

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2025—2028

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2025—2028 (SRR 2/2024 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 23.5.2024.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetschef Mikko Nygård, kommunikationsministeriet
- ledande specialsakkunnig Maria Torttila, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- avdelningsdirektör Ari-Pekka Manninen, Trafikledsverket.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt och utgångspunkter

(1) Enligt utredning till utskottet är läget för de offentliga finanserna sammantaget mycket krävande, vilket nödvändigt också förutsätter sparåtgärder inom transport- och kommunikationssektorerna. Syftet med de nya beslut som fattades vid ramförhandlingarna och som berör kommunikationsministeriets huvudtitel är att hejda ytterligare skuldsättning för staten och stabilisera statsfinanserna. Utskottet anser det motiverat att man i finansiella avgöranden och prioriteringar betonar bland annat de aspekter som gäller säkerhet, försörjningsberedskap och näringslivets konkurrenskraft.

(2) Utskottet anser att finansieringsnivån för planen för de offentliga finanserna är utmanande särskilt med tanke på de förväntningar som ställs på servicenivån i trafiken. Enligt utredning bör aktörerna inom transportsektorn, kommunerna och ämbetsverken inom branschen i fortsättningen hitta allt mer kostnadseffektiva sätt att ordna trafiken och till exempel ämbetsverkens verksamhet. Utskottet anser det vara nödvändigt att också genom internationellt och i synnerhet nordiskt samarbete ta fram goda och välfungerande förfaranden.

Utlåtande KoUU 7/2024 rd

(3) Utskottet konstaterar att det i fortsättningen är nödvändigt att på ett heltäckande sätt bedöma vilka konsekvenser besluten om statlig finansiering har för uppnåendet av de uppställda klimatmålen och för de totala kostnaderna för dessa.

(4) Sakkunniga ställer sig positivt till en vinjettavgift för tung godstrafik och ibruktagandet av så kallad dieselolja för yrkestrafik.

Bastrafikledshållningen

(5) Enligt planen för de offentliga finanserna uppgår anslaget för bastrafikledshållningen under ramperioden 2025—2028 till 1,285 miljarder euro per år. Sakkunniga har bedömt att anslaget för bastrafikledshållningen är knapp med avseende på reparationsbehoven och de stigande kostnaderna och att situationen således är mycket utmanande med tanke på bastrafikledshållningen och hanteringen av det eftersatta underhållet av trafiklederna.

(6) Utskottet ser det som positivt att det i regeringsprogrammet som en del av regeringens tidsbundna investeringsprogram har fastställts ett anslag på 520 miljoner euro för att minska det eftersatta underhållet. Av anslaget har 250 miljoner euro redan anvisats i budgeten för 2024. Den finansiering av eftersatt underhåll på 270 miljoner euro som ännu i detta skede inte ingår i rambeslutet har uppskattats minska ökningen av det eftersatta underhållet med cirka 150 miljoner euro.

(7) Sakkunniga har dock påpekat att höjningen av jordbyggnadskostnadsindexet med 28 procent från 2020 till mars 2024 minskar köpkraften inom trafikledshållningen med uppskattningsvis hundratals miljoner euro. Enligt utredning har kostnadsstegringen stannat av under den senaste tiden, men kostnaderna har åtminstone inte ännu börjat gå ner.

(8) Trafikledsverket har beräknat att det nuvarande eftersatta underhållet på uppskattningsvis över 4,3 miljarder euro med de föreslagna anslagen kommer att öka till över 5 miljarder euro före utgången av ramperioden 2028.

