

Kommunikationsutskottet

Klimatårsberättelse 2021

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Klimatårsberättelse 2021 (B 18/2021 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- specialsakkunnig Johannes Lounasheimo, miljöministeriet
- överinspektör Noomi Saarinen, kommunikationsministeriet
- ledande expert Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- professor Mikael Hildén, Finlands miljöcentral
- chef för forskningsgruppen Marko Paakkinen, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Berättelsen lämnas årligen i enlighet med klimatlagen (609/2015) och den följer upp genomförandet av den klimatpolitiska planen på medellång sikt (Kaisu). Detta gäller i synnerhet uppföljningen av utsläppsutvecklingen inom ansvarsfördelningssektorn, dvs. de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, i förhållande till de uppställda utsläppsminskningmålen. Syftet med årsberättelsen är att ge riksdagen möjlighet att diskutera aktuella klimatpolitiska frågor utifrån den färskaste informationen och expertbedömningar.

(2) Finlands skyldighet enligt EU-lagstiftningen är att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med 16 procent fram till 2020 och med 39 procent fram till 2030 jämfört med utsläppsnivån 2005. På nationell nivå har Finland åtagit sig att halvera utsläppen från trafiken fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Dessutom ska trafiken uppfylla regeringsprogrammets mål att Finland ska vara klimatneutralt 2035.

(3) Enligt berättelsen strävar Finland efter att uppnå utsläppsminskningmålet för 2030 genom nya åtgärder som regeringen har dragit upp riktlinjer för bland annat i färdplanen för fossilfria

Utlåtande KoUU 19/2021 rd

transporter. Statsrådet har också fattat principbeslut om flygtrafik och sjötrafik. Genom principbeslutet fastställdes nationella åtgärder och prioriteringarna för internationell påverkan för att minska växthusgasutsläppen från dessa transportformer. I planen Trafik 12 främjas dessutom hållbara mobilitetsformer genom ett brett metodurval.

(4) Genomförandet av lagstiftningen om distributionsskyldighet för biodrivmedel och EU-lagstiftningen om gränsvärden för nya person- och paketbilar är enligt uppgift de styrmedel och åtgärder som kommer att minska utsläppen från trafiken mest inom den närmaste framtiden. Våren 2022 kommer det att göras en samlad bedömning av om de åtgärder som fastställts för trafiken räcker till.

(5) Utskottet anser att det är ytterst viktigt att miljömålen uppnås, men menar samtidigt att transportsystemet ska möjliggöra boende, företagsverksamhet och fungerande godstransporter i hela landet. Därför måste inte bara miljökonsekvenserna vägas in, utan också de totala ekonomiska, regionala och sociala konsekvenserna för människor och företag.

(6) Utskottet anser att det är mycket bra och behövligt att det även inom informations- och kommunikationsteknologin har utarbetats en klimat- och miljöstrategi. Lösningarna inom IKT-branschen kan spela en viktig roll när det gäller att främja en grön omställning inom olika branscher.

Allmän utveckling inom transportsektorn

(7) Trafiken står för en betydande andel av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn i Finland, cirka 37 procent, och samtidigt för cirka en femtedel av alla växthusgasutsläpp i landet. Utsläppen från trafiken minskade år 2020 med hela 6 procent jämfört med 2019. Enligt utredning förklaras dock den betydande minskningen av utsläppen år 2020 särskilt av de minskade transportprestationerna inom vägtrafiken på grund av covid-19-pandemin, och när ekonomin åter börjar växa kan man vänta sig att också transportprestationerna ökar särskilt inom den tunga trafiken.

(8) Enligt utredning har de åtgärder inom transportsektorn som fastställts i Kaisu-planen 2017 i huvudsak genomförts eller genomförs för närvarande. Vid sakkunnigutfrågningen har det dock framförts en bedömning om att minskningen av utsläppen från trafiken har varit långsam och att utsläppen från trafiken inte minskar i enlighet med de uppställda målen genom de nuvarande åtgärderna. Inom transportsektorn befinner sig omställningen till koldioxidsnålhet enligt dessa bedömningar nu först i initialskedet. Utskottet konstaterar att detta även i fortsättningen kräver att klimatåtgärderna följs upp och att behovet av eventuella ytterligare åtgärder bedöms aktivt.

(9) Utskottet understryker att man bör sträva efter att uppnå de uppställda målen med hjälp av ett brett urval av metoder även inom transportsektorn. Elektrifieringen av trafiken räcker inte i sig för att uppnå de utsläppsminskningar som behövs, så det behövs ett större urval av metoder, såsom andra alternativa drivkrafter, övergång till hållbarare mobilitetsformer och förbättrad energieffektivitet i trafiksystemet. Enligt sakkunniga behövs det i synnerhet efter 2030 klart fler åtgärder för att trafiken ska bli fossilfri inom den målsatta tidtabellen.

