

Ekonomiutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (RP 53/2023 rd): Ärendet har remitterats till ekonomiutskottet för betänkande och till miljöutskottet för utlåtande.

Utlåtande

Utlåtande har lämnats av

- miljöutskottet MiUU 17/2023 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Nicoleta Kaitazis, arbets- och näringsministeriet
- specialsakkunnig Harri Haavisto, arbets- och näringsministeriet
- professor Jyri Seppälä, Klimatpanelen
- chef för samhällsrelationer Juha Ala-Huikko, Gasum Ab
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Abp
- chef för samhällsrelationer Vilhartin Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- verkställande direktör Herkko Plit, P2X Solutions
- forskarprofessor Mikko Pihlatie, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- branschchef Tage Fredriksson, Bioenergia ry
- verksamhetsledare Anna Virolainen-Hynnä, Biokretslopp och Biogas Finland rf
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- kommunikationsministeriet
- miljöministeriet
- Statens ekonomiska forskningscentral
- Energimyndigheten
- St1 Nordic Oy
- Centrallaget för Handelslagen i Finland
- UPM-Kymmene Abp

Betänkande EkUB 10/2023 rd

- Bilimportörerna och -industrin rf
- Climate Leadership Coalition ry
- Finlands näringsliv rf
- Centralhandelskammaren
- Konsumentförbundet ry
- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- Turism- och Restaurangförbundet rf
- Finlands naturskyddsförbund rf
- Företagarna i Finland rf.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport ändras. Bakgrunden till förslaget är skrivningarna om distributionsskyldigheten i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering och genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Enligt propositionen sänks distributionsskyldigheten för 2024 till 13,5 procent. Dessutom föreslås det att tilläggsskyldigheten för 2024 sänks till 2 procentenheter och tilläggsskyldigheten för 2025 sänks till 3 procentenheter. Ändringarna syftar till att dämpa prisstegringen på drivmedel.

Med anledning av ett motiverat yttrande från Europeiska kommissionen till Finland föreslås lagen få bestämmelser om att den andel biodrivmedel och biogas som framställs av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning gradvis ska sänkas till noll procent.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Bakgrund och mål

Bakgrunden till propositionen är regeringsprogrammets skrivningar om distributionsskyldigheten för trafiken samt det så kallade RED II-direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, som ska genomföras nationellt. I enlighet med regeringsprogrammet ska distributionsskyldigheten fortsatt vara 13,5 procent 2024. Åren 2025—2027 ska den stegvis höjas måttligt. Ett av de viktigaste syftena med propositionen är att påverka drivmedelspriserna.

Åtgärderna i regeringsprogrammet ska genomföras i två faser så att det allmänna målet för distributionsskyldigheten för 2024 och tilläggsskyldigheten för 2024 ändras i den första fasen. Av lagtekniska skäl ändras samtidigt tilläggsskyldigheten för 2025.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

När det gäller genomförandet av RED II-direktivet hänför sig förslaget till ett motiverat yttrande som Finland mottagit. Genom yttrandet har kommissionen fortsatt sitt tidigare överträdelseförfarande som gäller genomförandet av direktivet. Kommissionen har i sitt motiverade yttrande ansett att Finland inte har införlivat bland annat andra stycket i artikel 26.2. Det gäller en gradvis sänkning av andelen bränslen med hög så kallad ILUC-risk till noll senast den 31 december 2030.

Ekonomiutskottet anser lagförslaget vara motiverat och lämpligt och tillstyrker det därför utan ändringar.

Förslagets konsekvenser

Jämfört med det nuvarande rättsläget minskar förslaget distributionsskyldigheten från 28 procent till 13,5 procent 2024. Samtidigt sjunker nivåerna för tilläggsskyldigheten 2024 och 2025 till två respektive tre procentenheter. Till lagen fogas en sänkingsplan för bränslen med hög ILUC-risk. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

