

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2027—2030

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2027—2030 (SRR 3/2026 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 22.5.2026.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- budgetråd Panu Kukkonen, finansministeriet
- enhetschef Sanna Ruuskanen, kommunikationsministeriet
- budgetråd Jyrki Tanskanen, kommunikationsministeriet
- trafikråd Maria Torttila, kommunikationsministeriet
- branschdirektör Jaakko Knuutila, Trafikledsverket
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- försvarsministeriet
- Försvarsmakten
- Södra Savolax landskapsförbund
- Finlands näringsliv rf
- FiCom rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Kommunikationsutskottet anser att planen för de offentliga finanserna har beretts som en helhet i ett ytterst krävande ekonomiskt och säkerhetspolitiskt läge. I enlighet med redogörelsen noterar utskottet att den avsevärda obalansen mellan utgifterna och inkomsterna i de offentliga finanserna ökar skuldsättningen inom de offentliga finanserna och att den offentliga sektorns

Utlåtande KoUU 12/2026 rd

skuld i förhållande till bruttonationalprodukten beräknas stiga till mer än 99 procent före utgången av 2030.

(2) Utskottet anser att det är nödvändigt att stabilisera de offentliga finanserna och dämpa skuldsättningen och konstaterar att regeringen redan har fattat betydande beslut för att stärka saldoto i statsfinanserna och bromsa upp ytterligare skuldsättning. Samtidigt betonar utskottet att man i samband med åtgärderna för att balansera de offentliga finanserna måste ta hand om de trafik- och kommunikationsnät som är nödvändiga med tanke på Finlands konkurrenskraft, försörjningsberedskap och övergripande säkerhet.

(3) Utskottet hänvisar till sina tidigare utlåtanden KoUU 6/2025 rd och KoUU 16/2025 rd och betonar fortfarande betydelsen av en långsiktig och kommunikationspolitik med tanke på den ekonomiska tillväxten, tillgängligheten, säkerheten och den regionala livskraften.

(4) Utskottet noterar att förändringarna i den säkerhetspolitiska miljön, den geopolitiska osäkerheten och de ökande kraven på försörjningsberedskap och säkerhet ökar transportsystemets samt kommunikationsnätens och den digitala infrastrukturens strategiska betydelse. Transport- och kommunikationssystemen utgör en central del av samhällets kritiska infrastruktur, vars funktionsförmåga måste tryggas under alla förhållanden.

Transportsystem, konkurrenskraft och basunderhåll av transportinfrastrukturen

(5) Utskottet understryker vikten av ett fungerande transportsystem för Finlands konkurrenskraft, exportindustrin och hela samhällsekonomin. Fungerande transporter och transportkostnader inverkar i hög grad på näringslivets verksamhetsförutsättningar, investeringarna och landets tillgänglighet.

(6) Utskottet ser det som viktigt att finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen tryggas på lång sikt också i det svåra läget i de offentliga finanserna. Trafikledsnätets skick och underhållsskuldens utveckling är enligt utskottet fortfarande förknippade med betydande orosmoment. Trafikledsnätets försämrade skick kan öka transportkostnaderna, försvaga trafiksäkerheten och försvåra transporter som är viktiga för näringslivet och försörjningsberedskapen.

(7) Utskottet betonar att de knappa tillgängliga anslagen kräver särskild kostnadseffektivitet och omsorgsfull prioritering av investeringar. Projekten ska främja en smidig trafik, trafiksäkerheten, näringslivets konkurrenskraft, en fungerande vardag för medborgarna och den tekniska omvälvningen inom trafiken. Utskottet understryker behovet av att fullt ut utnyttja Europeiska unionens finansieringsmöjligheter och den finansiering som Nato eventuellt kan erbjuda samt behovet av att finna alternativa finansieringsmodeller och metoder för att få investeringskapital också för projekt och utveckling inom transportsektorn.

(8) Utskottet noterar att statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 (SRR 10/2025 rd) har utgjort en strategisk grund för utvecklingen av trafiksystemet under de kommande åren. Finansieringslösningarna i planen för de offentliga finanserna har dock

Utlåtande KoUU 12/2026 rd

en betydande inverkan på möjligheterna att genomföra trafiksystemplanen och på hur investeringarna framskrider.

(9) Utskottet beklagar att fortsättningen på projektet Digirata skjuts fram. Utskottet anser att Digirata är den viktigaste strategiska investeringen i utvecklingen av spårtrafiken och att den har en betydande inverkan på bannätets kapacitet, smidigheten i trafiken, säkerheten och hela spårtrafiksystemets konkurrenskraft på lång sikt.

Försörjningsberedskap, övergripande säkerhet och militär rörlighet

(10) Utskottet betonar att den förändrade säkerhetspolitiska miljön ökar trafiksystemets betydelse som en del av den nationella försörjningsberedskapen och den övergripande säkerheten. Fungerande väg-, ban-, sjö- och datakommunikationsförbindelser är nödvändiga för samhällets funktionsförmåga, näringslivet och säkerhetsmyndigheternas verksamhet under normala förhållanden samt vid störningar och undantagsförhållanden.

(11) Utskottet anser det vara viktigt att man i utvecklingen av transportinfrastrukturen i högre grad än för närvarande beaktar behoven av militär rörlighet och dubbla användningsområden för trafiknätet. Särskild betydelse har hamnarnas, huvudbanornas, huvudvägnätets och de logistiska knutpunkternas funktionsduglighet.

