

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2022—2025

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2022—2025 (SRR 3/2021 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 4.6.2021.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetschef Sanna Ruuskanen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Jyrki Tanskanen, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- VR-Group Ab
- Centralhandelskammaren
- Linja-autoliitto
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Rederierna i Finland rf.

Inget yttrande av

- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Biltrafikens Arbetsgivareförbund rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Kommunikationsutskottet har granskat redogörelsen om planen för de offentliga finanserna 2022—2025 utifrån sitt ansvarsområde och fäster finansutskottets uppmärksamhet vid följande aspekter.

Nivån på finansieringen

(2) Vid utfrågningen av sakkunniga har det uttryckts oro över planen för de offentliga finanserna med tanke på kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Finansieringen av trafiklederna sänks permanent, och i planen anvisas inte finansiering för de viktigaste stöden och incitamenten i färdplanen för fossilfria transporter. Anslagen motsvarar inte heller till alla delar de anslag som krävs för att genomföra den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021—2032.

(3) Vid utfrågningen av sakkunniga har man bekymrat sig över att genomförandet av planen för de offentliga finanserna kommer att försvaga Finlands möjligheter att utnyttja EU-finansiering i fråga om sådana objekt som ska genomföras i vilket fall som helst. Dessutom kan det innebära betydande utmaningar för genomförandet av den 12-åriga trafiksystemplanen och omställningen mot utsläppssnålare transporter. Utskottet påpekar att trafiksystemet står inför stora utmaningar både när det gäller genomförandet av färdplanen för fossilfria transporter och genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Därför betonar utskottet att planeringen av transportsystemet kräver stabil och tillräcklig finansiering. Nivån på finansieringen bör i fortsättningen höjas till den nivå som den riksomfattande trafiksystemplanen och färdplanen för fossilfria transporter förutsätter.

Färdplanen för fossilfria transporter

(4) Åtgärderna i den första fasen av färdplanen för fossilfria transporter är i huvudsak stöd och incitament. I statsrådets principbeslut räknas upp bland annat anskaffningsstöd för renodlade elbilar, konverteringsstöd för etanol- och gasdrivna bilar samt anskaffningsstöd för tunga fordon och paketbilar, för vilka det inte föreslås finansiering i planen för de offentliga finanserna. Stöd till laddnings- och tankstationer ska komma via Finlands program för hållbar tillväxt som en del av EU:s återhämtningsfinansiering. Halveringen av utsläppen från trafiken fram till 2030 förutsätter att stöd och incitament används i enlighet med färdplanen för fossilfria transporter.

(5) Utskottet påminner också om att gång och cykling är en del av genomförandet av färdplanen för fossilfria transporter. Enligt inkommen utredning uppgår den statliga finansieringen för gång och cykling åren 2022—2024 sammanlagt till endast 13,5 miljoner euro. Det behövs mer anslag för gång och cykling för att planerna ska kunna genomföras, anser utskottet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021—2032

(6) I den riksomfattande trafiksystemplanen har finansieringsnivån för investeringar i utvecklingen av trafiknätet fastställts till cirka 500 miljoner euro per år fram till år 2032. Utskottet noterar att den riksomfattande trafiksystemplanen har utarbetats i en parlamentarisk arbetsgrupp för att undvika inkontinuitet mellan regeringsperioderna. Därför ser utskottet det som beklagligt att finan-

Utlåtande KoUU 15/2021 rd

sieringen under kommunikationsministeriets huvudtitel permanent sänks med 110 miljoner euro från och med 2023. Den slutliga allokeringen av nedskärningen görs vid ramförhandlingarna våren 2022. I detta skede riktas den dock helt och hållet till utvecklingen av trafikleder. Således är det årliga anslaget för utvecklingen av trafikledsnätet i genomsnitt 344 miljoner euro under planperioden.

Basunderhåll av transportinfrastrukturen

(7) I den uppskattade årliga anslagsnivån för basunderhåll av transportinfrastrukturen finns det för 2023 och 2024 ett klart hål när anslaget sjunker med 15 procent från 2022 till 2023 och med 8 procent från 2022 till 2024. Utskottet anser att basunderhållet av transportinfrastrukturen är ytterst viktigt både för affärslivet och för att hela landet ska hållas befolkat. I samband med behandlingen av ärendet har utskottets uppmärksamhet fästs vid att reparationsskulden för vägnätet också inbegriper reparationsskulden för gång- och cykelleder. Utskottet betonar att finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen inte bör minskas för att reparationsskulden inte ska öka ytterligare.

