

Svar på skriftligt spørgsmål om regeringens utsläppsminskningssmål

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 273/2019 rd undertecknat av riksdagsledamot Saara-Sofia Sirén /saml m.fl.:

Hur mycket kommer de åtgärder som regeringen nu presenterar att minska på Finlands totala utsläpp nästa år,

varför skär regeringen inte ned skatteförmånen för torv

och varför har man i denna budget inte vågat vidta åtgärder mot skadliga företagsstöd?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

Allmänt

I juli 2019 överlämnade regeringen till riksdagen årsberättelsen i enlighet med klimatlagen. I årsberättelsen granskas genomförandet av klimatpolitiken och de politiska åtgärdernas effekt särskilt utanför utsläppshandeln, alltså inom den så kallade ansvarsfördelningssektorn. Enligt uppskattningen kommer Finland sannolikt att uppnå det utsläppsminskningssåtagande på 40 procent som har fastställts av Europeiska unionen för perioden 2013–2020. Utsläppsutvecklingen kan variera mellan åren, men för att genomföra åtaganden är det avgörande att utsläppen håller sig inom ramen för kvoterna för hela perioden. Enligt det gällande utsläppsscenarioet för de befintliga åtgärderna kommer utsläppen att inom ansvarsfördelningssektorn under 2020 sjunka till en nivå på 28,8 Mt CO₂-ekv.

Klimatplanen på medellång sikt (KAISU) har i enlighet med klimatlagen utarbetats för att uppfylla skyldigheterna enligt EU:s klimatlagstiftning. I klimatplanen som blev färdig 2017 ingår många nya åtgärder för att minska utsläpp på alla sektorer inom utsläppshandeln, och alla av dessa åtgärder har inte ännu verkställts. Utsläpp inom trafiksektorn och halveringen av utsläppen före 2030 har en avgörande roll. Med avseende på det övergripande åtagandet är det dock nödvändigt att utsläpp minskas inom alla sektorer. I början av året trädde höjningen av skatten på uppvärmningsbränslen i kraft. Denna skattehöjning inverkar både på utsläpp från uppvärmning av byggnader och på utsläpp från arbetsmaskiner. Ett annat aktuellt exempel på hur verkställigheten av klimatplanen framskrider är Green Deal-avtalet som miljöministeriet och Tekniska Handelsförbundet rf ingick i oktober 2019. Även inom trafiksektorn har flera åtgärder för minskning av utsläpp genomförts och åtgärderna kommer att få effekt redan före 2021. Exempel på dessa åtgärder

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 273/2019 rd

gärder är till exempel understöd för byggande av infrastruktur för el- och biogasfordon, anskaffningsstöd för elbilar, konverteringsstöd för konvertering av gamla bilar till gas- eller etanoldrivna bilar, skrotningspremie osv.

Det är svårt att bedöma effekterna av politiska åtgärder. Under de senaste åren har försök gjorts för att förbättra bedömningen av åtgärdernas effekter, men bedömningen är fortsättningsvis synnerligen osäker. I detta avseende finns det dock skillnader mellan åtgärderna. Till exempel kan effekten som distributionsskyldigheten för flytande bränslen har på utsläppsutvecklingen uppskattas klart bättre än effekten av beskattningen av samma bränslen. I sin helhet är dock uppskattningarna av de politiska åtgärdernas effekter relativt grova. Distributionsskyldigheten för biodrivmedel är ett exempel på en åtgärd vars effekt stärks då skyldigheten gradvis skärps. Därför är det ofta på sin plats att granska tidsperioder som är längre än ett år då effekterna av enskilda politiska åtgärder utvärderas.

År 2020 inleds beredningen av den nya energi- och klimatstrategin samt den följande klimatplanen. I samband med beredningen granskas nya metoder för minskning av utsläpp samt metodernas effekt även med hänsyn till att uppnå målet om klimatneutralitet 2035.