Utlåtande KoUU 19/2021 rd

Förnyelse av bilbeståndet och alternativa drivkrafter

(10) Enligt berättelsen har det uppställda målet att påskynda förnyelsen av bilbeståndet ännu inte uppnåtts. År 2020 skaffades klart färre nya bilar än under åren innan och genomsnittsåldern bland bilar i trafik fortsatte därmed att stiga. Också importen av begagnade bilar minskade jämfört med året innan. Som åtgärder år 2020 genomfördes en skrotningspremiökampanj för åren 2020—2021, och i slutet av 2020 trädde också ett anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar i kraft. Sedan 2018 har det funnits anskaffningsstöd för renodlade elbilar och stöd för konvertering till gas och etanol som drivkraft. Fram till utgången av 2020 hade anskaffningsstöd beviljats för sammanlagt cirka 3 500 renodlade elbilar. Utskottet anser att det behövs nya metoder för att påskynda förnyelsen av fordonsparken.

(11) Enligt berättelsen minskade de specifika utsläppen från nya bilar något år 2020, med undantag för dieseldrivna bilar. Utskottet ser det som positivt att denna utveckling enligt berättelsen i synnerhet påverkades av den ökade andelen alternativa drivkrafter.

(12) Enligt sakkunniga har en renodlad elbil i Finland klart mindre koldioxidutsläpp under sin livscykel än en bensin- eller diesebil, cirka en tredjedel av bensinbilarnas och hälften av diesebilarnas utsläpp. I bedömningen har man beaktat utsläppen från biltillverkningen och skrotningen av den samt de utsläpp som produktionen av olika bränslen orsakar under hela livscykeln. När en gasbil drivs med hundraprocentig biogas motsvarar det livscykelutsläppen från en renodlad elbil, om elbilens batteri byts ut under dess livscykel.

(13) Utskottet anser det vara bra att det mål som i planen Kaisu uppställts för elbilar, 250 000 elbilar (renodlade elbilar och laddhybrider), nås med de nuvarande styrmedlen, och sannolikt kommer antalet elbilar 2030 att vara betydligt större än så. Också de mellanliggande målen för el- och gasbilar för 2020 nåddes mer än dubbelt upp, och antalet elbilar fördubblades 2020 jämfört med 2019. Andelen renodlade elbilar av alla elbilar (17 %) ökade dock inte jämfört med året innan. Med tanke på klimatmålen är det viktigt att främja en ökning av andelen renodlade elbilar och bilar som drivs med andra alternativa bränslen, men också utvecklingen av infrastrukturen för distribution av el, gas och andra alternativa bränslen.

(14) Den tekniska utvecklingen skapar nya möjligheter också med tanke på utsläppsminskningen. Därför är det också viktigt att åtgärderna och regleringen i så stor utsträckning som möjligt är teknikneutrala för att säkerställa den tekniska utvecklingen.

Transportsystemets energieffektivitet

(15) Enligt berättelsen har omfattande åtgärder vidtagits för att öka energieffektiviteten i transportsystemet. Våren 2021 fattade statsrådet beslut om en riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032. Dessutom ingicks år 2020 MBT-avtal med fyra stadsregioner och våren 2021 med tre nya stadsregioner. Utskottet betonar att det med tanke på transportsystemets energieffektivitet och miljökonsekvenser är ytterst viktigt att också sörja för basunderhållet av transportinfrastrukturen och trafikledernas skick samt för att finansieringen av kollektivtrafiken är tillräcklig.

Utlåtande KoUU 19/2021 rd

(16) Ytterligare åtgärder har föreslagits i färdplanen för fossilfria transporter. Utskottet anser att det är viktigt att färdplanen genomförs effektivt.

Gång- och cykeltrafik

(17) Enligt berättelsen pågår genomförandet av programmet för att främja gång och cykling och målet är att genomföra programmet under denna regeringsperiod.

(18) År 2020 reserverades för understöd till kommunerna inom investeringsprogrammet för gång och cykling 32,9 miljoner euro och år 2021 nästan 30 miljoner euro. Enligt sakkunniga verkar det dock som om åtgärderna för att främja gång och cykling ännu inte är tillräckliga i förhållande till målen för programmet. Programmets mål är ambitiöst och enligt sakkunniga kommer det sannolikt att krävas ytterligare åtgärder för att uppnå det.

(19) Utskottet anser att det är viktigt att se till att de finansiella resurserna räcker till även i fortsättningen och att satsa mer också på underhåll av cykelleder året om.