Utvecklingsinvesteringar

(8) I fråga om utvecklingsinvesteringar sjunker finansieringsnivån för 2024 med nästan en fjärdedel jämfört med 2023. Utvecklingsinvesteringarna är av engångsnatur och bidrar enligt de sakkunniga till ekonomisk tillväxt samt förbättrar näringslivets verksamhetsförutsättningar. I stället för att pruta på dem bör man enligt inkommen utredning sträva efter att balansera statsfinanserna genom att öka intäkterna bland annat genom incitament att arbeta. Eventuella sparobjekt bör hittas bland de permanenta driftsutgifterna i statsfinanserna och inte bland framtidsinvesteringarna.

EU-bidrag

(9) Enligt inkommen utredning avser man utnyttja Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF-2). Enligt detta innebär utlysningen av ansökningar om EU-finansiering 2021, 2022 och 2023 att Finland bör ha en stabil utsikt över den nationella finansieringen för trafikprojekten för dessa år. I fråga om utvecklingsprojekt fördelas 1,75 miljarder euro och i fråga om moderniseringsprojekt 1,12 miljarder euro per år från och med 2021 års ansökan om finansiering som konkretiseras 2022.

(10) En betydande minskning av anslagsnivån för 2023 och 2024 leder enligt de sakkunniga också till att det finns en risk för att EU-finansieringen kan utebli. Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen strävar Finland efter att få mer finansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF-2). Utskottet betonar därför att man bör sträva efter att utnyttja all eventuell EU-finansiering i framtiden.

Trygga den finska sjöfarten

(11) Vid utfrågningen av sakkunniga föreslogs det att halveringen av farledsavgiften förlängs till slutet av planeringsperioden. Det har också ansetts viktigt att det i grunderna för farledsavgiften fortfarande finns både en gradering av isklassen och farledsavgifternas årliga maximibelopp, vil-

Utlåtande KoUU 15/2021 rd

ka för sin del fungerar som incitament för att Finland ska ha isförstärkta frakt- och passagerarfartyg med isforceringsförmåga i trafik året om för att säkerställa pålitliga och säkra sjötransporter under alla förhållanden. Utskottet anser därför att farledsavgiften inte bör höjas från dagens nivå under planeringsperioden.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 4.6.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
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 Jari Ronkainen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 15/2021 rd
Avvikande mening 1

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Vi anser att det är nödvändigt att fordon som drivs med el eller biodrivmedel redan under det innevarande årtiondet alltid ska vara ett mer konkurrenskraftigt alternativ för finländare än bilar som drivs med fossilt bränsle. I planen för de offentliga finanserna föreslås dock ingen finansiering för att uppnå detta mål.

Vi anser att det effektivaste sättet att få slut på att bilbeståndet åldras och få finländarna att skaffa utsläppsnålar bilar är att stegvis avskaffa bilskatten inom fyra år. Dagens höga bilskatt sporrar till att skaffa gamla importerade bilar med höga utsläpp.

Avskaffandet av bilskatten återspeglas i hela bilbeståndet, eftersom den snabbast avlägsnar gamla bilar som befinner sig i slutet av sin livscykel och påskyndar den första registreringen av nya, säkra och energieffektiva bilar som utnyttjar ny teknik. Det har uppskattats att slopad bilskatt skulle försnabba cirkulationen av bilbeståndet med 2—4 år.

Dessutom bör man satsa på produktutvecklingen och tillämpningar i industriell skala inom vätegasekonomin och Power-to-X-lösningarna och ta med syntetiska bränslen och biogas i distributionsskyldigheten samt stödja ökningen av nätverket av laddnings- och tankstationer.

Trafikbeskattningen bör inte skärpas ytterligare eftersom bilen är ett nödvändigt färdmedel för många. Regeringen bör inte heller fortsätta med beredningen av lagstiftning som möjliggör trängselavgifter. Om lagen träder i kraft, kommer den att höja kostnaderna för bilåkning och rörlighet och i värsta fall blir den en pendlingsskatt.