(9) Utskottet ser det ökade eftersatta underhållet som ytterst beklagligt och anser att det i fortsättningen är nödvändigt att finna lösningar för att hålla Finlands trafikledsegendom i skick. Utskottet anser att det bland annat med tanke på upprätthållandet av trafikledsnätets skick och säkerhet, industrins behov, miljökonsekvenserna och hanteringen av det eftersatta underhållet är ytterst viktigt att det anvisas tillräcklig finansiering för bastrafikledshållningen. Utskottet är särskilt bekymrat över utvecklingen av det sekundära vägnätets skick, eftersom man enligt utredning med den tillgängliga finansieringen för bastrafikledshållningen framför allt måste fokusera på beläggningsunderhållet på de viktigaste trafiklederna. Utskottet betonar att det sekundära vägnätet också är viktigt för att trygga försörjningsberedskapen.

(10) Sakkunniga har också påpekat att finansieringen för 2025—2028 inte motsvarar finansieringsnivån och målen för den riksomfattande 12-åriga trafiksystemplanen som blev klar våren 2021. Utskottet anser det vara viktigt att man inom bastrafikledshållningen och utvecklingen av trafikledsnätet strävar efter en förutsägbar och jämn finansiering, med vilken man kan främja en långsiktig planering av trafikledsnätet, verksamheten på marknaden och kostnadseffektiviteten i genomförandet av pågående projekt.

Utlåtande KoUU 7/2024 rd

Utvecklingsinvesteringar

(11) Anslaget för investeringar för att utveckla trafikledsnätet uppgår under ramperioden till cirka 420—303 miljoner euro per år. Anslaget sjunker mot slutet av ramperioden. Enligt utredning innehåller regeringens tidsbundna investeringsprogram en betydande satsning på transportinfrastrukturen, men beslut om finansiering av dessa projekt fattas först i samband med den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2024. De CEF-stöd för investeringar som kommissionen beviljar beräknas i detta skede under ramperioden uppgå till cirka 80 miljoner euro.

(12) Vid sakkunnighörandet har det framförts att finansieringsnivån för utvecklingen av trafikledsnätet fördröjer genomförandet av det investeringsprogram för trafikledsnätet som Trafikledsverket utarbetat samt uppnåendet av målen för trafiksystemets tillgänglighet, säkerhet och effektivitet. Utskottet uttrycker sin oro över hur de planerade investeringsprojekten genomförs och påpekar att utvecklingsprojekten också har betydelse med tanke på beslutsfattandet om näringslivets regionala investeringar.

(13) På basis av den utredning som utskottet fått betonar utskottet att det redan i år är nödvändigt att ta ställning till genomförandet och finansieringen av projektet Digispår för tågkontrollen på järnvägarna. Enligt utredning är det fråga om en nödvändig investering där säkerhetsanläggningar i bannätet och det föråldrade systemet för tågkontroll förnyas i enlighet med EU:s krav.

(14) Utskottet uttrycker också sin oro över att det för närvarande inte finns heltäckande information om läget och tidtabellerna för finansieringen och genomförandet av investeringsprojekt som hänför sig till spårbolag.

Kollektivtrafiken

(15) För köp inom och utveckling av kollektivtrafiktjänster anvisas 107,4 miljoner euro för 2025, 90,4 miljoner euro för 2026 och 87,4 miljoner euro från och med 2027. Enligt utredning beror det sänkta anslaget på sloandet av finansieringen av tidsbundna klimatbaserade åtgärder och stödet för köp av flygtrafik.

(16) Utskottet anser utifrån inkommen utredning att den sänkta finansieringen kommer att ha tydliga konsekvenser för kommunernas kostnader och kan även i sista hand ha konsekvenser för kollektivtrafikens ruttutbud, den regionala servicenivån och till och med för arbetskraftens rörlighet.

(17) Enligt utredning till utskottet är avsikten att helheten av ordnandet av flygtrafiken och de aspekter som hänför sig till ett eventuellt slopande av stödet för köp av flygtrafik i ett senare skede ska bedömas och utredas som tjänsteuppdrag. Utskottet betonar flygtrafikens centrala betydelse med tanke på det i olika delar av landet etablerade näringslivets behov samt landskapens allmänna livskraft och tillgänglighet.

