

Kommunikationsutskottet

Klimatårsberättelse 2023

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Klimatårsberättelse 2023 (B 17/2023 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Riikka Siljander, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- ledande expert Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- chefsforskare Emilia Suomalainen, Finlands miljöcentral
- chef för samhällsrelationer Anna Sotaniemi, Finnair Abp
- forskarprofessor Mikko Pihlatie, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- ledande expert Janne Peljo, Finlands näringsliv rf
- ombudsman Mika Mäkilä, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- klimatexpert Hanna Aho, Finlands naturskyddsförbund rf
- generalsekreterare Petteri Taalas, World Meteorological Organization
- professor Atte Korhola, Helsingfors universitet
- tenure track professor Heikki Liimatainen, Tammerfors universitet.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Klimatpanelen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Klimatårsberättelsen ger en bra bild av utsläppsutvecklingen och utvecklingen inom markanvändningssektorn våren 2023. Enligt Statistikcentralens snabbestimat (5/2023) var utsläppen från inrikestrafiken totalt cirka 9,8 Mt CO₂-ekv. år 2022, när man inte räknar med koldioxidutsläppen från den inrikes flygtrafiken. År 2021 var utsläppen från inrikestrafiken 9,9 Mt Co₂-ekv., när ut-

Utlåtande KoUU 16/2023 rd

släppen från den inrikes flygtrafiken inte är medräknad. Utsläppen från trafiken 2022 var alltså nästan på samma nivå som året innan.

(2) Sakkunniga har ansett att klimatårsberättelsen i högre grad än tidigare har beretts så att den ska ge en beslutsfattare och medborgare en helhetsbild av hur klimatåtgärderna framskrider och vilka ytterligare åtgärder som behövs. Klimatårsberättelsen har blivit mer heltäckande sedan 2022 och den har kompletterats med bland annat innehåll om behovet av ytterligare åtgärder. Det här har varit särskilt motiverat. Klimatårsberättelsen öppnar upp för samverkan och inbördes koherens mellan olika politikområden.

(3) I ett läge där osäkerheten är stor och situationerna förändras snabbt bör man enligt inkommen utredning utveckla en mer dynamisk och uppdaterad uppföljning av utsläppsutvecklingen och prognostiseringen (en digital tjänst) för att kunna bereda också snabba, korrigerande åtgärder. Uppföljningen och prognostiseringen av utsläppen bör utvecklas i en mer strategisk riktning så att de i högre grad tar fasta på olika alternativ i ljuset av olika framtidsscenarier och antaganden. De senaste uppgifterna som finns att få bör skapa så tydliga ramar som möjligt för åtgärder som kan vidtas när utsläppsutvecklingen eller händelser som påverkar utsläppen avviker från det förväntade.

(4) Utskottet noterar att klimatpolitikens ekonomiska konsekvenser och rättvisefrågor tyvärr har granskats i mindre utsträckning än året innan.

Bedömning av klimatpolitikens ekonomiska konsekvenser

(5) Utskottet har i sitt utlåtande KoUU 32/2022 rd — SRR 4/2022 rd om den klimatpolitiska planen på medellång sikt (Mot ett klimatneutralt samhälle 2035) uttryckt oro över den bristfälliga utredningen av klimatplanens ekonomiska konsekvenser. Enligt utskottet var det särskilt alarmerande att vägtrafikkostnaderna hade ökat, samtidigt som de inte hade bedömts tillräckligt. Vid behandlingen av klimatplanen påpekade utskottet att utsläppsminskningarna inom ansvarsfordelningsspektorn är alldeles för beroende av att distributionsskyldigheten för förnybara biodrivmedel skärps och beskattningen av drivmedel höjs. Därför ansåg utskottet att konsekvensbedömningen i fråga om trafiken måste kompletteras så att det görs en transparent bedömning av marginalkostnaderna för de koldioxidutsläpp som undviks och av de ökade transportkostnaderna för industrin och även av effekterna på hushållens transportkostnader.