I en expertutredning om bostadspolitiken rekommenderas att Statens bostadsfonds medel styrs till finansiering av trafikprojekt som utvecklar stadsstrukturen och främjar boendet. På detta sätt kan man utöver den nya bostadsproduktionen också öka antalet projekt som stöder hållbar rörlighet, bland annat spårtrafiken. Enligt vår åsikt bör bostadsfondens fria kapital användas till trafikprojekt som främjar bostadsproduktionen. Så kan man kompensera regeringens nedskärningar i trafikprojekten.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 15/2021 rd
Avvikande mening 1

Helsingfors 4.6.2021

Kari Tolvanen saml
Janne Heikkinen saml
Matias Marttinen saml

Utlåtande KoUU 15/2021 rd Avvikande mening 2

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

I april fattade regeringen beslut om riktlinjerna för resten av valperioden och om planen för de offentliga finanserna 2022—2025. Allt detta ökar oron för hur hållbara de offentliga finanserna är eftersom skuldsättningen är fortsatt kraftig. Om utgiftsramen överskrider avsevärt, minskar trovärdigheten för det viktiga ramförfarandet som har långa traditioner i vårt land. Regeringen fattade inte heller några beslut om de strukturella reformer som vi så nödvändigt behöver när de långsiktiga tillväxtutsikterna är svaga och befolkningen åldras. Sett ur denna synvinkel var i synnerhet sysselsättningsbesluten otillräckliga. Dessutom fortsätter regeringen Marin med sin ideologiska och överdrivet strama klimatpolitik. Likaså störtade den i sin rädsla för sitt anseende i väg och donerade över fyra miljarder euro helt utan krav som kompensation till andra EU-länder. En sådan gest höjer inte vår konkurrenskraft, tvärtom. När vi antog EU:s återhämtningspaket kvitterade vi vårt stöd till våra konkurrenter på samma inre marknad.

Sannfinländarnas utskottsgrupp välkomnar i princip en praxis där ambitionen är att skapa nya mekanismer för att värna om en renare och säkrare miljö. Men det ska inte drivas igenom till vilket pris som helst, och framför allt inte på bekostnad av det finska folket, vår basindustri, våra transportföretagare och vårt jordbruk. Men det är det som den sittande regeringen gör, eftersom den med att godkänna EU:s återhämtningspaket på ett väsentligt sätt ökar konkurrenskraften i våra konkurrentländer. En sådan utveckling strider mot Finlands intressen, och därför kan vår utskottsgrupp inte acceptera den.

Vi vill också rikta ljuset på det faktum att alltför ambitiösa utsläppsmål inkräktar på Finlands och hela regionens konkurrenskraft i jämförelse med andra länder. Detta har redan skett — och kommer att ske i ännu högre grad på sikt — om man fortsätter på den väg regeringen slagit in på. Ett utmärkt exempel på denna dåliga utveckling är klimatneutralitetsmålet och de kraftiga åtgärderna för att driva det framåt. Besluten har haft extremt negativa konsekvenser för vår sysselsättning och vår industri och dess konkurrenskraft.

Överlag bör man mycket noga överväga projekt som genomförs "för miljöskyddets skull". Vår utskottsgrupp har varit mycket besviken på att finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen 2023 är lägre än genomsnittet, cirka 1,2 miljarder euro. Detta innebär att det till exempel i fråga om landsvägsnätet inte är möjligt att inleda några nya, ens små förbättringsprojekt (redan bundna projekt slutförs, såsom MBT-projekt) och att man minskar beläggningen av i synnerhet andra vägar än huvudvägnätet. Vi anser att detta inte kommer att leda till några positiva sysselsättningsprojekt nu, i synnerhet då basunderhållet av transportinfrastrukturen skärs ned med 110 miljoner euro under ramförhandlingarna.

En liknande utmaning uppstår ofrånkomligen också när man framöver talar om finansieringen av den 12-åriga riksomfattande transportsystemplanen, eftersom man bör eftersträva en jämn och förutsägbar finansieringsnivå på grund av den långsiktiga planeringen av åtgärderna, konkurrensutsättningen och genomförandet av entreprenaderna samt på grund av infrastrukturmarknadens funktion.

Utlåtande KoUU 15/2021 rd
Avvikande mening 2

En särskild utmaning i framtiden är dessutom i synnerhet de ökande behoven av grundläggande renovering av broar och bannät samt försämringen av det omfattande lågtrafikerade vägnätets skick. Det är klart att då man prutar på reparationerna ökar det eftersatta underhållet (reparations-skulden), vilket försämrar trafikledernas servicenivå och funktionssäkerhet. Det ligger inte i någons intresse.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 4.6.2021

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf
Jari Ronkainen saf