxibilar samt ökade och mer krävande säkerhetsuppgifter till följd av det instabila världspolitiska läget särskilt inom cybersäkerheten. Enligt utskottets sakkunnigutfrågning uppkommer de största utmaningarna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde vid Transport- och kommunikationsverket och Meteorologiska institutet.

Avvikande mening

Jag föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 24.10.2024

Jouni Ovaska cent

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Hållbara transporter och minskade utsläpp

Hållbara transporter och minskade utsläpp från trafiken är en central del av Finlands klimatmål. Regeringens budget för 2024 beaktar inte i tillräcklig utsträckning detta mål och betydelsen av hållbara transporter. Det har inte anvisats tillräckligt med finansiering för gång, cykling och kollektivtrafik.

Den nivå på finansieringen av investeringsprogrammet för gång och cykling som anvisats kommunerna är otillräcklig också 2024. Finansieringen har sänkts ytterligare från 2024, då den uppgick till 3 miljoner euro. Enligt budgetpropositionen är nivån 2025 bara 1,8 miljoner euro. I programmet för främjandet av gång och cykling och i den riksomfattande planen Trafik 12 har nivån fastställts till 30 miljoner euro per år. Den föreslagna nivån för 2025 utgör endast 6 procent av målet. Denna dramatiska nedskärning av finansieringen för främjandet av gång och cykling försvagar i betydande grad kommunernas förmåga att genomföra investeringar i gång och cykling.

Den försämrade nivån innebär också att man prutar på den hälsofördel som gång och cykling medför. Genom att man ökar gång- och cykelresornas färdmedelsandel ökar man också vardagsmotionen samtidigt som man minskar på luftföroreningar och buller.

Då det gäller att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken erbjuder propositionen inga lättnader jämfört med året innan då det genomfördes omfattande nedskärningar i kollektivtrafiken. Finansieringen av stöden för kollektivtrafiken är fortfarande betydligt mindre än under valperioden 2019—2023.

En mycket betydande ny försämring av kollektivtrafiken är den planerade höjningen av momsen på kollektivtrafiken för 2025. Den höjer biljettpiserna och skapar tryck på gallringar i servicenätet. Stigande priser minskar efterfrågan och begränsar också möjligheterna för låginkomsttagare att ta sig dit de behöver. Det leder särskilt i städerna till transportfattigdom. Enligt en utredning som Linja-autoliitto låtit göra ökar höjningen inte heller statens skatteinkomster, eftersom den sjunkande efterfrågan bland annat också minskar omsättningen inom transportbranschen, höjer kostnaderna för avdraget för arbetsresor och höjer kommunernas kostnader när ersättningarna för resekostnader stiger.

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

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 2

Trafikpolitikens långsiktighet

Trafikpolitiken bör vara långsiktig och förutsägbar, eftersom transportprojekt ofta är stora projekt som tar tid att planera, genomföra och finansiera. Regeringen föreslår i sin budgetproposition att nya projekt inleds till ett värde av sammanlagt 422 miljoner euro. En stor del av dessa projekt har dock beviljats betydligt mindre egentligt anslag för 2025. Största delen av det totala värdet är fullmakter för kommande år. Ett sådant tillvägagångssätt torde fördröja slutförandet av projekt, även om de kan inledas.

Det är oroväckande att inga mer detaljerade planer för finansieringen av projekten har lagts fram för riksdagen för bedömning. Enligt regeringsprogrammet ska finansieringen av projekten ordnas genom försäljning av statens produktiva egendom, såsom andelar i statsbolagen, vilket med fog kan ifrågasättas. Det är svårt att betrakta den valda finansieringsmodellen som långsiktig, eftersom egendomen endast kan säljas en gång. Bristen på ett trovärdigt finansieringsprogram undergräver därmed också framtida regeringars möjligheter att investera i utvecklingen av trafikleder.

Bristen på långsiktighet framkommer också som brister i budgetpropositionen och också i tidigare budgetar när det gäller finansieringen av kollektivtrafiken i stora städer samt det investeringsprogram för cykling och gång som riktas till alla kommuner. Regeringens transportpolitik beaktar inte de växande städernas utmaningar, men inte heller möjligheterna att exempelvis minska utsläppen från trafiken. Långsiktighet och förutsägbarhet är lika viktiga principer när det gäller att styra beslutsfattandet i utvecklingen av kollektivtrafiken och cykelbanorna som i andra trafikprojekt.

Cybersäkerhet

I ett digitaliserat samhälle är det ytterst viktigt att satsa på cybersäkerhet. Det världspolitiska läget utvecklas i en allt mer oberäknelig riktning, och fientliga aktörer kan med allt mer avancerade metoder sätta våra vitala funktioner på prov och förorsaka störningar i dem. EU:s uppdaterade cybersäkerhetsdirektiv (NIS-2) svarar på många sätt på förändringarna inom cybersäkerheten i omvärlden. Även ett gott nationellt genomförande är dock möjligt endast med tillräckliga resurser.