Konsekvenser för drivmedelspriserna och distributörerna. En höjning av distributionsskyldigheten enligt den gällande lagen till 28 procent 2024 beräknades leda till en höjning av pumppriset på diesel med cirka 17 cent och på bensen med cirka 15 cent. Tilläggsskyldighetens andel av priset är cirka fyra cent per liter. Syftet med de ändringar som nu föreslås är att undvika denna pris-höjning. Förslaget minskar distributörernas kostnadstryck och dämpar den vägen höjningen av konsumentpriserna. Förslaget bedöms å andra sidan ha negativa konsekvenser för investeringarna i RFNBO (förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung) och biodrivmedel, vilket granskas separat nedan. Ekonomiutskottet anser att bestämmelserna om distributionsskyldighet i detta skede är ett viktigt sätt att påverka pumppriserna på bränslen, men påpekar samtidigt att uppnåendet av förslagets mål också är förenat med osäkerhetsfaktorer, eftersom priserna samtidigt påverkas av många andra faktorer, såsom priset på råolja.

Hur hushållen påverkas. Syftet med sänkningen av distributionsskyldigheten är för det första att underlätta situationen för bilburna hushåll. Utan en sänkning av distributionsskyldigheten skulle de årliga bränslekostnaderna stiga med uppskattningsvis 114 euro för en genomsnittlig bensindriven personbil och med uppskattningsvis 200 euro för en genomsnittlig dieseldriven personbil, räknat enligt den genomsnittliga årliga mängden körning. Det bör dessutom noteras att bränslekostnadernas betydelse och storlek och därmed också konsekvenserna av den nu föreslagna regleringen varierar betydligt mellan olika konsumentgrupper: i den lägsta inkomstklassen använder de bilburna hushållen mer än 10 procent av sina inkomster till bränslekostnader, i den högsta inkomstklassen används omkring 3 procent av inkomsterna för bränslekostnader. I de högsta inkomstklasserna är det visserligen i regel vanligare att äga bil och antalet körda kilometer ökar med inkomsterna.

Företag inom transportbranschen och annan näringsverksamhet. Propositionen har positiva effekter särskilt för företag inom transportbranschen. Enligt bedömningar av Finlands Transport och Logistik rf (SKAL) utgör bränslekostnaderna omkring 30 procent av kostnaderna inom lastbils- och paketbilstrafiken. För fordonskombinationer kan bränslekostnadernas andel överstiga 34 procent. Dieselskostnaderna för godstransporten på landsvägarna väntas öka med cirka 221 miljoner euro om dessa ändringar inte genomförs. När logistikkostnaderna dämpas kan det även i

Betänkande EkUB 10/2023 rd

vidare bemärkelse bedömas ha konsekvenser för Finlands konkurrenskraft och prisnivå. Den föreslagna sänkningen av distributionsskyldigheten kan bedömas ha positiva konsekvenser också för turismen, där bilismen är viktig.

Konsekvenser för de offentliga finanserna. Förslaget beräknas öka statens skatteinkomster med cirka 146 miljoner euro: fossila bränslen, som skulle användas mer i och med förslaget, har en högre skattenivå än förnybara drivmedel. Å andra sidan minskar enligt utredning statens skatteinkomster med 168 miljoner euro till följd av det samtidigt aktuella förslaget till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen, genom vilket avsikten är att i förväg kompensera för de höjningar av pumppriserna som detta medför. Utskottet fäster samtidigt uppmärksamhet vid ökningen av statens utgifter i anslutning till de ökande utsläppen, vilket skulle orsakas av anskaffningen av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter, om kompenserande åtgärder för minskning av utsläppen inte vidtas. Enligt den exempelkalkyl som ingår i propositionen är kostnadseffekten av engångsnatur mellan 50 och 480 miljoner euro, medan priset på utsläppsenheter är mellan 30 och 300 euro per ton koldioxid. I detta skede finns det inga uppgifter om antalet utsläppsenheter som finns på marknaden eller om priset på dem. Enligt propositionen finns det inte tillräckligt med uppgifter tillgängliga för att göra närmare bedömningar.

