

Kommunikationsutskottet

Klimatårsberättelse 2022

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Klimatårsberättelse 2022 (B 24/2022 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
- professor Jyri Seppälä, Finlands miljöcentral
- chefsforskare Anu Tuominen, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Transport- och kommunikationsverket.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Rapportering

(1) Vid utfrågningen av sakkunniga ansågs klimatårsberättelsen vara väl utarbetad och tydligt strukturerad med tanke på målen. Det har dock ansetts att alla helheter inte har beskrivits på önskat sätt i berättelsen.

(2) Det är svårt att få en helhetsbild av utsläppen från trafiken eftersom de fördelar sig på utsläppshandels- och ansvarsfördelningssektorerna. Den första omfattar flygtrafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och den andra omfattar inrikes trafik med undantag av inrikes flygtrafik. Även om det delvis är förståeligt att utsläppsutvecklingen i fråga om de transportformer som omfattas av ansvarsfördelningssektorn och de transportformer som omfattas av utsläppshandelssektorn behandlas separat, leder detta enligt erhållen utredning till att helhetsbilden blir oklar.

Utlåtande KoUU 37/2022 rd

(3) Utsläppen från internationell luft- och sjötransport lämnas helt utanför analysen. Beaktandet av dessa internationella utsläpp ändrar helhetsbilden avsevärt, eftersom flyg- och sjötrafiken i sin helhet står för nästan 29 procent av alla växthusgasutsläpp från trafiken, trots att flyg- och sjötrafiken enligt erhållen utredning utgjorde mindre än 6 procent av utsläppen från inrikestrafiken¹. Utrikes flygtrafik stod för cirka 17 procent (2,6 Mt). Klimatårsberättelsen bör enligt utskottet i fortsättningen klargöra hur de totala utsläppen från trafiken bildas.

(4) I klimatårsberättelsen 2022 granskas uppnåendet av utsläppsmålen och klimatneutralitetsmålen för 2030 och 2035 enligt klimatlagen på basis av de scenarier som utarbetats i den fortsatta utredningen inom ramen för projektet Kolneutralt Finland 2035 — klimat- och energipolitiska åtgärder och verkningar (Hiilineutraali Suomi 2035 — ilmasto- ja energiapolitiikan toimet ja vaikutukset, HIISI), som samordnades av Statens tekniska forskningscentral (VTT). Alla kalkyler i både HIISI-utredningen och den fortsatta utredningen har gjorts före Rysslands angrepp på Ukraina, och därför bör kalkylerna uppdateras särskilt med beaktande av förändringarna i fråga om anskaffningen av och tillgången på energi samt priserna på energivaror, men också mer allmänt i förändringarna i investeringsmiljön. I klimatårsberättelsen konstateras att scenarierna kommer att uppdateras under de kommande åren. Utskottet anser dock att uppdateringarna är brådskande.

Utsläpp från produktionsfaserna. (5) Enligt sakkunnigutfrågningen är transportpolitiken med tanke på klimatförändringen också förknippad med problemet att utsläppskalkylerna för närvarande endast beaktar utsläppen från färdmedlens användningsfas. Utsläppen från produktionsfasen kommer att få allt större betydelse i framtidens utsläppssnåla trafik, eftersom exempelvis elbilar flyttar tyngdpunkten för utsläppen till de länder där fordonen tillverkas. Av den anledningen minskar elektrifieringen de totala utsläppen mindre än vad man kunde tänka sig genom att analysera nationella produktionsrelaterade utsläpp. Därför behövs det styrmedel genom vilka också finländarnas konsumtionsrelaterade utsläpp kan fås att överensstämma med målen i klimatavtalet från Paris. Den uppföljning av konsumtionsrelaterade utsläpp som ingår i klimatårsberättelsen och resurserna för den har vid utfrågningen av sakkunniga ansetts vara den första förutsättningen för att ställa upp konsumtionsrelaterade utsläppsmål.