Utlåtande KoUU 7/2024 rd

Säkerställande av cybersäkerheten

(18) Enligt utredning riktas en produktivtetsbesparing på cirka 12 procent till omkostnaderna för förvaltningsområdets ämbetsverk. Enligt de uppgifter som utskottet fått har Transport- och kommunikationsverket vid beredningen av planen för 2025—2028 presenterat ett tilläggsfinansieringsbehov på 6 miljoner euro för verkets ökade uppgifter gällande cybersäkerhet. Verksamheten vid Cybersäkerhetscentret vid Trafik- och kommunikationsverket finansieras med budgetmedel och de besparingar som riktas mot verksamheten bedöms enligt utredning således försvaga den nationella cybersäkerheten.

(19) Utskottet anser att Transport- och kommunikationsverkets uppgifter som gäller cybersäkerhet har en central betydelse för den nationella säkerheten. Utskottet anser det därför som ytterst viktigt att man också i fortsättningen ser till att finansieringen av verkets uppgifter gällande cybersäkerheten är tillräckliga.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 22.5.2024

I den avgörande behandlingen deltog

vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Terhi Koulumies saml
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Pinja Perholehto sd
medlem Anne Rintamäki saf
ersättare Tere Sammallahti saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Utlåtande KoUU 7/2024 rd Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

I statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2025—2028 fortsätter minskningen av anslagen för kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Det att finansieringen sänks äventyrar uppnåendet av många av målen i regeringsprogrammet och andra dokument som styr utvecklingen av trafiksektorn, såsom främjandet av hållbara trafikformer, avvecklingen av det eftersatta underhållet av trafikledsnätet och minskningen av utsläppen från trafiken.

Det eftersatta underhållet kommer trots de extra satsningarna endast att öka under regeringsperioden. I slutet av ramperioden är vi enligt sakkunnigytrandena redan uppe i över 5 miljarder i fråga om det eftersatta underhållet. Det här är en följd av de senaste årens kraftigt höjda kostnadsnivå, som tär på finansieringen av det eftersatta underhållet. Otillräcklig finansiering innebär att de disponibla medlen måste prioriteras och att finansieringen därmed endast i nödfall räcker till det sekundära vägnätet där trafikmängderna är mindre. Det krävs dock systematiskt och proaktivt arbete för att vända på det eftersatta underhållet.

Samtidigt föreslår regeringen ytterligare nedskärningar i den finansiering som inte är bunden till utvecklingsprojekten, varvid finansieringen av nya trafikprojekt blir helt och hållet beroende av det investeringspaket av engångsnatur som skrivits in i regeringsprogrammet. Genom att satsa på det investeringsprogram som regeringspartierna kommit överens om på förhand, förkastar regeringen det i gott parlamentariskt samarbete utförda arbetet för den riksomfattande trafiksystemplanen samt ett beslutsfattande om de effektivaste projekten för utveckling av trafiksystemet i Finland som baserar sig på öppen och kunskapsbaserad beredning.

Regeringsprogrammets investeringspaket omfattar flera projekt som inte bedömts vara de effektivaste och som inte har inkluderats i de effektivaste investeringar som Trafikledsverket berett utifrån trafiksystemplanen. De även av regeringen efterlysta behoven på försörjningsberedskap, stödjande av näringslivets investeringar samt bland annat behov som uppstått i och med Nato-medlemskapet utvecklas över tid och den investeringslista som man för mer än ett år sedan kommit överens om i Ständerhuset betjänar inte valperioden.

Regeringsprogrammets bestående nedskärning i utvecklingsprojekten också under kommande valperioder ger inte en sådan långsiktig bild av utvecklingen av trafiksystemet i Finland utifrån vilken framtiden kan byggas upp. En osäker finansiering av engångsnatur och finansiering som högst når upp till nuvarande nivå säger ingenting om utveckling eller, när priserna stiger, ens om nuvarande nivå, utan skvallrar endast om en recessiv transportpolitik där ett kamrerartat tillväggångssätt hindrar tillväxten och utvecklingen mot 2030-talet. Framtidsprojekt i stil med projektet Digispår medför både trygghet och utrymme för tillväxt.