Konsekvenser för miljön. Miljöutskottet har i sitt utlåtande (MiUU 17/2023 rd) bedömt propositionen utifrån miljökonsekvenserna i enlighet med sitt fackområde. Utskottet noterar att distributionsskyldigheten inom transportsektorn har blivit den viktigaste politiska åtgärden för att minska utsläppen från trafiken. Enligt propositionens bedömning av miljökonsekvenserna ökar sänkningen av distributionsskyldigheten från 28 procent till 13,5 procent kalkylmässigt utsläppen från trafiken med cirka 1,6 miljoner ton 2024. Trafiken står för omkring 37 procent av utsläppen från ansvarsfördelningssektorn och 21 procent av de totala utsläppen, vilket innebär att den har stor betydelse för utsläppsminskningarna inom hela ansvarsfördelningssektorn. En lindring av distributionsskyldigheten kan således enligt miljöutskottet äventyra uppnåendet av ansvarsfördelningssektorns utsläppsminskningssmål enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning (50 procent av 2005 års nivå fram till 2030).

Vid planeringen av klimatpolitiken och i synnerhet i klimatplanen på medellång sikt (Kaisu) har man räknat med att utsläppsminskningarna i betydande grad är beroende av att distributionskyldigheten höjs. Ändringen av distributionsskyldigheten påverkar således inte bara trafiken utan också uppnåendet av målet att minska utsläppen inom hela ansvarsfördelningssektorn. Ekonomiutskottet anser i likhet med miljöutskottet att en övergripande granskning av genomförandet av åtgärderna för utsläppsminskning är mycket viktig och att kompenserande åtgärder för att påskynda minskningen av utsläppen från trafiken bör utredas vid behov.

Investeringar, syntetiska bränslen och biogas

Ekonomiutskottet har bedömt propositionen också med tanke på investeringar och en konsekvent reglering. Vid sidan av utsläppsminskningarna är det andra centrala målet med distributionskyldigheten att skapa efterfrågan på förnybara bränslen och på så sätt uppmuntra också till investeringar i anslutning till dem. Med tanke på detta är det viktigt att regleringen är bestående och utvecklas konsekvent. Också miljöutskottet har i sitt utlåtande behandlat förslaget ur denna syn-

Betänkande EkUB 10/2023 rd

vinkel. Ekonomiutskottet anser i likhet med miljöutskottet att osäkerheten kring utvecklingen av distributionsskyldigheten kan leda till att de investeringar som stöder låga utsläpp inom transportsektorn skjuts upp och att utsläppen således utvecklas negativt.

Framför allt med hänsyn till investeringar och en konsekvent reglering har utskottet också bedömt möjligheten att inte ändra tilläggsskyldigheten enligt 5 § 4 mom. i den gällande lagen. Sänkningen av tilläggsskyldigheten enligt propositionen från 4 till 2 procentenheter kan bedömas ha en negativ inverkan särskilt på investeringar i syntetiska bränslen, så kallade RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin), samt på utsikterna för efterfrågan och tillväxt inom biogasbranschen.

Ekonomiutskottet betonar att det primära målet för den aktuella propositionen är att påverka pumppriserna på drivmedel för att de ovan nämnda konsekvenserna för konsumenter och företag ska uppnås. Utgångspunkten för propositionen är en bedömning enligt vilken den prisstegring som följer av tilläggsskyldigheten enligt den gällande lagstiftningen är cirka 4 cent per liter. Den aktuella ändringen av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (RP 36/2023 rd) kan visserligen enligt utredning väga upp pumppriseffekterna av att tilläggsskyldigheten inte ändras. Trots det anser ekonomiutskottet att en sänkning av tilläggsskyldigheten bättre säkerställer att förslagets syfte uppnås med beaktande också av regleringens eventuella konsekvenser för skatteutfallet och priserna på de drivmedel som omfattas av tilläggsskyldigheten. Även om propositionens allmänna mål att förhindra en höjning av nivån på pumppriserna nås, kan det i vilket fall som helst bedömas att uteblivna ändringar i tilläggsskyldigheten höjer pumppriserna jämfört med den reglering som föreslås i propositionen.