Åtgärder

(6) I maj 2021 fattade statsrådet ett principbeslut om att minska växthusgasutsläppen från den inhemska trafiken, nedan färdplanen för fossilfria transporter. I principbeslutet drogs det upp riktlinjer för åtgärder genom vilka målen för minskning av utsläppen från trafiken ska uppnås 2030. Utskottet noterar med tillfredsställelse kommunikationsministeriets bedömning från januari 2022, enligt vilken målet för minskning av utsläppen från trafiken fram till 2030 kan nås. För det krävs det enligt utredning till utskottet att

stöden och incitamenten i färdplanen för fossilfria transporter genomförs fullt ut,

olika möjligheter att minska utsläppen realiserar som väntat,

¹ Statistikcentralen 2022

Utlåtande KoUU 37/2022 rd

åtgärderna i EU:s 55-beredskapspaket, inklusive EU:s handel med utsläppsrätter för vägtransporter, genomförs och

det införs en högre distributionsskyldighet för förnybara bränslen (34 procent).

(7) Utskottet ser med oro på att åtgärderna enligt färdplanen för fossilfria transporter och planen Trafik 12 inte har kunnat genomföras till alla delar och att anslagen för genomförandet inte har motsvarat de uppställda målen.

(8) Situationen i fråga om statsunderstöd för kollektivtrafik samt för gång och cykling behandlas väl i klimatårsberättelsen. Inom kollektivtrafiken har statsunderstöden i synnerhet riktats till hanteringen av coronapandemin, för vilken det åren 2020—2022 har anvisats cirka 300 miljoner euro i extra stöd, men stöden enligt färdplanen för fossilfria transporter har inte betalats fullt ut.

(9) De transportåtgärder som hittills vidtagits och som beskrivs i klimatårsberättelsen och i synnerhet investeringarna har i huvudsak gällt ersättande av fossila bränslen med alternativa drivkrafter och förnyande av bilparken genom trafikbeskattning. Privatbilismen och i synnerhet elektrifieringen av fordonsbeståndet har således lyfts fram i utsläppsminskningens målen fram till 2030. Fordonsparken förnyas dock långsamt och därtill behövs det åtgärder för att minska antalet körprestationer.

(10) De ur samhällets synvinkel mest kostnads- och resurseffektiva åtgärderna, som vid sakkun-
nigutfrågningen ansetts gälla effektivisering av trafiksystemet, har således ägnats alltför lite uppmärksamhet. Därför bör man särskilt ta hänsyn till de möjligheter som dessa åtgärder medför vid planeringen av ytterligare åtgärder. Städerna spelar en nyckelroll när det gäller att minska bilberoendet med tanke på planeringen av trafiktjänsterna och utvecklingen av infrastrukturen. Utskottet betonar att uppnåendet av målen för minskning av utsläppen från trafiken förutsätter en förändring på systemnivå och en hållbarhetsomställning.

(11) Att effektivisera trafiksystemet innebär i praktiken att man i synnerhet i stadsregioner utöver att ersätta fossila drivkrafter också måste koncentrera sig på att påskynda en hållbarhetsomställning som berör färdsmåten, dvs. att främja omställningen från personbilstrafik till kollektivtrafik, gång och cykling. För det krävs det satsningar på kollektivtrafik, gång och cykling samt tjänster som kompletterar dessa (såsom gemensamma och integrerade mobilitetstjänster, mikromobility) och utnyttjande av data för att skapa smidiga rese- och transportkedjor.

Transportfattigdom

(12) Utskottet har behandlat transportfattigdom i sina utlåtanden om den klimatpolitiska planen på medellång sikt Mot ett klimatneutralt samhälle 2035 KoUU 32/2022 rd — SRR 4/2022 rd och om 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.