(12) Utskottet anser att samarbetet mellan kommunikationsministeriet och försvarsministeriet bör intensifieras ytterligare med tanke på den övergripande säkerheten, försörjningsberedskapen och utvecklingen av infrastruktur med dubbla användningsområden. Utskottet anser det vara viktigt att man vid utvecklandet av trafiksystemet också beaktar Europeiska unionens mål för militär rörlighet samt utvecklingen av TEN-T-nätet.

(13) Enligt utskottets uppgifter bör den europeiska transportinfrastrukturen i fortsättningen effektivare än tidigare främja dubbel användning av trafiknätet så att den övergripande säkerheten i unionen tas i beaktande. Utskottet betonar att finansieringen bör beakta de särskilda utmaningar som hänför sig till Finlands tillgänglighet och ställning som stat vid EU:s yttre gränser.

(14) Utskottet noterar också att Finlands logistiska ställning, långa avstånd och beroende av sjötransporter framhäver betydelsen av ett funktionssäkert trafiksystem i alla säkerhetssituationer.

Transport- och kommunikationsverkets resurser och cybersäkerheten

(15) Utskottet anser det viktigt att Transport- och kommunikationsverket kan sköta sina lagstadgade uppgifter också i ett allt stramare ekonomiskt läge. Utskottet konstaterar att verket bör prioritera sina uppgifter så att samhällskritiska uppgifter kan tryggas så effektivt som möjligt med de resurser som står till förfogande.

(16) Utskottet uttrycker särskild oro över hur Cybersäkerhetscentrets anslag och resurser ska räcka till. Cybersäkerhetens betydelse har under de senaste åren accentuerats väsentligt som en

Utlåtande KoUU 12/2026 rd

del av samhällets övergripande säkerhet och skyddet av kritisk infrastruktur. Det ökade antalet cyberhot och deras allvarlighetsgrad ökar behovet av myndigheternas lägesbild, förmåga att upptäcka störningar och förmåga att reagera snabbt.

(17) Utskottet betonar att cybersäkerheten utgör en central del av den övergripande säkerheten och funktionssäkerheten i kommunikationsnäten, trafiksystemen och andra kritiska samhällsfunktioner. Betydelsen av samarbete mellan myndigheter, företag och andra aktörer som är av kritisk betydelse för försörjningsberedskapen accentueras ytterligare i den förändrade säkerhetspolitiska miljön.

Kommunikationsnät och digital infrastruktur

(18) Utskottet betonar kommunikationsnätens och den digitala infrastrukturens betydelse för samhällets funktion, säkerhet och ekonomiska tillväxt. Funktionssäkerheten hos digitala tjänster, datakommunikationsförbindelser och kommunikationsnät är en central del av försörjningsberedskapen och den kritiskt viktiga infrastrukturens funktionsförmåga.

(19) Utskottet anser det viktigt att kommunikationsnätens säkerhet, funktionssäkerhet och motståndskraft ses till på lång sikt också i en situation där de offentliga finanserna är föremål för betydande anpassningsbehov.

(20) Utskottet konstaterar dessutom att den digitala infrastrukturen och cybersäkerheten allt närmare anknyter också till trafiksystemets funktion, automation, logistik och myndighetskommunikation. Detta understryker sambandet mellan transport- och kommunikationspolitiken och säkerhetspolitiken.

Avslutningsvis

(21) Kommunikationsutskottet anser att transport- och kommunikationssektorns uppgifter som är nödvändiga för att samhället ska fungera måste säkerställas vid genomförandet av planen för de offentliga finanserna. Utskottet betonar särskilt vikten av tillräckligt basunderhåll av transportinfrastrukturen, transporternas konkurrenskraft, kostnadseffektiv prioritering, beaktande av militär rörlighet och försörjningsberedskap, kommunikationsnätens funktionssäkerhet samt tillräckliga verksamhetsförutsättningar för ämbetsverken inom branschen och i synnerhet för Cybersäkerhetscentret. Utskottet ser det som angeläget att lösningarna i planen för de offentliga finanserna bedöms konsekvent i förhållande till målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och att samarbetet mellan kommunikationsministeriet och försvarsministeriet intensifieras för att stärka den övergripande säkerheten.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 12/2026 rd

Helsingfors 12.5.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleks Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsrad Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

I vår avvikande mening fokuserar vi med stöd av sakkunnigutfrågningen på att analysera den aktuella sista planen för de offentliga finanserna under valperioden. Utskottsmajoriteten bestående av ledamöter från regeringspartierna ger en alltför positiv bild av redogörelsen.

Programmet Trafik 12 gick miste om sin finansieringsbas

Utifrån planen för de offentliga finanserna 2027–2030 är arvet från regeringens trafikledspolitik till nästa regering tragiskt med tanke på en stabil, förutsägbar och långsiktig trafikledspolitik.

Utifrån utskottets sakkunnigutfrågning förbigick regeringen finansieringsbehoven för den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 (Trafik 12), som riksdagen nyligen enhälligt godkände i enlighet med propositionen. Enligt sakkunnigutfrågningen är det inte möjligt att genomföra planen med de resurser som föreslås i planen för de offentliga finanserna.