Ekonomiutskottet anser att det med tanke på tillväxt- och utvecklingsutsikterna för branschen är viktigt att regeringen har utfäst sig att stegvis höja distributionsskyldigheten 2025—2027. Samtidigt är det viktigt särskilt med tanke på tryggandet av investeringar i syntetiska bränslen att RED III-direktivet, som ska genomföras nästa år, förutsätter att andelen RFNBO av de bränslen som används i trafiken är en procentenhet 2030. En anknytande minimiskyldighet kommer att tas in i distributionsskyldigheten i samband med det nationella genomförandet av direktivet vid ingången av 2025. Även om den nu föreslagna sänkningen av tilläggsskyldigheten inte är fördelaktig med tanke på en konsekvent reglerings- och investeringsmiljö, kan det bedömas att den särskilda skyldighet som följer av direktivet redan nu bidrar till att skapa utsikter för framtida investeringar i branschen.

Särskilda frågor

Möjlighet att överföra överskridning. Ekonomiutskottet har också bedömt möjligheten att i lagstiftningen inkludera en möjlighet till överskridning av distributionsskyldigheten 2024 fullt ut fram till 2025. Detta har inte föreslagits i propositionen; den gällande lagstiftningen tillåter redan nu att en överskridning med 30 procent överförs till följande år. Dessutom är biodrivmedel globala produkter som distributörerna kan sälja också till marknader utanför Finland. Utgångspunkten i propositionen är att en möjlighet att överföra överskridning fullt ut kan bli ett incitament för bolagen att distribuera mer förnybara bränslen än vad skyldigheten innebär, vilket kan ha en pris-höjande effekt.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

RRF-bidrag. Ekonomiutskottet har också granskat frågan om de eventuella konsekvenserna av den föreslagna sänkningen av distributionsskyldigheten för bidraget enligt EU:s facilitet för återhämtning och resiliens (RRF). Färdplanen för fossilfria transporter är en av de reformer som ingår i Finlands plan för återhämtning och resiliens (RRP). Ett av de viktigaste rapporterade besluten om minskning av utsläppen på nationell nivå är lagstiftningen om distributionsskyldighet inklusive de ändringar som trädde i kraft den 1 januari 2023. Enligt EU:s RRF-förordning väger reformerna tungt i planen, och om målen för reformerna inte uppnås kan det leda till betydande inkomstbortfall trots att reformerna inte medfört några kostnader. Ekonomiutskottet påpekar att om reformen av färdplanen för fossilfria transporter inte genomförs helt och hållet, skulle det leda till inkomstbortfall för Finland. Det är dock svårt att i detta skede uppskatta inkomstbortfallets omfattning.

Bränslen med hög ILUC-risk. Direktivet om förnybar energi förutsätter att bränslen med så kallad hög ILUC-risk begränsas till en mängd som motsvarar förbrukningen 2019. Om någon ny råvara uppfyller kriterierna i den delegerade rättsakten och denna råvara har använts som råvara för distribuerat bränsle i Finland 2019, kommer sänkingsplanen för bränslen med hög ILUC-risk att bli tillämplig.

Den föreslagna ändringen gällande bränslen med hög ILUC-risk påverkar enligt propositionen inte distributörerna. Den nationella lagstiftningen medför enligt uppgift redan nu att palmoljebaserade förnybara bränslen som klassas som bränslen med hög ILUC-risk inte alls kan distribueras i Finland. Även om någon ny råvara framöver tas med i förteckningen, har konsekvenserna för både distributörerna och pumppriserna bedömts bli små, eftersom både livsmedels- och fodergrödornas andel av Finlands distributionsskyldighet redan nu är relativt liten.

Sammanfattande synpunkter

Finlands åtagande att minska utsläppen med 50 procent inom ansvarsfördelningssektorn fram till 2030 är utmanande. Ekonomiutskottet noterar att det än så länge är osäkert hur Finland kommer att nå målet. Utskottet ser också med oro på det faktum att utan kompenserande åtgärder för utsläppsminskning kan högre utsläpp öka statens utgifter för anskaffning av utsläppsenheter för ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter. Effektens omfattning beror på priset på ansvarsfördelningssektorns utsläppsenhet mellan EU:s medlemsländerna. Priset är för tillfället förenat med stora osäkerhetsfaktorer. I detta skede finns det inte heller någon mer exakt uppskattning av sannolikheten för eller omfattningen av kostnaderna för statsfinanserna.