Nedan presenteras de politiska åtgärder som för närvarande bereds eller behandlas och med vilka det är möjligt att inverka på utsläppsutvecklingen redan från och med nästa år. I detta sammanhang har man inte försökt uppskatta den sammantagna effekten av dessa åtgärder. Det tillgängliga informationsunderlaget har inte varit tillräckligt för detta ändamål.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om accis på flytande bränslen RP 66/2019 rd

Förslaget har redan överlämnats till riksdagen. Det är frågan om att höja skatten på trafikbränslen både för bensin och diesel. Skattehöjningarna ska träda i kraft i början av augusti 2020.

I förslaget konstateras att de föreslagna ändringarna förväntas ha positiva konsekvenser när det gäller att minska koldioxidutsläppen inom trafiksektorn utanför utsläppshandeln. På kort sikt uppskattas de föreslagna skattehöjningarna minska bränsleförbrukningen hos bensindrivna personbilar med ca 1,2 procent och hos dieseldrivna personbilar med ca 1,4 procent jämfört med om skattehöjningarna inte skulle genomföras. Utsläppen inom trafiksektorn beräknas således minska med ca 0,7 procent. Uppskattningarna baserar sig på antagandet att skattehöjningarna får fullt genomslag på priserna och på en priselasticitet på -0,27 för efterfrågan på kort sikt på bensin (Levin et al. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Efterfrågan på drivmedel inom nyttotrafiken har uppskattats vara helt statisk på kort sikt.

Konsekvensbedömningen i fråga om skattehöjningens konsekvenser på lång sikt för efterfrågan på drivmedel och därmed för trafiksektorns koldioxidutsläpp är förknippad med en betydligt större osäkerhet. Konsekvenserna på lång sikt kan dock antas vara större än konsekvenserna på kort sikt, eftersom konsumenterna och företagen har mera möjligheter att anpassa sig till skat-

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 273/2019 rd

teändringarna på lång sikt. Om exempelvis elbilar blir ett konkurrenskraftigt alternativ för en omfattande användargrupp, kan skattehøjningens inverkan på efterfrågan på drivmedel bli avsevärt mer betydande.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om beredskap för laddning av elfordon och om laddningsstationer samt byggnaders automations- och styrsystem och lag om ändring av 18 kap. 126 § i markanvändnings- och bygglagen

Utkastet till regeringsproposition har nyligen varit ute på remiss, och utifrån remissen finslipats och överlämnas propositionen till riksdagen. Propositionen handlar bl.a. om att påskynda elbilismen genom att bygga den laddningsinfrastruktur som är nödvändig för elbilism. Trafikens elektrifiering anses vara en viktig metod för att minska utsläppen från trafiken. För att påskynda utvecklingen finns det dock behov av att snabbt förbättra möjligheterna att ladda elbilar. I förslaget konstateras att miljökonsekvenserna för laddningsbara bilar vanligtvis uppskattas genom förändringar i växthusgasutsläpp. Koldioxidutsläppet för en elbil, vars genomsnittliga förbrukning är 20 kWh/100 km, är ca 20–40 g/km i Finland. Detta är ungefär en tredjedel av utsläppet för en energieffektiv och utsläppssnål bensin- eller dieseldriven bil vars utsläpp uppgår till ca 100 g/km.

Enligt en utredning som gjordes av Motiva ökar minskningen av utsläppen för laddningsbara bilar under 2020–2029 så att utsläppen 2029 skulle vara ca 0,5 miljoner ton koldioxid på grundval av mängden elbilar i basscenariot. Andra miljökonsekvenser, till exempel avgasutsläpp som är skadliga för hälsan (kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar) och bullerutsläpp har inte uppskattats, trots att dessa utsläpp minskar då laddningsbara bilar blir vanligare. Ingen uppskattning har heller gjorts om byggandet av laddningsinfrastruktur utanför fastigheter.

Statsrådets förordning om energiunderstöd för bostadshus åren 2020–2022

I miljöministeriet bereds en förordning om energiunderstöd för bostadshus. Understöd skulle beviljas för reparationsprojekt som förbättrar energiprestandan för bostadshus, sammanlagt 20 miljoner euro 2020 och 40 miljoner euro per år under 2021–2022. Avsikten är att bevilja understöd för reparationsprojekt från början av 2020. Målet med understödet är att förbättra energiprestandan och minska utsläppen.