Beredskap inför klimatförändringen

(20) Enligt utredning bereds uppdateringen av Finlands nationella plan för anpassning till klimatförändringen i ett projekt som leds av jord- och skogsbruksministeriet. Syftet med genomförandet och uppdateringen av anpassningsplanen är att minska de skadliga konsekvenser som klimatförändringen har för bland annat människors säkerhet, hälsa och levnadsförhållanden, naturen och den övriga miljön, näringarna, infrastrukturen och de vitala samhällsfunktionerna. Utskottet anser det vara viktigt att man också inom transportsektorn på ett heltäckande sätt bereder sig på de utmaningar som klimatförändringen medför.

Vidareutveckling av berättelsen

(21) Utskottet anser att klimatårsberättelsen ger en god överblick över situationen och konsekvenserna av åtgärderna. Men den behöver utvecklas så att fokus härefter ligger på de faktorer som har fört utvecklingen i önskad riktning och å andra sidan de faktorer som verkar ställa hinder för måluppfyllelsen. Berättelsen bör innehålla en så allsidig bedömning som möjligt av hur de valda åtgärderna räcker till och vilka effekter de har.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 19/2021 rd

Helsingfors 14.10.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Ano Turtiainen mtf
medlem Paula Werning sd
ersättare Matias Marttinen saml
ersättare Jari Myllykoski vänst
ersättare Jani Mäkelä saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Utlåtande KoUU 19/2021 rd Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Enligt 14 § i klimatlagen ska statsrådet lämna riksdagen en klimatårsberättelse med uppgifter om utsläppsutvecklingen och om hur de mål för minskning av utsläpp som ingår i den klimatpolitiska planen på medellång sikt förverkligats.

Vi instämmer i det som sägs i årsberättelsen och kommunikationsutskottets utlåtande om den, dock med en annan betoning på genomförandet av utsläppsminskningarna inom trafiken. Samlingspartiet anser att alla föreslagna klimatåtgärder ska vara teknikneutrala, dvs. koldioxidutsläppen och den faktiska minskningen av dem är avgörande, inte att det ses som ett egenvärde att försvåra eller gynna en viss transportform eller ett visst drivmedel.

I utlåtandet borde utskottet tydligare betona synvinkeln att det väsentliga inte är till exempel att minska transport prestationen inom privatbilismen, utan att minska de totala utsläppen från trafiken. Därför anser vi att klimatårsberättelsens mål att stoppa ökningen av transport prestationen inom privatbilismen är problematiskt. Vi menar att ett snabbare införande av ny teknik med lägre utsläpp är en effektivare klimatpolitik. Ett av de viktigaste sätten att åstadkomma detta är att fordonsparken förnyas och att utsläppssnåla drivkrafter blir vanligare.

Samlingspartiet anser att det är ett bra mål att fordonsparken ska förnyas. I klimatårsberättelsen konstateras dock att fordonsparken inte har förnyats så snabbt som man hade hoppats. För detta har samlingspartiet i flera av sina alternativa budgetar föreslagit att bilskatten gradvis ska slopas.

I takt med att elbilar och allt mer utsläppssnåla förbränningsmotorer blir vanligare är det viktigt att ny teknik tas i bruk snabbare. I klimatpolitiken föreslås för närvarande en minskning av transport prestationen inom personbilstrafiken som en allmän metod för minskning av utsläppen, men detta är fel politik. En snabbare övergång till en så utsläppssnål fordonstrafik som möjligt skulle vara en bättre politik än att försvåra bilism och höja bränslepriserna. Den grundläggande utgångspunkten för klimatårsberättelsen och klimatpolitiken, att göra livet svårt för bilisterna, är alltså felaktig.

En sådan politik får negativa konsekvenser också med tanke på utbudet av arbetstillfällen och det faktum att det ska vara lönsamt att arbeta. Regeringens utspel om att göra parkering på arbetsplatsen till en beskattningsbar förmån och höja bränsleskatten bidrar till att det blir mindre lönsamt att ta emot arbete. Många låginkomsttagare, till exempel personer som arbetar inom servicebranscherna, överväger hela tiden om det är lönsamt att jobba eller inte. Att använda personbil är för många finländare det enda ändamålsenliga sättet att ta sig till jobbet. Finland behöver inte beslut som försvagar incitamenten att ta emot arbete.

I förhållande till klimatårsberättelsen 2021 går utskottet i sitt utlåtande inte i tillräcklig utsträckning in för att försvara personbilstrafiken, utan synvinkeln är snarare att bilismen ska försvåras. Samlingspartiet anser att det väsentliga inte är att körprestationerna inom personbilstrafiken sjunker, utan att utsläppen börjar minska.