Ekonomiutskottet betonar att de klimatpolitiska åtgärderna utgör en helhet på både EU-nivå och nationell nivå, där det väsentliga är att granska de samlade konsekvenserna av lagstiftningen och politikåtgärderna. Med tanke på investeringar är det också viktigt att regleringen är konsekvent och kontinuerlig. Även om sänkningen av distributionsskyldigheten inte kan anses problemfri med tanke på investeringsmiljön och klimatmålen, ökar förutsägbarheten de närmaste åren av att nivåerna för skyldigheten 2025—2027 har skrivits in i regeringsprogrammet.

Inflationsutvecklingen under de senaste åren både i fråga om energiprodukter och på ett bredare plan har lett till betydande utmaningar både för konsumenterna och för Finlands logistiska kon-

Betänkande EkUB 10/2023 rd

kurrenskraft och samhällsekonomi. Ekonomiutskottet anser att den föreslagna regleringen är ett motiverat sätt att reagera på dessa utmaningar. Ekonomiutskottet anser det vara viktigt att man genom de åtgärder som ingår i regeringsprogrammet, såsom nivån för distributionsskyldigheten, införandet av flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten, kopplingen mellan el för transport och distributionsskyldigheten samt beskattningen av bränslen skapar trovärdiga utsikter för en skälig prisnivå på bränslen, uppnående av klimatmålen och främjande av investeringar.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ekonomiutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 53/2023 rd utan ändringar.

Helsingfors 28.11.2023

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Sakari Puisto saf
vice ordförande Ville Kaunisto saml
medlem Kaisa Garedeu saf
medlem Lotta Hamari sd
medlem Antti Kangas saf
medlem Mai Kivelä vänst
medlem Katri Kulmuni cent
medlem Helena Marttila sd
medlem Timo Mehtälä cent
medlem Matias Mäkynen sd
medlem Pia Sillanpää saf (delvis)
medlem Joakim Strand sv
medlem Sinuhe Wallinheimo saml
medlem Juha Viitala sd
ersättare Aleksi Jäntti saml
ersättare Juha Mäenpää saf.

Sekreterare var

utskottsråd Lauri Tenhunen.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 1

Reservation 1

Motivering

I proposition RP 53/2023 rd föreslås det att lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport ändras. Bakgrunden till förslaget är skrivningarna om distributionsskyldigheten i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering och genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Enligt propositionen sänks distributionsskyldigheten för 2024 till 13,5 procent. Dessutom föreslås det att tilläggsskyldigheten för 2024 sänks till 2 procentenheter och tilläggsskyldigheten för 2025 sänks till 3 procentenheter. Ändringarna syftar till att dämpa prisstegringen på drivmedel.

År 2022 kom man överens om en temporär sänkning av distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel 2022—2023. Samtidigt beslutade man att skärpa distributionsskyldigheten över den ursprungliga skyldigheten 2024—2030 så att den ökning av utsläppen som orsakas av den temporära sänkningen kan kompenseras. Den nya lagen om distributionsskyldighet trädde i kraft den 1 januari 2023. Enligt den gällande lagen stiger distributionsskyldigheten till 28 procent 2024 och till 34 procent 2030. Distributionsskyldigheten är en av de viktigaste åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken och hela ansvarsfördelningssektorn och för att fullgöra skyldigheten enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning.

Finland har som en del av EU-förpliktelserna åtagit sig att halvera utsläppen från trafiken jämfört med 2005 års nivå fram till 2030. Höjningen av distributionsskyldigheten spelar en viktig roll i åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken. Distributionsskyldighetens betydelse beror i första hand på dess effektivitet när det gäller att åstadkomma säkra utsläppsminskningar. Sänkningen av distributionsskyldigheten äventyrar allvarligt Finlands klimatmål. Sänkningen ökar förbrukningen av fossila bränslen i trafiken med cirka 20 procent. I verkligheten är effekten ännu större eftersom det sjunkande bränslepriset å ena sidan ökar efterfrågan, dvs. ökar trafikarbetet, och å andra sidan minskar incitamenten för att övergå till fordon med lägre utsläpp och effektivare organisera körningarna vid transporter. Enligt propositionen beräknas sänkningen av distributionsskyldigheten från 28 procent till 13,5 procent 2024 leda till att utsläppen från trafiken ökar med 1,6 miljoner ton. Effekten är med andra ord mycket betydande, med tanke på att utsläppen från transportsektorn uppgår till cirka 10 miljoner ton per år. Utifrån de modeller som VTT tagit fram 2022—2023 kan man uppskatta att ändringen av distributionsskyldigheten med en procentenhet innebär en förändring på cirka 0,1 miljoner ton i utsläppen från trafiken.