(13) Utskottet anser det vara ytterst viktigt att man vid genomförandet av utsläppsminskningarna undviker åtgärder som leder till transportfattigdom, och strävar efter att minska den transport-

Utlåtande KoUU 37/2022 rd

fattigdom som redan existerar eller som åtgärderna kan orsaka. Kostnadseffektiviteten i utsläppsminskningarna är enligt utskottet en central princip vid bedömningen av metoderna för utsläppsminskning, och transportfattigdom kan minskas genom flexibla mekanismer.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 23.11.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Petri Huru saf
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Joonas Könttä cent
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Paula Werning sd
ersättare Tiina Elo gröna.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 37/2022 rd

Avvikande mening

Avvikande mening

Motivering

Klimatlagen innehåller bestämmelser om klimatårsberättelsen. Genom klimatårsberättelsen rapporterar statsrådet årligen till riksdagen om utsläppsutvecklingen, genomförandet av den klimatpolitiska planen på medellång sikt och klimatplanen för markanvändningssektorn samt om framstegen mot de uppställda målen för utsläppsminskning. Klimatårsberättelsen har getts riksdagen sedan 2019. I samband med riksdagsbehandlingen av de föregående klimatårsberättelserna har det framförts önskemål om hur årsberättelsen kunde utvecklas. Klimatårsberättelsen har således utifrån riksdagens riktlinjer utvecklats så att den blir mångsidigare än tidigare och ger en så heläckande lägesbild som möjligt av utvecklingstrenderna inom klimatpolitiken.

Man bör komma ihåg att Finlands skyldighet enligt EU-lagstiftningen har varit att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med 16 procent fram till 2020 och med 39 procent fram till 2030 jämfört med utsläppsnivån 2005. Enligt regeringsprogrammet ska Finland dessutom vara klimatneutralt 2035 och uppvisa negativa koldioxidutsläpp kort därefter. Dessutom bör de totala utsläppen enligt den nya klimatlagen nu minskas med 60 procent fram till 2030, och i fortsättningen skärps målen ytterligare.

För det första har vi sannfinländare i utskottet förhållit oss mycket kritiska till förslagen eftersom berättelsen och de lagar som den medför har en hel del konsekvenser som vi inte kan acceptera. Det högre priset på biodrivmedel, i synnerhet på avancerade biodrivmedel (distributionsskyldighet), jämfört med fossila produkter kommer att höja bränslekostnaderna. Sannfinländarna vill garantera den finska industrins internationella konkurrenskraft under de kommande åren. De alltför ambitiösa mål för både regeringens och unionens energi- och klimatpolitik som nu presenteras leder till motsatt resultat. Det har negativa konsekvenser för i synnerhet skogsindustrin i vårt land.

Sannfinländarna anser att det inte behövs beslut som blir skadliga för Finlands och de finska företagens konkurrenskraft. Förslagen i berättelsen, när de omsätts i praktiken av regeringen och genom lagar, medför betydande kostnader för olika aktörer och företagssektorer (inkl. transportsektorn och skogsindustrin), precis som det konstateras ovan.

Dessutom får förslagen omfattande konsekvenser genom att de logistiska kostnaderna stiger i vårt land, där de logistiska avstånden är långa. Bilisterna kommer att få betala en nätt förmögenhet i form av höjda bränslekostnader. Inte heller de här kostnaderna skriver regeringen klart ut. Vår utskottsgrupp anser likaså att man också måste se till att vi inte självant ökar vår nationella (över)reglering vid sidan av EU-regleringen. Särskilt under denna period har regeringens intressebevakning i EU varit mycket svag.

Slutligen anser vi att de politiska besluten alltid ska prioritera vårt lands nationella intressen. Det har inte varit fallet nu. Alltså inte heller i den här berättelsen. Det är upprörande och måste fördömas. Den sittande regeringen verkar totalt ha glömt bort vad dess främsta uppgift är, nämligen att driva det finska folkets intressen, i stället för att ägna sig åt onödig klimathets och världsförbättring.

Utlåtande KoUU 37/2022 rd
Avvikande mening

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 23.11.2022

Petri Huru saf

Jouni Kotiaho saf