Orsakerna till problemen hänför sig till regeringens kortsiktiga sätt att bedriva trafikledspolitik. Den har i sitt program grundat sin trafikledspolitik på ett investeringsprogram som finansieras med inkomster från försäljning av statlig egendom. Det exceptionellt stora programmet på 4 miljarder euro har redan ökat till 4,7 miljarder euro. Samtidigt har regeringen skurit ner på den långsiktiga ramfinansieringen av trafiklederna.

Den negativa utvecklingen håller på att bli verklighet under den kommande ramperioden 2027–2030. Finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen är på väg att falla kraftigt och abrupt. Enligt rambeslutet kommer det årliga anslaget för basunderhållet under ramperioden att ligga på cirka 1,27–1,24 miljarder euro, medan finansieringen 2024–2026 genom tilläggen i regeringens temporära investeringsprogram har varit 1,43–1,61 miljarder euro per år. I början av ramperioden kommer det att slopas en betydande tilläggsatsning som bygger på investeringsprogrammet, inklusive resurser för att åtgärda eftersatt underhåll på sammanlagt upp till 568 miljoner euro.

Den kommande tydliga minskningen av finansieringen av basunderhållet står i uppenbar konflikt med det faktiska behovet av underhåll av trafikledsnätet, utvecklingen av trafikmängderna samt kraven på säkerhet och försörjningsberedskap. Enligt den riksomfattande planen Trafik 12 bör finansieringsnivån för basunderhållet stegvis höjas med cirka 460 miljoner euro i nivåhöjning fram till 2030. Gapet mellan rambeslutet och planen Trafik 12 är cirka 500 miljoner euro på 2030 års nivå, vilket innebär en väsentlig avvikelse från de parlamentariskt nyligen godkända målen. Regeringen struntade i sin egen proposition och den finansieringsplan som riksdagen godkände.

Ur trafiksystemets synvinkel kommer bristen på finansiering att synas som ett hinder för planmässigt underhåll. När underhåll och små kostnadseffektiva förbättringsåtgärder måste skjutas upp försämras vägarnas, banornas och farledernas skick och riskerna för störningar ökar. Det eftersatta underhållet av trafikledsnätet uppgår redan nu till cirka 4,3 miljarder euro. I fråga

Utlåtande KoUU 12/2026 rd

Avvikande mening 1

om vägnätet uppgår det till cirka 2,7 miljarder euro och i fråga om bannätet till cirka 1,6 miljarder euro. Enligt Trafikledsverkets uppskattning kommer det eftersatta underhållet med en årlig finansieringsnivå på cirka 1,26 miljarder euro före utgången av ramperioden att öka till mer än 5 miljarder euro, vilket skjuter kostnaderna på framtiden och gör nödvändiga reparationer allt dyrare.

Den knappa finansieringen försvagar också kraftigt planmässigheten i utvecklingen av trafiksystemet. De temporära tilläggsåtgärderna har fokuserat på regeringens investeringsprogram, som efter regeringens beslut uppgår till cirka 4,7 miljarder euro. Av anslaget riktas uppskattningsvis hela 2,2 miljarder euro till ramperioden 2027–2030. Av detta finansieras endast cirka 0,3 miljarder euro inom den egentliga ramen och resten huvudsakligen genom finansieringsarrangemang utanför ramen. I praktiken har regeringen konsumerat trafikledsfinansieringen också för nästa regering.

Regeringens trick med det kortvariga och exceptionellt stora investeringsprogrammet i kombination med den nedskurna långsiktiga ramfinansieringen leder till att trafikledsfinansieringen sjunker till en lägre nivå än i början av valperioden utan att problemen med trafikledsnätets skick eller höjningen av kostnadsnivån har underlättats. Detta kommer att försvåra etappindelningen, planeringen och ett effektivt genomförande av projekt samt urholka trovärdigheten för planen Trafik 12.

Enligt sakkunnigutfrågningen är utvecklingen oroväckande också med tanke på försörjningsberedskapen och den övergripande säkerheten. Inom ramen för basunderhållet av transportinfrastruktur planeras också projekt för militär rörlighet under den kommande ramperioden. För finansieringen av den första fasen reserveras endast 112 miljoner euro, varav största delen infaller 2027–2030. När dessa projekt huvudsakligen finansieras inom ramen minskar de ytterligare möjligheterna att tillgodose transportbehoven inom civiltrafiken och näringslivet samt nödvändiga ersättningsinvesteringar såsom Digirata-projektet.

Med tanke på konkurrenskraften ökar trafikledsnätets försämrade skick transportkostnaderna, försämrar leveranssäkerheten och ökar företagens beredskaps- och lagringsbehov. Bristen på förutsägbarhet är särskilt skadlig också för investeringsplanerna. Kapitalintensiva industriella investeringar kräver visshet om att transportförbindelserna och logistiken fungerar under investeringens hela livscykel. Finansieringslinjen för ramperioden stöder inte de ovan nämnda mål som är nödvändiga för Finland.

Sammantaget utgör den svaga finansieringsnivån för trafikledspolitikerna, den tillfälliga stärkning av trafikledsfinansieringen som baserar sig på investeringsprogrammet och den sänkning av finansieringsnivån som sker under ramperioden ett allvarligt problem. Oroväckande är också regeringens nedskärningar i finansieringen av enskilda vägar, som bidrar till att förhindra smidiga transportkedjor från råvarukällorna via fabriker till hamnar. Allt detta försvagar transportsystemets vardag, försämrar försörjningsberedskapen och försvagar Finlands konkurrenskraft.