Finlands klimatpanel bedömer i sitt utlåtande till ekonomiutskottet att åtgärderna för att bromsa distributionsskyldigheten ökar utsläppen med 4,5 miljoner ton 2024—2027 i jämförelse med den gällande lagstiftningen. Kombinerat med regeringens övriga propositioner hotar utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn 2030 vara 3 miljoner ton större än vad Finlands mål förutsätter. Klimatpanelen rekommenderar att distributionsskyldigheten höjs måttligt från och med 2024, särskilt för att säkerställa att målet för ansvarsfördelningssektorn 2030 uppnås.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 1

Vi föreslår att distributionsskyldigheten höjs med 3 procentenheter varje år, redan från och med 2024. Distributionsskyldigheten är således 16,5 procent 2024, 19,5 procent 2025, 22,5 procent 2026, 25,5 procent 2027, 28,5 procent 2028, 31,5 procent 2029 och 34,5 procent från och med 2030. Tilläggsskyldigheten sänks inte, utan den förblir på samma nivå som i den gällande lagen: 4 procent 2025 och 6 procent efter 2025. (*Reservationens ändringsförslag*)

I regeringsprogrammet för Petteri Orpos regering anges nivåer för distributionsskyldigheten endast fram till 2027.

Enligt SDP-modellen skulle klimatutsläppen 2030 vara cirka 1 miljon ton lägre än i det alternativ som regeringen föreslagit, och utsikterna skulle vara mer långvariga.

Enligt utredningstjänstens kalkyl skulle effekten av SDP:s modell på drivmedelspriserna vara 3–4 cent per liter. Dessutom är tilläggsskyldighetens andel av prisökningen cirka 4 cent per liter enligt arbets- och näringsministeriets svar till ekonomiutskottet. Således kan man uppskatta att SDP-modellen höjer pumppriserna med cirka 7–8 cent per liter. Men samtidigt skulle det ge utsikter för stabilitet i investeringsmiljön och mer realistiska möjligheter att nå klimatmålen. Propositionen medför enligt Bioenergi rf:s yttrande en genomsnittlig besparing på cirka 114 euro per år för bensinbilmförare och cirka 200 euro per år för dieselmotorbilmförare.

Regeringen bör lägga fram en uppdaterad plan över konsekvenserna av att utsläppsminskningarna i trafiken bromsas upp för att klimatmålen för ansvarsfördelningssektorn ska nås så kostnadseffektivt som möjligt under detta årtionde. (*Uttalande 1*)

Hur ändringarna i distributionsskyldigheten påverkar investeringar

I sitt regeringsprogram lovar regeringen att investeringsmiljön för avancerade förnybara och syntetiska bränslen samt biogas säkerställs. I de sakkunnigyttranden som lämnats till ekonomiutskottet uttrycks stor oro över hur regeringens politik påverkar förhållandena för företagens investeringar. Med tanke på Finlands framgång är det ytterst viktigt att locka hit företag för grön teknologi som stöder den ekonomiska tillväxten, välfärden och sysselsättningen. En stabil och förutsägbar investeringsmiljö skapar attraktionskraft när det gäller företag. Stöd i initialskedet eller en ökande efterfrågan, till exempel i form av bindande lagstiftning, är ett av de viktigaste kriterierna när nya industriinvesteringar görs och är ofta en förutsättning för uppkomsten av en marknad. Regeringens politik motverkar detta när distributionsskyldigheten för 2024 sänks och nivån på distributionsskyldigheten blir beroende av lagberedning från och med 2025 samtidigt som nivåerna från och med 2027 inte anges. Den sänkning av tilläggsskyldigheten som regeringen föreslår är absurd, eftersom den endast har en begränsad inverkan på priset men minskar efterfrågan på avancerade fraktioner. Tilläggsskyldighetens andel av prisökningen är cirka fyra cent per liter.