(6) Utskottet uttryckte i samband med behandlingen av redogörelsen om den klimatpolitiska planen på medellång sikt oro över att redogörelsen ensidigt endast nämnde att hushållens köpkraft försvagas och efterfrågan på konsumtionsvaror sjunker, men förbisåg de extra kostnader som uppstår för industrin och försvagar Finlands konkurrenskraft. Finland har redan gjort betydande satsningar för att minska utsläppen och enligt erhållen utredning är det därför dyrare att vidta ytterligare åtgärder hos oss än i sådana länder där man ännu inte gjort motsvarande satsningar för att minska utsläppen.

(7) I anslutning till klimatårsberättelsen understryker utskottet betydelsen av Finlands konkurrenskraft, särskilt när det gäller de nationella särdragen och kostnadseffekterna av utsläppsminskningsmålen. Som en del av denna bedömning måste man beakta konsekvenserna på företags- och

Utlåtande KoUU 16/2023 rd

individnivå, som väntas medföra också positiva förändringar. Den tekniska utvecklingen stöder och möjliggör för sin del ny affärsverksamhet, men samtidigt måste logistiksektorns kostnads-konkurrenskraft och vars och ens möjlighet att färdas till ett rimligt pris och på lika villkor tryg-gas.

(8) Enligt uppgift var Finlands andel av de globala utsläppen 0,11 procent år 2020 och av EU:s utsläpp 1,47 procent. Utskottet betonar därför vikten av globala mål och förpliktelser för att konkurrenskraften ska bevaras. Vidare anser utskottet att man bör eftersträva mål och skyldigheter som globalt är på samma nivå.

(9) Inom klimatpolitiken eftersträvas kraftigt kostnadseffektivitet och teknikneutralitet, men enligt erhållen utredning finns det inga avsikter att i årsberättelsen bedöma hur dessa principer för-verkligas. Utskottet påpekar att det är en betydande brist i klimatårsberättelsen. Bristfälligt är också att effekterna på ekonomin endast i liten utsträckning beskrivs och sammanfattas i berättelsen, och de ekonomiska konsekvenserna av de genomförda klimatpolitiska åtgärderna bedöms knappt alls i årsberättelsen. Det är viktigt att i fortsättningen förbättra klimatårsberättelsen till dessa delar, påpekar utskottet.

(10) Utskottet ser det som beklagligt att koldioxidhandavtrycket, det vill säga de utsläppsminskningar som exporten av finländska lösningar medför, inte tas med i berättelsen. Klimatårsberättelsen för 2022 innehöll en beskrivning av koldioxidhandavtrycket, men nu saknas en sådan del helt och hållet. Det här bör utvecklas i fortsättningen, anser utskottet. I fortsättningen bör klimatårsberättelserna innehålla en bedömning av nivån på och utvecklingen av Finlands koldioxidhandavtryck. Ett mål enligt regeringsprogrammet är att främja utvecklingen av en beräkningsmodell för koldioxidhandavtrycket. I regeringsprogrammet konstateras också att man behöver ställa upp mål för att öka den finländska exportens koldioxidhandavtryck. Klimatårsberättelsen är enligt erhållen utredning ett naturligt sätt att vid sidan av den årliga uppföljningen av utsläppsnivån följa utvecklingen av koldioxidhandavtrycket.

Utmaningar som är kopplade till transportsystemet

(11) Enligt klimatårsberättelsen påverkas utsläppsutvecklingen inom transporterna centralt av följande tre faktorer: utvecklingen av trafikarbetet, det vill säga antalet körda kilometer, fordons energieffektivitet och transporternas drivkrafter, det vill säga energikällorna.

(12) Utskottet har uppmärksammat på att den nationella trafiksystemplanen hittills inte har tagit fasta på sambanden mellan trafikledsnätet och elnätet, tillräcklig elöverföringskapacitet vid knutpunkterna, eller synergieffekterna mellan olika trafikformer (vägtrafik, spårtrafik, inre vattenvägar och landsvägsfärjetrafiken samt arbetsmaskiner).