För att situationen ska kunna åtgärdas krävs det en övergripande långsiktig vision, långsiktig stabilisering av finansieringen av basunderhållet som en del av ramarna, bättre samordning av

Utlåtande KoUU 12/2026 rd

Avvikande mening 1

investeringsprogrammen och ramfinansieringen samt att planen Trafik 12 tas in som ett genuint styrande instrument under de kommande ramperioderna. Nu går det så att regeringen vid ramförhandlingarna skar ner den finansieringsplan som ursprungligen föreslogs och som riksdagen nyligen godkände och som ingick i planen Trafik 12, varvid grunden för genomförandet av planen redan föll bort.

Modellen för underhåll av vägnätet måste ses över

Nivån på underhållet av vägnätet har försämrats på ett oroväckande sätt under de senaste åren. Det börjar bli en allvarlig trafiksäkerhetsrisk. Särskilt problemen med vinterunderhållet har syns i form av utkörningar, olyckor och ständiga olyckstillbud på olika håll i landet.

Enligt resultaten av den transportbarometer som transportbranschorganisationen SKAL publicerade i början av 2026 anser över hälften av de svarande att vinterunderhållet av huvudvägarna är otillräckligt och upp till tre fjärdedelar anser att vinterunderhållet av de övriga vägarna är otillräckligt. Särskilda problem är halkbekämpning nattetid, ojämna snö och packad is samt brister i halkbekämpningen dagtid. Dessutom varierar nivån på vinterunderhållet avsevärt beroende på entreprenadområde, även i det fall att väderförhållandena är likartade.

Problemen i anslutning till underhållet av vägnätet är inte slumpmässiga, utan de hänför sig i större utsträckning till den nuvarande verksamhetsmodellen för underhållet av vägnätet. Entreprenadområdena har blivit för stora, vilket försämrar kvaliteten på plogning, halkbekämpning och andra skötselåtgärder. Samtidigt har antalet lokala underleverantörer minskats, vilket har försämrat både arbetets kvalitet och de lokala företagens verksamhetsförutsättningar. Många underleverantörer har tvingats lägga ned sin verksamhet på grund av lönsamhetsproblem, trots att det är de som har den bästa lokalkännedomen och beredskapen att reagera snabbt.

I den nuvarande underhållsmodellen blir inte de begränsade underhållsresurserna synliga för väganvändarna. En del av finansieringen går till förvaltning och mellanhänder i stället för att direkt riktas till kvaliteten och säkerheten inom vägunderhållet. Också övervakningen av kvaliteten på underhållet har visat sig vara ineffektiv. Pengar används, men vägarna är fortfarande i dåligt skick och trafiksäkerheten försämras.

Utan en kursändring kommer vägunderhållet att hamna i en allt djupare återvändsgränd där trafiksäkerheten försämras och förtroendet för systemet urholkas ytterligare. Ändringen är nödvändig för att vägnätet ska kunna anses vara säkert, fungerande och betjäna alla väganvändare.

Centerns utskottsgrupp anser att det för att rätta till situationen krävs en översyn av entreprenadmodellen för underhåll av vägnätet. Arbetssätten inom underhållet måste modigt ses över och alternativa modeller testas. En lösning är att styra finansieringen mer direkt till underleverantörer och bättre stödja deras arbete. Samtidigt måste tillsynen över underhållet bedömas kritiskt. Eftersom den nuvarande konsultbaserade modellen inte ger önskat resultat bör den ersättas med effektivare och mer praktiska lösningar.

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 1

Finland behöver en inhemsk bränslepolitik

Med tanke på försörjningsberedskapen hänför sig en allvarlig brist till bränslena för sjö- och luftfarten. Vid ramförhandlingarna fastställde regeringen inga åtgärder för att stärka den inhemska bränsleproduktionen och självförsörjningen. Bränslena är en kritisk produktionsfaktor för försörjningsberedskapen och tillgången till och priset på dem är känsliga för geopolitiska kriser, krig och störningar i de globala leveranskedjorna. Eftersom utvecklingen av den inhemska produktionen inte främjas, förblir Finland beroende av import också under undantagsförhållanden.

Centerns utskottsgrupp betonar att en målmedveten inhemsk produktion av förnybara och syntetiska bränslen avsevärt förbättrar försörjningsberedskapen. Decentraliserade produktionslösningar, alternativa råvaror och inhemska leveranskedjor skulle öka energisystemets kriställighet för näringslivet och samhället. Utan tydliga statliga stödmekanismer och långsiktiga riktlinjer fördröjs dock investeringarna, vilket försvagar utvecklingen av försörjningsberedskapen under de kommande åren.

Bredbandsförbindelser tillhör alla

Digitaliseringen av tjänsterna framskrider snabbt inom alla delområden av samhället. De offentliga tjänsterna, social- och hälsovården, utbildningen, säkerheten och näringslivet stöder sig allt starkare på fungerande digitala system. Digitaliseringen kan dock inte bara tillhöra en del av medborgarna, utan den måste vara genuint tillgänglig för alla oberoende av var de bor. Detta förutsätter funktionssäkra och snabba bredbandsförbindelser som sträcker sig till hela Finland.