Regeringen föreslår permanent tilläggsfinansiering för permanenta utgifter till följd av genomförandet av NIS-2-direktivet samt finansiering på 2 miljoner euro för produktion av kartläggningstjänsten för attackytan (Hyöky) och en förenklad observations- och varningstjänst för cyberhot (Havaro). Vi välkomnar detta. Vi är dock oroade för huruvida den totala cybersäkerhetsnivån kommer att räcka till då anslagen till statsförvaltningen annars skärs ned i stor omfattning. Försämras cybersäkerheten i Finland på grund av utgiftsbesparingar?

Enligt sakkunnigutfrågningen har det till exempel endast delvis anvisats finansiering för det ökande antalet uppgifter inom cybersäkerheten vid Transport- och kommunikationsverket. De besparingar som riktats mot Transport- och kommunikationsverket kommer således att påverka verksamhetsmöjligheterna för Cybersäkerhetscentret, som lyder under verket, och försvaga cybersäkerheten i hela Finland.

Utlåtande KoUU 13/2024 rd
Avvikande mening 2

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 24.10.2024

Timo Furuholm vänst
Tiina Elo gröna

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 3

Avvikande mening 3

Motivering

Regeringens trafikpolitik verkar handla om att lämna de svåra lösningarna till kommande regeringar. Nu fokuserar regeringen på skenbara handlingar och suboptimering. Vi önskar att regeringen också ska klara av att svara på framtida utmaningar inom finansieringen av transportsystemet, elektrifieringen och utsläppsminskningarna. Regeringen verkar sakna helhetsbild av utvecklingen av transportsystemet och den långsiktiga beredningen står still i arbetsgrupper. Regeringen har bland annat i fråga om projektbolag betonat att den endast fattar egna beslut och att de framtida utmaningarna inom de stora projekten hör till kommande regeringar.

Finansiering av utvecklingsprojekt och investeringar av engångsnatur i regeringsprogrammet

(11, 15) Regeringsprogrammet utgår från att underskottet i de offentliga finanserna minskar. Regeringen har i sitt regeringsprogram och genom ytterligare nedskärningar i ramförhandlingarna skurit ned den finansiering som inte är bunden till utvecklingsprojekt och beslutat att permanent skära ned utvecklingsprojekten till cirka hälften. Detta förhindrar i sin tur genomförandet av nya trafikprojekt som baserar sig på de effektivaste projekt som bedömts enligt kriterierna i planen Trafik 12 och skjuter upp de investeringar som medborgarna och näringslivet väntar på allt längre in i framtiden, vilket ökar investeringsskulden. Nedskärningarna berör dock inte regeringen själv, som har meddelat att den genomför sin egen investeringshelhet med engångsfinansiering som samlats in från statsbolagen. På vilket sätt finansieringen slutligen genomförs är fortfarande oklart. Detta framkommer som en brist på obunden finansiering i anslagen för nya projekt. I praktiken skjuter bristen upp regeringens stora väginvesteringar med ett år.

Det är klart att den finansieringsmodell som regeringen driver för att finansiera trafikprojekt genom att realisera statens produktiva egendom inte är en hållbar lösning för framtiden. Vi uppmuntrar därför regeringen att återgå till ramfinansieringen. Vi vill i alla fall tacka regeringen för att många av de investeringar som lades fram, åtminstone i samband med den aktuella budgeten, också bedömdes som brådskande och effektiva av Trafikledsverket på grundval av det parlamentariska Trafik 12-arbetet. Regeringsprogrammets projektlista, som beretts i Ständerhuset, har uppenbarligen omprövats i enlighet med transportsystemets behov.

Det eftersatta underhållet ökar trots extra finansiering

(11—14, 16, 19) Trafikledsverket publicerade för knappt ett år sedan, i november 2023, en reviderad beräkning av det eftersatta underhållet. Det tidigare uppskattade eftersatta underhållet på mindre än tre miljarder euro visade sig vara över 4 miljarder när man beaktade att kostnadsnivån stigit kraftigt till följd av den ekonomiska tillväxten efter coronapandemin och i synnerhet Rysslands anfallskrig. Det fysiska underhållsbehovet hade inte ökat, utan det resultat som var jämförbart med tidigare resultat motsvarade nivån under tidigare år. Den otillräckliga finansieringen i förhållande till kostnadsnivån ökar därför det eftersatta underhållet till uppskattningsvis cirka 5 miljarder euro före utgången av denna regeringsperiod. Detta sker trots en reservering på 520 miljoner euro i regeringens investeringsprogram för det eftersatta underhållet. Av denna reservering

Utlåtande KoUU 13/2024 rd

Avvikande mening 3

har 250 miljoner använts i år och 200 miljoner föreslås för nästa år. Regeringen har redan vid ramförhandlingarna försökt använda utvecklingsfinansiering för att åtgärda bristen på finansiering i slutet av regeringsperioden.