(13) Sakkunniga som utskottet hört påpekar att man inom yrkesmässig trafik bättre än tidigare bör utnyttja de möjligheter till ökad produktivitet som digitaliseringen och automatiseringen medför. Elektrifieringen av trafiken såväl möjliggör som förutsätter att digital teknik och digitala tjänster utnyttjas i större utsträckning än tidigare för att effektiviteten ska förbättras. Samtidigt kan hela transportsektorns produktivitet och resiliens förbättras genom verktyg och tjänster som

Utlåtande KoUU 16/2023 rd

underlättar planeringen av körningar, användningen av utrustning, energihanteringen och laddningsbehoven samt hanteringen av undantagssituationer.

Finansiering. (14) För att målen för minskade utsläpp från trafiken ska nås 2030 krävs det enligt utredning att finansieringen av åtgärderna i färdplanen för fossilfria transporter är på den nivå som anges i principbeslutet.

Utmaningar som är kopplade till tung trafik

(15) Utskottet har gjorts uppmärksam på att Finland saknar en nationell strategi för eldriven tung trafik, samtidigt som distributionsskyldigheten är förenad med svårigheter och den största utmaningen för transportsektorn är hur man kan möjliggöra fossilfria transporter. Enligt erhållen utredning utvecklas tekniken och marknaden för eldrivna lastbilar snabbt just nu, vilket talar för att elektrifieringen behöver fås igång snabbare. Sakkunniga har konstaterat att det skulle vara viktigt att tyngdpunkten för det infrastrukturstöd för trafik som fördelas via Energimyndigheten ligger på behoven av infrastruktur för gastankning och laddning för tunga fordon. En brist som identifierades vid utfrågningen av sakkunniga i fråga om Finlands stöd för laddningsinfrastruktur är att det genom stödsystemet i nuläget inte beviljas stöd för sådana privata laddningsstationer och laddningsfält för tunga fordon som inrättas i transportföretagarnas egna depåer, terminaler och industriområden, direkt invid transportkedjorna.

(16) Elektrifieringen av den tunga trafiken kommer enligt uppgift att dröja bland annat på grund av läget inom teknologiutvecklingen och på grund av prisnivån på eldrivna fordon. Utskottet anser det vara ytterst viktigt att produktionen och ibruktagandet av biodrivmedel främjas på ett teknikneutralt sätt utifrån behoven inom alla transportformer, såväl nationellt som på EU-nivå.

Flygtrafiken

(17) När det gäller flygtrafiken måste det konstateras att utsläppshandeln enligt uppgift inte har haft någon avsevärd styrande effekt på att minska utsläppen. Det beror i hög grad dels på att priset på utsläppsrätter fram till de senaste åren har varit rätt så lågt och att flygtrafiksektorn fick en stor del av utsläppsrätterna gratis, dels på att det inte har funnits tillgång till förnybara flygbränslen till konkurrenskraftiga priser och teknik med låga koldioxidutsläpp. Utskottet anser därför att det är viktigt att regeringen använder inkomsterna från auktioneringen av utsläppsrätter för flygtrafik i enlighet med utsläppshandelsdirektivet för att stödja en grön omställning inom branschen.

Trafikprestationer

(18) Enligt utredning bör klimatårsberättelsen och prognostiseringen av utsläpp till den del som gäller trafiksektorn utvecklas vidare, bland annat i fråga om sambanden mellan trafiksystemet, markanvändningen och samhällsstrukturen. Det vore också bra att beakta effekterna av olika trender i anslutning till samhällsstrukturen: en allt större del av befolkningen bor i stora stadsregioner, befolkningen i stadsregionernas bilzoner fortsätter att öka och andelen pendlingsresor med hållbara färdmedel i stadsregionerna följer en sjunkande trend, även om trenden är på väg att jämnas ut.