Här har regeringens politik varit resultatlös och likgiltig. Trots att regeringsprogrammet har som mål att utvidga de digitala tjänsterna och datakommunikationsförbindelserna i hela landet, har det knappast funnits några praktiska åtgärder. Redogörelsen nämner inte ens detta.

Särskilt problematiskt har det varit att programmet Bredband för alla lades ner i början av valperioden, trots att programmet enligt en oberoende sakkunnigutredning hade lyckats över förväntningarna och tydligt visade att det inte kan skapas ett rikstäckande bredbandsnät på marknadsvillkor utan offentligt stöd. I synnerhet i glesbygden och östra Finland är kommunikationsförbindelserna på många ställen otillräckliga redan för de nuvarande digitala tjänsterna. Situationen har förvärrats ytterligare i och med nedläggningen av 3G-näten 2023–2024, vilket har lett till omfattande skuggområden. Det här är inte bara ett problem för en smidig vardag eller ekonomisk aktivitet, utan också en allvarlig säkerhetsfråga. I vissa områden har det till och med varit svårt att ringa nödsamtal, vilket också räddningsmyndigheterna har fäst uppmärksamhet vid.

En central fråga med tanke på Finlands konkurrenskraft är också frekvenspolitiken. Investeringarna i mobilnäten är långsiktiga och kapitalintensiva. De förutsätter ett förutsägbart, stabilt och teknik neutralt regelverk. Riktlinjerna för förlängning av koncessioner som upphör 2033 ska göras upp i god tid. Koncessionerna ska vara tillräckligt långvariga för att det ska vara ekonomiskt förnuftigt att utveckla näten. Frekvenspolitiken är inte bara en intern fråga inom

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 1

kommunikationssektorn, utan en väsentlig del av Finlands investerings- och finanspolitik och framtida konkurrenskraft.

Centerns utskottsgrupp anser att digitaliseringen av tjänsterna kräver målmedvetna beslut för att säkerställa bredbandsförbindelser som täcker hela Finland, en konkurrenskraftig och långsiktig frekvenspolitik samt tillräckliga resurser för myndigheterna. Det nationella bredbandsprogrammet måste återinföras. Utan konkreta åtgärder skulle digitaliseringen öka den regionala och sociala ojämlikheten i stället för att stärka tillväxten, säkerheten och jämlikheten i hela landet.

Osthyvelliknande nedskärningar i förvaltningen äventyrar cybersäkerheten

Centerns utskottsgrupp uttrycker allvarlig oro över cybersäkerheten i Finland. Transport- och kommunikationsverket Traficom och det anknyttande Cybersäkerhetscentret har till följd av nedskärningarna varit tvungna att sänka servicenivån och minska de tjänster som de tillhandahåller. Denna utveckling är oroväckande, eftersom försämringen av myndighetsverksamheten direkt riktar sig mot samhällets funktionsförmåga, ekonomiska aktiviteter och näringslivets verksamhetsförutsättningar.

Vid sakkunnigutfrågningen har det framgått att Traficoms och Cybersäkerhetscentrets servicenivå har försämrats till följd av sparåtgärderna inom förvaltningen och ökningen av nya krävande uppgifter. Till följd av sparåtgärderna ökar riskerna i anslutning till cybersäkerheten, vilket ökar samhällets sårbarhet för olika cyberhot.

Transport- och kommunikationsverket Traficom behöver tillräckliga resurser. Under de senaste åren har verket fått ett betydande antal nya lagstadgade uppgifter bland annat inom områdena cybersäkerhet, datareglering och artificiell intelligens, men samtidigt har verkets omkostnader drabbats av betydande nedskärningar. Obalansen mellan uppgifter och resurser försvagar verkets förmåga att sköta sina grundläggande uppgifter, ökar osäkerheten i regleringsmiljön och äventyrar trafik- och kommunikationssystemets funktion samt den nationella cybersäkerheten.

Centerns utskottsgrupp anser att resurserna för de myndigheter som ansvarar för cybersäkerheten i Finland måste tryggas. Det kräver politiskt ledarskap när det gäller att rikta besparingar. Att stärka cybersäkerheten är inte bara en säkerhetsfråga utan också en central del av den ekonomiska tillväxten, konkurrenskraften och tryggandet av samhällets förtroende.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 12/2026 rd
Avvikande mening 1

Helsingfors 12.5.2026

Jouni Ovaska cent
Mauri Kontu cent

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2027–2030 främjar inte i tillräcklig utsträckning den nödvändiga utfasningen av fossil energi, visar inte vägen till hållbar rörlighet eller tryggar samhällets resiliens och försörjningsberedskap. Den användning av offentliga medel som beskrivs där är inte heller så kostnadseffektiv som situationen i de offentliga finanserna förutsätter.

Planen för de offentliga finanserna strider också mot det nyligen uppdaterade finansieringsprogrammet Trafik 12 och målen i klimatredogörelserna.

En utfasning av fossil energi är nödvändig både för att dämpa klimatutsläppen och trygga försörjningsberedskapen. Det har också betydande folkhälsomässiga och ekonomiska fördelar. Både de offentliga satsningarna och skattestyrningen bör därför vara klart mer verkningsfulla. I planen satsas för lite på att främja gång, cykling och kollektivtrafik. Samtidigt innehåller planen tydliga steg bakåt, såsom en lindring av CO₂-komponenten i bränslebeskattningen, som ökar utsläppen och försvagar statsfinanserna.