Regeringen har genom sitt eget aktiva agerande försvagat förutsättningarna för kollektivtrafiken både när det gäller användarnas kostnader och serviceproducenternas verksamhetsförutsättningar. Dessutom motsvarar till exempel den finansiering som anvisats för främjande av gång och cykling endast en bråkdel av det faktiska finansieringsbehovet. Användarnas växande behov,

Utlåtande KoUU 7/2024 rd Avvikande mening 1

bland annat till följd av det koncentrerade servicenätet och den åldrande befolkningen, bemöts inte i regeringens plan för de offentliga finanserna. I motsats till sina egna skrivningar i regeringsprogrammet skjuter regeringen upp besluten om fortsatt köpt flygtrafik till halvtidssöverläggningen. Upprepad osäkerhet i finansieringen betjänar inte det regionala näringslivet, turismen eller utvecklingen av flygtrafiken.

Förvaltningens omkostnader finns alltid som ett verktyg för att anpassa de offentliga finanserna, men vi påpekar ändå att de lagstadgade uppgifterna ska ges tillräckliga resurser så att nedskärningarna inte på grund av kortsiktighet orsakar större skador. Att sörja för cybersäkerheten är i vår tid en av förvaltningsområdets viktigaste prioriteringar. Med tanke på det försämrar besparingar som drabbar ämbetsverken säkerställandet av den nationella cybersäkerheten. På många områden möjliggör en tillräcklig övervakning även det att marknaden kan utvecklas sunt och störningsfritt. En effektiv, det vill säga kapabel och vaksam förvaltning skapar trygghet för medborgarna och tillväxt för ekonomin.

Utvecklingen av utsläppen från trafiken har stagnerat och regeringen har stött denna utveckling till exempel genom en trafik- och skattepolitik som stärker användningen av fossila drivkrafter. Avsaknaden av tillräckliga klimatåtgärder inom transportsektorn håller på att oskäligt öka behovet av utsläppsminskningar i den övriga ansvarsfördelningssektorn. I de beslut som riktar sig till kommunikationsministeriets huvudtitel ligger tyngdpunkten på ytterligare besparingar, samtidigt som oföretagsamhet speciellt i fråga om att minska trafikens miljö- och klimatkonsekvenser på lång sikt endast kommer att öka kostnaderna för staten, om Finland blir tvunget att betala för de ouppfyllda klimatmålen. De alternativa metoder för utsläppsminskning som regeringen föreslår lyser med sin frånvaro och den hållbara totalreformen av transportbeskattningen framskrider inte heller.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 22.5.2024

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Pinja Perholehto sd
Timo Furuholm vänst

Utlåtande KoUU 7/2024 rd Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Regeringens löfte har varit att göra bättre trafikledspolitik. Centerns utskottsgrupp anser att regeringens trafikledspolitik med fog kan beskrivas som oklar och oansvarig.

De fina målformuleringar som skrivits in i regeringsprogrammet och regeringens långsiktiga finansieringsbeslut har inte motsvarat varandra. Såväl under de tre sista åren av innevarande valperiod som under ramperioden 2025—2028 beräknas trafikledsanslagen sjunka år för år. Samtidigt blir andelen projekt som står utanför ramarna och som finansieras med försäljningsintäkter från statens produktiva egendom i trafikledsfinansieringen oroväckande stor.

I motsats till sina egna löften driver regeringen en trafikledspolitik som utarmar största delen av Finland och håller på att skapa en fullständigt felaktig verksamhets- och finansieringskultur för statens trafikledspolitik. Detta blir svårt att korrigera under de kommande regeringsperioderna, eftersom regeringen särskilt i fråga om utvecklingsprojekt håller på att krympa ramfinansieringen till det minimala.