I utkastet för förordningen har man försökt uppskatta understödets miljökonsekvenser. Om det beviljas 20 miljoner euro understöd 2020, 40 miljoner euro understöd 2021, och 40 miljoner euro understöd 2022 uppskattas det att en kumulativ besparing på 720 000 MWh kommer att uppnås med stödet före 2023. Besparingen skulle vara 1,4 procent av förbrukningen av energin för uppvärmning. Det uppskattas att växthusgasutsläppen skulle minska med 143 000 ton koldioxid, vilket skulle vara 2,4 procent av utsläppen för energin för uppvärmning. Även minskningen av växthusgasutsläpp uppskattas kumuleras före 2023.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 273/2019 rd

Främjande av gång och cykling

Som en del av det program för att främja gång och cykling som statsrådet har godkänt genomförs ett gemensamt investeringsprogram för staten och kommunerna. Projekten i investeringsprogrammet ska förbättra förhållandena för cykel- och gångtrafiken. Programmet för att främja gång och cykling är ett led i genomförandet av den nationella energi- och klimatstrategin

I budgeten för 2020 föreslås 24,5 miljoner euro för att främja gång och cykling. Av det totala beloppet riktas 10 miljoner euro till åtgärder på statens nät och 14,5 miljoner euro till understöd till kommunerna.

Ännu finns det inga tillgängliga uppskattningar om minskningen av utsläpp till följd av främjande av gång och cykling i sin helhet.

Samlade klimatåtgärder inom markanvändningssektorn

I budgetpropositionen för 2020 ingår ett anslag på ca 20 miljoner euro för förstärkning av klimatpolitiken inom markanvändningssektorn. Planeringen av anslaget pågår i jord- och skogsbruksministeriet. Det handlar om en omfattande åtgärdshelhet som berör jordbruk, skogsbruk och andra markanvändningsklasser. Enligt planerna kommer klimatprogrammet för markanvändningssektorn att färdigställas 2021, men åtgärderna kan inledas redan 2020.

Det allmänna målet för åtgärdshelheten är att stärka utvecklingen av sänkor. Ännu finns inga tillgängliga uppskattningar om åtgärdernas effekter på utvecklingen av sänkor.

Skadliga företagsstöd

Regeringen beslöt att i det första skedet förverkliga nedskärningarna av företagsstödet genom att stegvis slopa skattesänkningen för paraffinisk dieselolja, 120 miljoner euro.

Både fossil diesel och biodiesel har omfattats av skattestödet för paraffinisk diesel (5 cent/l). Skattesänkningen har gällt energiinnehållsskatten, inte koldioxidskatten. För närvarande är ca 4/5 delar av paraffinisk dieselolja av fossilt ursprung.

I och med utvecklingen av tekniken för utsläppskontroll i bilbeståndet samt i och med att bilbeståndet förnyas kan skattestödet för paraffinisk dieselolja inte längre motiveras med en fördel med avseende på lokala utsläpp.

Då det gäller företagsstöd är målet i det fortsatta arbetet att genomföra betydande nedskärningar av stöd som är skadliga för miljö och klimat. På grundval av det fortsatta arbetet fattas på hösten 2020 beslut som även beaktar effekterna med hänsyn till sysselsättning, social rättvisa och regional ekonomi.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 273/2019 rd

Skatteförmånen för torv

I enlighet med klimatmålen i regeringsprogrammet slutförs den första etappen för färdplanen för hållbar beskattning senast vid ramförhandlingarna 2020. Energiskattereformen och beskattningen av torv, som avgörs i samband med reformen, inleds under våren 2020.

Användningen av torv som energikälla kommer att åtminstone halveras före 2030. Enligt regeringsprogrammet ingår i totalreformen av energibeskattningen en bedömning av de ändringar som behövs i beskattningen av torv, så att målet att bruket av torv ska förverkligas.

Inom beredningen av beskattningen försöker man finna sådana lösningar som ur ett ekonomiskt perspektiv mest effektivt främjar regeringens klimatmål, som snabbar upp utvecklingen bort från fossila bränslen och som samtidigt uppfyller kraven på social rättvisa.

Helsingfors 20.11.2019

Miljö- och klimatminister Krista Mikkonen