De omfattande besparingarna i förvaltningen är kortsiktiga inom en sektor där den tekniska utvecklingen, säkerhetsutmaningarna och begränsningen av klimatförändringen kräver nya investeringar och nya verksamhetssätt. Kortsiktiga besparingar kan öka riskerna och kostnaderna på lång sikt och försvaga förmågan att utnyttja ny teknik, främja hållbar tillväxt och konkurrenskraft samt trygga Finlands säkerhet. Till exempel den otillräckliga finansieringen av Cybersäkerhetscentret försvagar Finlands beredskap att förbereda sig på och avvärja hot som hotar samhället.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 12.5.2006

Atte Harjanne gröna
Timo Furuholm vänst

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 3

Avvikande mening 3

Motivering

Allmänt

Den sista planen för de offentliga finanserna 2027–2030 under regeringsperioden Orpo-Purra är tragisk läsning i fråga om trafiken. I stället för långsiktiga och noggrant riktade projekt och de viktigaste projekten ser man bara en kontinuitet i nedskärningslistorna — vilket som bekant inte förbättrar utvecklingen av transportinfrastrukturen eller en ansvarsfull omsorg om den. Regeringen har under sin slutspurt initierat en klassisk valbudget där projekten har valts ut med valtaktiska metoder och de som tjänsteuppdrag förberedda projekt som klassificerats som brådskande har försvunnit.

Och regeringen fortsätter alltså att genomföra det temporära investeringsprogrammet enligt regeringsprogrammet, det vill säga pengarna räcker fortfarande till för finansieringen av ”egna projekt”, trots att det är tvivelaktigt om en del av dem är så långt planerade att de kan genomföras. Regeringen utvidgar sitt program till 4,7 miljarder euro (+ 0,2 miljarder euro). Av programmet finansieras 0,3 miljarder euro inom ramen och resten huvudsakligen med kapitalinkomster. Med beaktande av den totala situationen för statsfinanserna verkar detta vara dåligt. I synnerhet som regeringen samtidigt har låtit inkomstunderlaget för trafiken urholkas med upp till en miljard euro.

Vid finansieringen av trafikprojekt bör man utnyttja en så bred finansieringsbas som möjligt, i synnerhet i högre grad till exempel EU- och Natofinansiering, samt finansieringsmodellerna enligt principen om att den som drar nytta eller förorenar ska betala. En väsentlig fråga under hela ramperioden är vad östra Finland får. I fråga om det här kommer regeringens politik inte att leda till den potentiella maximala nyttan, som det dessutom finns stort behov av.

Dessutom bör auktionsintäkterna från utsläppshandeln också konkret riktas till främjande av drivkraftsomställningen och hållbar mobilitet i hela landet. Det här har försumrats i planen.

Lägesbild

Vid sakkunnigutfrågningen har det framgått att rambeslutet med avseende på kommunikationsministeriets förvaltningsområde är tudelat: å ena sidan besparingar och å andra sidan ökningarna i fråga om trafikprojekt.

Genom det produktivhetsprogram som det beslutats om i regeringsprogrammet eftersträvas en omkostnadsbesparing på cirka 240 miljoner euro 2027.

Dessutom beslutade regeringen i samband med ramförhandlingarna våren 2024 att permanent minska omkostnaderna med cirka 150 miljoner euro per år från och med 2025.

Utlåtande KoUU 12/2026 rd **Avvikande mening 3**

I samband med ramförhandlingarna våren 2025 beslutade regeringen att som ett led i finansieringen av tillväxtåtgärderna rikta en ytterligare besparing på 130 miljoner euro per år till statsförvaltningens omkostnader, utöver vad som beskrivs ovan, från och med 2026. Besparingarna har i huvudsak riktats till ämbetsverkens omkostnadsmoment.

I samband med budgetförhandlingarna hösten 2025 beslutade regeringen om en helhet av ytterligare anpassningar som inbegrep en ytterligare besparing på 25 miljoner euro i omkostnaderna från och med 2027.

Vid ramförhandlingarna våren 2026 beslutade regeringen dessutom om en ytterligare besparing på 48 miljoner euro per år. Besparingarna har fördelats på förvaltningsområdena i förhållande till förvaltningsområdenas omkostnader och med beaktande av olika sparmål. I samband med beredningen av budgetpropositionen för 2027 fördelas besparingen utifrån ministeriernas förslag på moment.

Vid ramförhandlingarna våren 2026 beslutade regeringen också att införa en gradvis tilltagande (0,25 / 0,5 / 0,75 / 1 %) minskning som baserar sig på produktiviteten, alltså ett nytt slags osthyvelmodell. Minskningen sänker anslagen inom budgetekonomin med sammanlagt något under 12 miljoner euro 2027 och effekten stiger till 118 miljoner euro på 2030 års nivå. Den minskning som baserar sig på produktiviteten har redan fördelats på moment.

Således har det under kommunikationsministeriets huvudtitel allokerats en extra besparing på 3,8 miljoner euro i omkostnader. Under huvudtiteln har dessutom anvisats en gradvis tilltagande minskning som baserar sig på produktiviteten och som har fördelats på ministeriets och ämbetsverkens moment. Minskningen är 0,5 miljoner euro på 2027 års nivå och den stiger till 4,6 miljoner euro i slutet av ramperioden.