Regeringen har förstört planerings- och finansieringssystemet för trafiklederna

I sin helhet är regeringens trafikledspolitik mycket problematisk. I regeringsprogrammet beaktades inte den år 2021 parlamentariskt godkända tolvåriga trafiksystemplanen, där målen och tyngdpunkterna för den långsiktiga trafikledspolitiken med tillhörande finansieringsbehov fastställdes. Redan i regeringsprogrammet riktade regeringen nedskärningar i trafikledsfinansieringen, och i den aktuella planen för de offentliga finanserna föreslår man ytterligare nedskärningar. Finansieringsbasen för genomförandet av den långsiktiga trafikledsstrategin har fallit bort. Det samma gäller den kommande vårens uppdatering av trafiksystemplanen, ifall nedskärningarna i finansieringen fortsätter. Det finns en stor risk för att regeringen håller på att återgå till en trafikledspolitik som bara gäller över en regeringsperiod, vilket innebär att trafikledspolitiken kommer att sakna långsiktighet och strategiskt tänkande.

Ett ännu större misstag från regeringens sida var att skära ner i den säkra ramfinansieringen för trafiklederna och ersätta de beslutade sparåtgärderna med ett investeringsprogram av engångsnatur som skrivits in i regeringsprogrammet och som finansieras genom försäljning av statens produktiva egendom. I planen för de offentliga finanserna har dessa ännu icke påbörjade projekt och deras finansiering inte skrivits in i ramarna för statsfinanserna. Trots det kommer regeringen drygt en månad efter sina ramförhandlingar att lämna riksdagen en andra tilläggsbudget för innevarande år. I tilläggsbudgeten inleds de utvecklingsprojekt som skrivits in i investeringsprogrammet och som i detta skede inte längre räknas in i ramarna. På grund av att man är på väg att finansiera investerings- och utvecklingsprojekt samt bastrafikledshållningen med ett investeringsprogram som står utanför ramarna med sammanlagt upp till tre miljarder euro, snedvrider ett trick av detta slag allvarligt statens traditionella finansieringssystem för trafiklederna, gör systemet ännu svårare att hantera och skapar bestående och ständigt växande finansieringsbehov för bastrafik-

Utlåtande KoUU 7/2024 rd Avvikande mening 2

ledshållningen. Till följd av detta skulle det eftersatta underhållet av trafiklederna bara fortsätta att öka ännu snabbare än i nuläget.

Ett tredje stort misstag från regeringens sida har varit att föra trafikledspolitik utan att bry sig om sakkunnigas bedömningar. Det sorgligaste exemplet på detta är projektet för ett entimmeståg till Åbo (som idag kallas Västbanan), som redan före förhandlingarna om regeringsprogrammet bedömts vara ekonomiskt olönsamt. Regeringen ska kapitalisera projektbolaget med 460 miljoner euro genom att sälja statens produktiva egendom, trots att finansieringen av byggnadsfasen för projektets första del ännu är öppen, för att inte tala om den direktbana mellan Salo och huvudstadsregionen som slutligen utgör förbindelsen Åbo—Helsingfors och som står för den dyraste delen av projektet på omkring tre miljarder euro.

Det eftersatta underhållet av trafiklederna ökar

Vid sidan av genomförandet av entimmeståget till Åbo var det mest ambitiösa löftet inom regeringens trafikledspolitik att vända det så kallade eftersatta underhållet av de dåliga trafiklederna. Enligt sakkunnigbedömningar kommer det eftersatta underhållet av vägnätet inte att öka i år. Det beror på att tillägget på 250 miljoner euro för bastrafikledshållningen från investeringsprogrammet utanför regeringens ramar helt och hållet riktas till beläggning av vägnät och inte alls till exempel till reparation av broar i dåligt skick, för att inte tala om de spårvägar och vattenleder som regeringen låter förfalla. Av det tilläggsanslag för eftersatt underhåll på sammanlagt 520 miljoner euro som anvisats för investeringsprogrammet kommer sammanlagt 270 miljoner euro att kvarstå under de sista åren av valperioden. Det finns inga uppgifter om när och i vilken takt det kvarstående anslaget kommer att användas under åren.