Utlåtande KoUU 16/2023 rd

(19) Särskilt i städer och stadsregioner bör man utöver förnyandet av drivmedlen också koncentrera sig på att åstadkomma en hållbar färdmedelsfördelning. Utskottet betonar att man bör satsa på kollektivtrafik, aktiv mobilitet och transporttjänster som kan sammanvändas i enlighet med den cirkulära ekonomin för transportsektorn. Det är viktigt att kunna utnyttja data för att möjliggöra samlade rese- och transportkedjor. Utskottet är dock medvetet om utmaningarna på landsbygden och i glesbygden och konstaterar att personbilstrafiken är nödvändig i de stora områden utanför stadsregionerna där det inte finns tillräckligt med kollektivtrafik.

(20) I den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) är målet att prestationerna för personbilar, alltså antalet körda kilometer, inte längre ska öka på 2020-talet. Om människornas behov av att färdas fortsätter att öka i Finland, är målet att denna ökning i trafiken i stadsregionerna och mellan städerna ska styras till hållbara färsätt. Målet ser ut att uppnås. Prestationerna för personbilar har minskat varje år sedan 2018. År 2022 minskade prestationerna för personbilar med cirka 1,3 procent jämfört med året innan. Också prestationerna för lastbilar har minskat sedan 2018, med undantag för 2021. Åren 2020 och 2021 minskade prestationerna bland annat på grund av coronaviruspandemin eftersom den medförde olika begränsningar och det blev vanligare med distansarbete. Åren 2021 och 2022 minskade prestationerna däremot på grund av att bränslepriserna steg.

Rättvisefrågor

(21) Enligt erhållen utredning bör man i klimatårsberättelsen regelbundet bedöma hur rättvis den planerade och genomförda klimatpolitiken är. Enligt klimatlagen är syftet med lagen och dess planeringssystem att säkerställa rättvisa klimatåtgärder. Utskottet betonar att det är viktigt att beakta hur rättvisa följderna av klimatpolitiken är: låginkomsttagare lider både av transportfattigdom och av trafikens negativa externa effekter och i högre grad än den övriga befolkningen av de olägenheter som klimatförändringen medför. Utskottet betonar därför vikten av social, ekonomisk och regional rättvisa.

Transportfattigdom. (22) Utskottet har behandlat transportfattigdom i sina utlåtanden om Klimatårsberättelsen 2022 (Mot ett klimatneutralt samhälle 2035 KoUU 32/2022 rd — SRR 4/2022 rd) och om den klimatpolitiska planen på medellång sikt (Klimatneutralt Finland 2035 — den nationella klimat- och energistrategin KoUU 33/2022 rd — SRR 6/2022 rd). Utskottet uttrycker också i detta sammanhang oro över transportfattigdom och hänvisar till sina ståndpunkter i utlåtandena.

(23) Utskottet anser fortfarande att det är ytterst viktigt att man vid genomförandet av utsläppsminskningarna undviker åtgärder som leder till transportfattigdom och strävar efter att minska den transportfattigdom som redan existerar eller som klimatåtgärderna kan orsaka. Kostnadseffektiviteten i utsläppsminskningarna är enligt utskottet en central princip vid bedömningen av metoderna för utsläppsminskning, och klimatpolitikens kostnadseffektivitet kan förbättras genom flexibla mekanismer.

Utlåtande KoUU 16/2023 rd

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 1.12.2023

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Marko Kilpi saml
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 16/2023 rd

Avvikande mening

Avvikande mening

Motivering

Klimatårsberättelsen (B 17/2023 rd) är en sammanställning enligt klimatlagen som tar fasta på utvecklingen av klimatutsläpp och sänkor samt behovet av ytterligare åtgärder. I berättelsen beskrivs situationen så som den var senaste vår. Regeringen Orpos beslut ingår alltså inte i berättelsen. De sakkunniga som kommunikationsutskottet har hört har dock i sina yttranden också bedömt hur utsläppsminskningarna ska nås med beaktande av de politiska beslut som har gjorts efter att berättelsen utarbetades.