Sammanlagt har omkostnadsbesparingar på 33,1 miljoner euro riktats till kommunikationsministeriets omkostnader 2027 under ministeriets och ämbetsverkens moment. Dessutom har det ännu inte anvisats ytterligare besparingar på 4,9 miljoner euro, som i samband med budgeten för 2027 fördelas i enlighet med ministeriets förslag. Sammanlagt uppgår sparbeslutet till 37,9 miljoner euro 2027. Besparingarna är cirka 18 procent i förhållande till omkostnaderna för kommunikationsministeriets förvaltningsområde i budgeten för 2026. För 2030 riktas omkostnadsbesparingar på sammanlagt 42,1 miljoner euro till ministeriets omkostnader i enlighet med rambeslutet.

Dessutom genomför regeringen i enlighet med vad som avtalades vid ramförhandlingarna andra sparåtgärder, av vilka kommunikationsministeriets förvaltningsområde berörs av en gradvis sänkning av anslagen för basunderhåll av transportinfrastrukturen så att besparingen på 2027 års nivå är 30 miljoner euro och 38,5 miljoner euro 2028. Regeringen beslutade alltså vid ramförhandlingarna om sparåtgärder som på 2030 års nivå stiger till cirka 540 miljoner euro.

De nya besparingarna ersätter enskilda tidigare fastställda besparingar inom social- och hälsovården och åtgärder som påverkat inkomsterna. Regeringen utvidgade investeringsprogrammet, som huvudsakligen finansieras med kapitalinkomster, till cirka 4,7 miljarder euro. Av anslagen för investeringsprogrammet uppgår den andel som infaller under

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 3

ramperioden 2027—2030 till cirka 2,2 miljarder euro. Trafikprojektens andel av investeringsprogrammet är cirka 3,6 miljarder euro. Anslagen höjs under ramperioden med sammanlagt 274 miljoner euro.

Basunderhåll av transportinfrastrukturen samt reparationsskuld

Enligt planen för de offentliga finanserna riktas en extra besparing till basunderhållet av transportinfrastrukturen. Sparbetinget är 30 miljoner euro 2027 och stiger stegvis till 38,5 miljoner euro 2030. Det årliga anslaget för basunderhållet under ramperioden 2027–2030 är 1,27–1,24 miljarder euro. Anslagsnivån sjunker kraftigt från 2024–2026, då det årligen har funnits 1,43–1,61 miljarder euro i finansiering på grund av regeringens temporära investeringsprogram. Den största tilläggsposten är finansieringen av det eftersatta underhållet, totalt 568 miljoner euro.

Den riksomfattande 12-åriga trafiksystemplanen har uppdaterats för 2026–2037. Enligt den eftersträvas en gradvis höjning av finansieringsnivån för basunderhåll av transportinfrastrukturen till 460 miljoner euro 2030. Det utgör ett svar på de stigande kostnaderna för underhåll, isbrytning och trafikledning. Samtidigt avvecklas det eftersatta underhållet och görs smärre regionala investeringar för att förbättra trafikleder. För 2030 är skillnaden mellan planen Trafik 12 (+460 miljoner euro) och rambeslutet för 2027–2030 (-38,5 miljoner euro) cirka 500 miljoner euro inom basunderhållet.

Det är alltså klart att farledernas framkomlighet och skick försämras betydligt jämfört med nuläget och i synnerhet jämfört med planen Trafik 12. Den låga finansieringsnivån och osäkerheten om finansieringsnivån är mycket utmanande också med tanke på den långsiktiga beredningen av åtgärder inom trafikledshållningen och verksamhetens effektivitet. Det är klart att allmänheten kommer att stå inför allt sämre vägar och leder, där också de som verkligen är i dåligt skick lämnas åt sitt öde. Det har också misstänkts att man kommer tvingas pruta på investeringsprogrammet för att finansieringen av basunderhållet ens ska bli skälig. Det här är verkligen idiotiskt.

Riksdagen har i sitt ställningstagande till den riksomfattande trafiksystemplanen betonat betydelsen av långsiktig finansiering av basunderhållet och hanteringen av det eftersatta underhållet av trafikledsnätet. Bläcket hinner knappast torka innan regeringen vänder kursen i motsatt riktning.

Vid sakkunnigutfrågningen har det framgått att ansvarslöst sparande på trafiken är mycket kortsiktigt och rentav konsumerar alla möjligheter till ekonomisk tillväxt och på så sätt försvagar och fördröjer förutsättningarna för ekonomisk återhämtning.