Utlåtande KoUU 19/2021 rd
Avvikande mening 1

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan och

att miljöutskottet föreslår att riksdagen godkänner följande ställningstagande (***Den avvikande meningens förslag till ställningstagande***):

Den avvikande meningens förslag till ställningstagande

Riksdagen förutsätter att regeringen med anledning av berättelsen vidtar åtgärder genom vilka man i klimatpolitiken inte utgår från en minskning av transportprestationen för olika transportformer utan från en kostnadseffektiv minskning av utsläppen med hjälp av den nyaste tekniken och en snabbare förnyelse av fordonsparken.

Helsingfors 14.10.2021

Heikki Autto saml
Janne Heikkinen saml
Jari Kinnunen saml

Utlåtande KoUU 19/2021 rd Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Enligt klimatlagen ska statsrådet årligen lämna riksdagen en klimatårsberättelse med uppgifter om utsläppsutvecklingen och om hur de mål för minskning av utsläpp som ingår i den klimatpolitiska planen på medellång sikt förverkligats. Planen innehåller också en kartläggning av de politiska åtgärderna och en bedömning av läget när det gäller genomförandet av anpassningsplanen. I berättelsen granskas också hur förpliktelserna inom ansvarsfördelningssektorn har uppfyllts och hur de totala utsläppen har utvecklats i förhållande till klimatneutralitetsmålet 2035. Dessutom har EU fattat beslut om att skärpa sitt eget mål för 2030. De lagstiftningsförslag som hänför sig till detta offentliggjordes i juli i år. De åtgärder som vårt land hittills har planerat räcker således inte till för att uppnå det nya strängare utsläppsminskingsmålet. Därför tar regeringen nu in ytterligare åtgärder i den nya klimatpolitiska planen på medellång sikt och i klimat- och energistrategin som är under beredning. Dessa behövs enligt statsrådet både för att nå EU:s mål för 2030 och för att nå regeringens eget klimatneutralitetsmål för 2035.

För det första anser vi sannfinländare att klimatberättelsen innehåller många sådana klimatpolitiska frågor och åtgärder som skulle ha kunnat genomföras både senare och i mindre stramare takt. En av de här frågorna är trafiken, med tillhörande utsläppsminskningar. Vi vill påminna om att de viktigaste genomförda åtgärderna i den klimatpolitiska planen på medellång sikt är distributionsskyldigheten för biodrivmedel som används i trafiken och distributionsskyldigheten för biobrännolja som blandas med lätt brännolja. Sannfinländarna anser att detta krav på distributionsskyldighet i betydande grad ökar kostnaderna för mobilitet och annat för vårt bilburna folk.

Å andra sidan ser vi heller inte positivt på att regeringen har påverkat utsläppen från trafiken också genom beskattning och prissättning av trafiken på så sätt att befolkningen drabbas. I enlighet med regeringsprogrammet har regeringen således höjt punktskatten på transportbränslen betydligt från och med augusti 2020. Enligt regeringsprogrammet bereds under denna regeringsperiod också en skattereform inom trafik och transport, vilket sannolikt kommer att medföra extra kostnader för den bilburna befolkningen och för invånarna på landsbygden.

Slutligen påminner vi också om att kommissionen i somras offentliggjorde sitt eget klimatpaket, som också omfattar transportsektorn. Det är alltså fråga om ett åtgärds paket vars mål är att unionen bland annat med klimat- och energipolitik som förevändning i allt högre grad ska kunna blanda sig i exempelvis medlemsstaternas skogspolitik och hur var och en får använda sin skog. Nu hör skogspolitiken strikt till medlemsländernas bestämmanderätt och så måste det vara även här efter. Dessutom anser vi att bland annat EU-finansieringen av de kommande CAP-åtgärderna riktar för mycket till klimatåtgärder på EU-nivå. Samma problem finns redan inom den nationella finansieringen. Denna stora helhet kan i själva verket ha negativa konsekvenser för många transportföretagare och industribranscher, som redan har utvecklat till exempel ny teknik inom sina egna sektorer. Detta kan också ha stora negativa konsekvenser för skogsindustrins virkesförsörjning och därigenom för sysselsättningen och exportinkomsterna i hela landet.

Utlåtande KoUU 19/2021 rd
Avvikande mening 2

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan och

att miljöutskottet föreslår att riksdagen godkänner ett ställningstagande (***Den avvikande meningens förslag till ställningstagande***):

Den avvikande meningens förslag till ställningstagande

Riksdagen förutsätter att regeringen med anledning av berättelsen vidtar åtgärder genom vilka den upphör med överdrivet strikta klimatpolitiska åtgärder och fattar beslut utifrån de utgångspunkter som betonar sysselsättningsåtgärderna i stället för en överdrivet strikt klimatpolitik.

Helsingfors 14.10.2021

Sheikki Laakso saf
Jani Mäkelä saf
Ano Turtiainen mtf