Enligt Trafikledsverkets uppskattning kommer det eftersatta underhållet av vägnätet att öka från och med nästa år. Det eftersatta underhållet för vägnätet uppgick vid utgången av 2023 till 2,6 miljarder euro och ökar inte i år, men kommer vid utgången av 2025 att uppgå till 2,8 miljarder euro och redan vid utgången av 2027 till 3,1 miljarder euro. Reparationsskulden av spårvägarna kommer att öka med 50 miljoner euro per år före utgången av 2027 och ligger vid utgången av 2027 således på cirka 2 miljarder euro. Det eftersatta underhållet kommer alltså redan före utgången av ramperioden att öka till över 5 miljarder euro.

Alternativt skulle regeringen kunna ställa in det olönsamma projektet med ett entimmeståg till Åbo och rikta den finansiering som sparas in till att reparera dåliga trafikleder. Regeringen har dock valt en helt annan väg. Regeringen låter det eftersatta underhållet av trafiklederna öka och är på väg att genomföra den onödiga investering som entimmeståget till Åbo bedömts vara.

Regeringen snedvrider finansieringen för utvecklingen av trafiklederna

Med tanke på den inledningsvis knappa finansieringen av projekten för utveckling av trafiklederna har det i planen för de offentliga finanserna skrivits in en tidigareläggning av inbesparingen på 30 miljoner euro så att den kommer att träda i kraft redan 2025. Dessutom tänker man 2026 minska finansieringen för icke specificerade utvecklingsprojekt med 50 miljoner euro och 2027 och 2028 med 55 miljoner euro.

Utlåtande KoUU 7/2024 rd **Avvikande mening 2**

Anslaget under momentet för utveckling av trafiklederna skulle under ramperioden uppgå till 318,3 miljoner euro 2025 och minska till 247,9 miljoner euro 2028. Enligt uppgifter från Trafikledsverket uppgår den icke specificerade projektreserven till följd av de tills vidare tagna besluten nu till 11 miljoner euro för 2025, 88 miljoner euro för 2026, 103 miljoner euro för 2027 och 125 miljoner euro för 2028.

Därför bör finansutskottet fästa särskild uppmärksamhet vid det snedvridna finansieringsförhållandet, där enbart utvecklingsprojekt håller på att genomföras med sammanlagt cirka 2 miljarder euro, medan budgetfinansieringen efter upprepade nedskärningar förblir mycket anspråkslös.

Anslagen för cybersäkerheten får inte sänkas

Enligt de sakkunniga som utskottet hört har Transport- och kommunikationsverket Traficom som en del av ramberedningen för de offentliga finanserna för 2025—2028 framfört tilläggsfinansieringsbehov för ramperioden. Tilläggsfinansieringen skulle bestå av cirka 6 miljoner euro per år och riktas till verkets utvidgade uppgifter inom cybersäkerheten, som regeringen inte alls har anvisat någon tilläggsfinansiering för. De flesta av dem gäller cybersäkerhet. Dessutom har man noterat att ämbetsverket kommer att få ett betydande antal nya uppgiftshelheter, för vilka man inte fått tillräcklig finansiering.

De sparbeslut och sparförväntningar som regeringen vid sina ramförhandlingar riktade mot myndighetsverksamheten gäller också Traficoms verksamhet, vilket oundvikligen försämrar den nationella cybersäkerheten.

Centerns utskottsgrupp betonar att Cybersäkerhetscentrets verksamhet finansieras med budgetmedel. Vi har inte råd att under några omständigheter pruta på cybersäkerheten.

Avvikande mening

Jag föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 22.5.2024

Pekka Aittakumpu cent