Det förs ingen omfattande offentlig debatt om metoder för att lösa den redan höga kostnadsnivån trots att detta innebär att det redan under de närmaste åren behövs tilläggsfinansiering på flera miljarder. Trafikledsverket uppskattade på våren att det permanenta finansieringsbehovet kräver ett tillskott på 600 miljoner euro per år för att nivån 2036 ska motsvara åtminstone nuvarande nivå. Regeringen använde i år 250 miljoner euro i tilläggsfinansiering för ett asfalteringsprogram som hade som mål att nå den nivå på 3 500—4 000 kilometer beläggning som i fråga om asfalterade vägar bedömts vara tillräcklig med tanke på det eftersatta underhållet. Det är värt att notera att det i år krävdes omkring 170 miljoner euro mer i finansiering för att nå nivån än förra gången år 2020.

Vi påminner dock regeringen om att antalet asfalterade kilometer inte täcker ens hela behovet av att åtgärda det eftersatta underhållet av vägnätet, för att inte tala om bannätet. Det kommer in rikligt med respons om det sekundära vägnätets skick, både från medborgarna och särskilt från näringslivet. Det föreslås nedskärningar i stödet för enskilda vägar igen, trots att dessa vägar är viktiga för råvaruförsörjningen inom skogsindustrin och livsmedelsproduktionen i vårt land. Dessutom behöver Finland ett separat program för reparationer av broar som håller på att förfalla, så att till exempel sådana plötsliga problem som broarna över Rävsundet och Syrjäsalmi inte försvårar trafiken på kritiska trafikleder.

Utveckling av kollektivtrafiken och av gång och cykling

(22) När det gäller transportservice är budgetpropositionen på sin höjd bevarande, de nuvarande serviceavtalen består och inget nytt utvecklas. Den föreslagna finansieringen på cirka 107 miljoner euro för köp och utveckling av kollektivtrafiken är en miljon euro mindre än exempelvis den finansiering som föreslogs i budgetpropositionen för 2020. Förbiseendet av den höjda kostnadsnivån minskar anslagets köpkraft.

Den nedskärning i regeringsprogrammet som gällde köp av kollektivtrafik har lett till att det inte finns något spelrum och några möjligheter att utveckla pilotförsöken inom kollektivtrafiken trots att utmaningarna ökar i och med att befolkningen åldras och samhällets olika servicenätverk blir glesare. Regeringen har genom sina beslut om höjning av mervärdesskatten och den nedre gränsen för stödet för arbetsresor snarast försvårat utvecklingen av kollektivtrafiken. Inte heller nedskärningen av det anslag som redan tidigare beviljats för att förbättra nättäckningen på tågen främjade utvecklingen av kollektivtrafiken. Genom ett litet pilotprojekt hade det varit möjligt att få erfarenheter om hur man kan förbättra de nätförbindelser som är viktiga för pendlingen.

(18) De projekt för gång och cykling som genomförs i samarbete med kommunerna har gett den statliga finansieringen dubbel effekt i och med att projekten på en och samma gång stöder regeringsprogrammets mål såväl för trafiksäkerheten som för den vardagsmotion som är viktig med tanke på folkhälsan. Finansministeriets förslag om att helt skära ned finansieringen undveks, men den återstående finansieringen är inte längre trovärdig med tanke på utvecklingen i hela landet. Regeringen bör därför påminnas om att ju fler som upplever kollektivtrafiken som attraktiv eller

Utlåtande KoUU 13/2024 rd
Avvikande mening 3

övergår till att cykla till arbetet, desto lättare blir det för regeringen att uppnå de utsläppsmål som den fastställt för dem som inte kan sköta det dagliga resandet med annat än personbil.

Övrigt

(4—7) Vi delar den oro om tillräckliga resurser för cybersäkerheten som framfördes vid utfrågningen. För närvarande räcker resurserna inte till för att betjäna alla samhällssektorer och medborgare på det sätt som intressentgrupperna önskar, utan det måste göras prioriteringar i verksamheten. Den anvisade tilläggsfinansieringen rättar dock inte till utmaningarna inom basfinansieringen av cybersäkerhetsuppgifterna. Vi delar också utskottets oro över tidsplanen för skattereformen inom trafik och transport och de sjunkande skatteinkomsterna.

(20) Under utfrågningen i utskottet uttrycktes oro över upprätthållandet av ett flygplatsnät som omfattar hela Finland. I Finland har antalet passagerare ökat till den nivå som rådde före coronapandemin betydligt långsammare än i övriga Europa. Enligt den utredning som utskottet fått föreslås det finansieringslösningar för att i fortsättningen upprätthålla ett tätt nätverk av flygplatser. Vi anser att ett heltäckande flygplatsnät och flygtrafik i regionerna är ytterst viktiga för att Finland ska hållas logistiskt tillgängligt både med tanke på näringslivets konkurrenskraft och den regionala jämlikheten. Det är viktigt att upprätthålla flygplatsnätet mot bakgrund av elektrifieringen av flygtrafiken och den övriga utvecklingen i framtiden.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 24.10.2024

Seppo Eskelinen sd
Pinja Perholehto sd