Ute i världen råder det hård konkurrens om investeringsprojekt inom grön industri. Vi måste nu ta hand om vår investeringsmiljö, och regeringen bör inte genom sin egen politik öka osäkerheten. Finland planerar för närvarande en betydande mängd ny vindkraftskapacitet, men utsikterna för industrin är dimmiga, och för att säkerställa att planerna realiserar bör man också främja framväxten av ny grön industri i Finland.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 1

Övriga konsekvenser för statsfinanserna

Sänkningen av distributionsskyldigheten är förenad med statsfinansiella risker och svårförutsägbara kostnader. Enligt arbets- och näringsministeriets uppskattning kan utsläppsökningen 2024 utan kompenserande utsläppsminskningsåtgärder under de kommande åren öka statens utgifter genom anskaffning av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter med 50—480 miljoner euro på engångsbasis. Dessutom har det i de sakkunnigbedömningar som lämnats till ekonomiutskottet uttryckts oro över att Finland kan bli tvunget att betala tillbaka RRF-stöd som hänför sig till EU:s facilitet för återhämtning och resiliens, om uppnåendet av de överenskomna mellanliggande målen äventyras. Utsläppsminskningsbanan, som leder till en halvering av utsläppen från trafiken 2030, är också en av de reformer som ingår i Finlands plan för återhämtning och resiliens (RRP). Genomförandet av planen ska rapporteras till kommissionen i begäran om utbetalning av RRF-finansiering.

Mer klimatåtgärder behövs för ansvarsfördelnings- och markanvändningssektorn

Höjning av distributionsskyldigheten för biobrännolja

I klimatplanen på medellång sikt (Statsrådets redogörelse: Den klimatpolitiska planen på medellång sikt — Mot ett klimatneutralt samhälle 2035, SRR 4/2022 rd) och i den nationella klimat- och energistrategin (Statsrådets redogörelse: Klimatneutralt Finland 2035 — den nationella klimat- och energistrategin, SRR 6/2022 rd) står det att distributionsskyldigheten för biobrännolja i lätt brännolja ska höjas till 30 procent senast 2030. Växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner uppgick 2022 till 2,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket motsvarar cirka 9 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn och motsvarar samma nivå som under tidigare år. Utsläppen väntas i fortsättningen minska till följd av elektrifieringen och den ökande distributionsskyldigheten för andelen biobrännolja i lätt brännolja. Dessutom kan användningssätten inverka på utsläppen. En höjning av distributionsskyldigheten för biobrännolja från 3 procent till 30 procent kan enligt nuvarande bedömningar höja priset på lätt brännolja med cirka 27 procent. Syftet med höjningen är att minska utsläppen med uppskattningsvis 0,5 miljoner ton.

Enligt den lag som trädde i kraft 2019 (418/2019) är distributionsskyldigheten för biobrännolja i lätt brännolja 3 procent 2021 och stiger till 10 procent fram till 2028, då inverkan på de årliga utsläppen är cirka 0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. SDP anser att andelen biobrännolja i lätt brännolja stegvis måste höjas till 30 procent fram till 2030 och att regeringen snarast måste inleda beredningen av detta. (*Uttalande 2*)

En nationell utsläppshandel för transporter

Också Europeiska unionen har betonat vikten av att minska utsläppen från trafiken för att klimatmålen ska nås. Under den här parlamentsperioden har förhandlingar förts om att inrätta en EU-omfattande utsläppshandel för bränslen som används inom vägtrafiken och vid separat uppvärmning av byggnader. Det föreslagna systemet gäller bränsledistributörerna och utsläppstaket skärps med tiden. Systemet ska ersätta distributionsskyldigheten.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 1