Uti från klimatårsberättelsen och utskottets sakkunnigutfrågning är det uppenbart att det behövs ytterligare klimatåtgärder. Finland kommer inte att nå sitt nationella mål om klimatneutralitet 2035 och inte heller de mål som man har enats om inom EU för 2030. Vissa riktlinjer i Orpos regeringsprogram leder oss ännu längre bort från att nå målen.

Trafiken har en viktig roll när det gäller att lösa klimatkrisen. Finland har förbundit sig att halvera klimatutsläppen från trafiken före utgången av 2030, men det målet kommer inte att uppnås med nuvarande åtgärder. Utsläppen från trafiken minskar visserligen, men alltför långsamt. Utsläppen från trafiken utgör en betydande del av Finlands totala klimatbelastning, och därför är det ytterst viktigt att utsläppen från trafiken fortsätter minska i jämn takt för att man ska kunna stoppa uppvärmningen av klimatet. Det behövs ytterligare åtgärder och tillräcklig finansiering för dem.

Det handlar om jordklotets framtid. Det är inte ett alternativ att Finland inte sköter sin egen andel. Att undvika klimatåtgärder är kortsiktigt också ekonomiskt sett. Inom ansvarsfördelningssektorn har man planerat att utnyttja den flexibilitet som fås från markanvändningssektorn, men markanvändningens effekt på kolsänkorna har dock minskat dramatiskt och flexibiliteten kan sannolikt inte utnyttjas. Alternativen blir att köpa utsläppsrätter eller att minska utsläppen snabbare än planerat. Båda alternativen är dyra. Dessutom är utbetalningarna enligt EU:s facilitet för återhämtning och resiliens hotade, eftersom Finland har förbundit sig att minska utsläppen från trafiken som en del av planen för återhämtning och resiliens. Klimatsmarta lösningar är alltså också ekonomiskt förnuftiga.

Kommunikationsutskottet borde i sitt utlåtande i högre grad ha beaktat trafikprestationens inverkan på klimatbesluten. De sakkunniga som utskottet hörde lyfte fram ett flertal ytterligare åtgärder för att övergå från trafik som baserar sig på fossila bränslen till utsläppsfri trafik. Sådana åtgärder är till exempel nationell utsläppshandel, bränsleskatter, väg- och trängselavgifter, kollektivtrafikstöd, stöd för gång- och cykeltrafik och elektrifiering av biltrafiken. Vidare lyfte man också fram MBT-avtalens betydelse för att minska behovet av biltrafik.

Bättre förutsättningar för att gå och cykla bidrar inte bara till att minska utsläppen från trafiken utan underlättar också andra problem som trafiken medför, som buller och trafikolyckor. Gång och cykling minskar också den fysiska inaktiviteten, vilket spelar en stor roll såväl för människan som för ekonomin.

Utlåtande KoUU 16/2023 rd
Avvikande mening

Att minska klimatutsläppen har sitt pris. Det kostar staten och kommunerna, men också trafikanterna. Det är inte rätt att vanliga låginkomsttagare ska behöva betala för klimatpolitiken. Det är dock ingen grund för att låta bli att vidta klimatåtgärder. Därför bör Finland införa en modell med så kallad kolutdelning, där en del av skatterna på fossil energi, till exempel bränsleskatten, återbetalas till människorna.

Avvikande mening

Jag föreslår

att miljöutskottet föreslår att riksdagen godkänner uttalandet nedan. (Avvikande meningens förslag till uttalande).

Avvikande meningens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen utan dröjsmål tar fram ytterligare åtgärder för att nå målet för minskade utsläpp från trafiken och anvisar tillräcklig finansiering för dem.

Helsingfors 1.12.2023

Timo Furuholm vänst