Det eftersatta underhållet av statens trafikledsnät uppgår för närvarande till sammanlagt 4,3 miljarder euro, varav cirka 2,7 miljarder euro för vägnätet och cirka 1,6 miljarder euro för bannätet. Trafikledsverket bedömer att det nuvarande eftersatta underhållet med en årlig finansieringsnivå på 1,26 miljarder euro kommer att öka till mer än 5 miljarder euro före utgången av ramperioden. Den betydande sänkningen av finansieringsnivån för basunderhållet från och med 2027 innebär att trafikledsnätet i dåligt skick allt oftare syns som försenade resor

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 3

och transporter för trafikledsanvändarna i och med att det eftersatta underhållet ökar. I och med den otillräckliga finansieringsnivån måste man i den dagliga trafiken i allt högre grad prioritera de farleder som åtminstone kan hållas i tillräckligt skick. I fråga om vägnätet koncentreras reparationerna endast till trafikleder med livlig trafik och inte ens små förbättringsprojekt kan genomföras. På bannätet måste man koncentrera sig på punktvisa reparationer som ofta sker efter att något gått sönder. Med tanke på farledernas dagliga framkomlighet, näringslivets konkurrenskraft och en effektiv hantering av trafikledsnäten är det av största vikt att det anvisas tillräcklig finansiering för basunderhållet.

Militär rörlighet

Vid ramförhandlingarna fastställdes dessutom naturligtvis, och med fog, riktlinjer för finansieringen av den första fasen av projekt för militär rörlighet som inleds 2026. Vid ramförhandlingarna reserverades 112 miljoner euro för projekten, varav största delen genomförs under ramperioden 2027–2030.

Vid ramförhandlingarna fastställdes det att de projekt som inleds 2026 ska finansieras inom ramen för trafikförvaltningen. Behovet av att fatta beslut om projekt för militär rörlighet under ramperioden är betydande. Med beaktande av trafikledsnätets övriga reparations- och utvecklingsbehov är det viktigt att beslut om finansiering av projekt för militär rörlighet i fortsättningen kan fattas över ramen (jfr. finansieringsprogrammet Trafik 12). Detta kan anses vara välkommet med tanke på fortsättningen, också när det gäller förändringarna i lägesbilden.

Digirata

I den riksomfattande trafiksystemplanen föreslås årlig finansiering av den fortsatta genomförandefasen för modernisering och ombyggnad av systemet för tågkontroll inom järnvägstrafiken (genomförandefasen för Digirata). Reserveringen enligt planen Trafik 12 uppgår under ramperioden till 28–91 miljoner euro per år. Finansieringen av projekt för militär rörlighet som inleds 2026 inom ramen inverkar på den finansiering som står till förfogande för genomförandet av Digirata under ramperioden. Digirata är en nödvändig ersättningsinvestering som moderniserar tågkontrollen och bannätets säkerhetsanordningar. Projektets investeringskostnader på sammanlagt 1,2 miljarder euro infaller åren 2025–2040, inklusive Trafikledsverkets andel och investeringar i anslutning till uppdatering av Fintraffic Raide Oy:s trafikledningssystem utan finansieringskostnader. Genomförandet av projektet har inletts med fullmakter på sammanlagt 105 miljoner euro enligt en bedömning av ekonomin 2025–2026, och de fullmakter och anslag som behövs för genomförandet av projektet beaktas årligen i budgetarna i enlighet med hur projektet framskrider.

Beslutet vid ramförhandlingarna om att finansiera projekt för militär rörlighet inom kommunikationsministeriets ram, i praktiken bland annat genom att skjuta upp den planerade tidsplanen för genomförandet av Digirata, kan medföra utmaningar också med tanke på den militära rörligheten. Det nuvarande systemet för tågkontroll måste förnyas vid ingången av 2030-talet. En fungerande spårtrafik över gränserna förutsätter samma spårbredd och ett kompatibelt säkerhetssystem. Digiratasystemet följer den ERMTS-standard (European Rail Traffic Management System) som TEN-T kräver.

Utlåtande KoUU 12/2026 rd Avvikande mening 3

Också detta ”påtvungade” beslut och denna riktlinje kan anses vara en riskfylld faktor som hotar långsiktigheten och uttryckligen med tanke på spårtrafikens utveckling är mycket problematisk, vilket till exempel framgick av försvarsministeriets sakkunnigyttrande.

Personal

Statsförvaltningens omfattande produktivhetsprogram fortsätter. Under ramperioden fortsätter genomförandet av de produktivhetsprogram för förvaltningsområdena som beretts i enlighet med regeringsprogrammet, står det i redogörelsen. Centrala element i programmen är strukturella åtgärder, åtgärder för att öka inkomsterna, utnyttjande av digitaliseringen, effektiviserad användning av lokaler samt omorganisering av uppgifterna. I denna situation måste man verkligen överväga om det är lämpligt att minska antalet professionella anställda inom vår transportinfrastruktur och datakommunikation.

Till exempel Trafikledsverket avslutade i mars 2026 samarbetsförhandlingar som leder till att anställningsförhållandet för 36 personer upphör (cirka 8 procent av personalen)! Bakgrunden till besluten är behovet av att säkerställa skötseln av verkets kärnuppgifter och säkerställa att de projekt för planering och utveckling av trafiklederna samt underhållsåtgärder som är nödvändiga med tanke på Finlands konkurrenskraft också i fortsättningen kan genomföras. Dessutom har nedskärningarna vid ramförhandlingarna hösten 2025 och våren 2026 allokerats förvaltningsområdesvis, men ännu inte fördelats på ämbetsverken (inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde totalt 4,9 miljoner euro per år). Det här kan närmast kallas okontrollerat ledarskap från regeringens sida och det är oskäligt i förhållande till den geopolitiska lägesbilden. I verkligheten försvagar dessa beslut Finlands övergripande militära säkerhet och är därför skadliga.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 12.5.2026

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