Klimatpanelen har i sin utredning övervägt möjligheten att införa en nationell utsläppshandel för transportsektorn och olika alternativ till den. SDP anser att en nationell utsläppshandel bör beredas under regeringsperioden för Petteri Orpos regering för att målen för minskning av utsläppen från trafiken ska nås 2030. Om införandet av en utsläppshandel för trafiken och uppvärmningen inom EU fördröjs hinner utsläppshandeln inte bidra till att Finlands nationella utsläppsminskningsmål nås. Enligt klimatpanelen är systemet på EU-nivå knappast tillräckligt dimensionerat för att hjälpa Finland att nå sina reduktionsmål, så ytterligare åtgärder behövs i vilket fall som helst. Handeln med utsläppsrätter för vägtransporter har genomförts ute i världen i flera länder och program, så det finns redan fakta om hur den fungerar.

SDP föreslår att regeringen påskyndar en totalreform av finansieringen och beskattningen av trafiken. I samband med reformen ska en hållbar finansieringsnivå och utsläppsminskning inom transportsektorn säkerställas. Som alternativ måste det också utredas om det finns möjlighet att nationellt införa utsläppshandel inom transportsektorn. (*Uttalande 3*)

Övriga åtgärder för minskning av utsläpp inom ansvarsfördelnings- och markanvändningssektorn

Under Sanna Marins regeringsperiod stöddes utvecklingen av laddningsinfrastrukturen för husbilar och arbetsplatser samt anskaffning av renodlade elbilar, el- och gasdrivna paketbilar och el- och gasdrivna lastbilar samt konvertering av fordon till etanol- och gasdrift. Dessutom genomfördes en utsläppsbaserad reform av beskattningen av anställningsförmåner inom trafiken, slopades bilskatten på renodlade elbilar, genomfördes en kampanj för skrotningspremie, anvisades finansiella resurser för projekt kring investeringar i infrastruktur för gång och cykling i kommunerna samt genomfördes klimatbaserat stöd för kollektivtrafiken. Dessa stöd bör fortsätta under den nuvarande perioden.

Minskad användning av fossila bränslen vid uppvärmning av bostäder

Utsläppen från individuell uppvärmning minskas framför allt genom att man avstår från oljeuppvärmning och går in för utsläppssnåla lösningar. Omställningen stöds med investeringsbidrag och hushållsavdrag. Men regeringen fortsätter inte att stödja renovering av uppvärmningen i hushåll och föreslår inga alternativa åtgärder. Därför äventyras minskningen av koldioxidutsläppen från boendet.

Energiunderstöden till bostadshus har haft en hävstångseffekt på 4,8. Med ett understöd på en miljon euro åstadkoms alltså energirenoveringar till ett värde av 4,8 miljoner euro och arbete som omfattar 56 årsverken. Sedan december 2021 har priset på en utsläppsrätt hållit sig kring 80–90 euro. Ur statens synvinkel blir priset på ett ton koldioxid minskat med energiunderstöd för bostadshus 15 euro i flervåningshus och 20 euro i småhus, när renoveringens effekt antas finnas kvar i 25 år. Priset på ett ton koldioxid, minskat med stöd för att avstå från oljeuppvärmning, blir 28 euro enligt samma antaganden.

Understödet återbetalar sig således genom att för reparationsprojekt ge staten lika mycket pengar tillbaka i direkta inkomstskatter och indirekta mervärdesskatter. SDP anser att hushållen bör få

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 1

stöd för renoveringar som gäller energi och uppvärmning på samma sätt som under Sanna Marins regeringsperiod.

Klimatåtgärder inom markanvändningssektorn

I EU:s klimatlagstiftning vidtas utsläppsåtgärder inom tre sektorer: ansvarsfördelningssektorn (inkl. transporter), utsläppshandeln inom sektorn och markanvändningssektorn (den s.k. LU-LUCF-sektorn). Markanvändningssektorn i Finland har sedan år 1990 producerat en betydande nettosänka. År 2021 visade det sig att förmågan att binda koldioxid i marken och skogarna, dvs. kolsänkan, hade minskat så att Finlands mål 2025 riskeras om kolsänkan inte ökas. Denna information försatte Finlands klimatpolitik i en helt ny situation, eftersom klimatneutralitetsmålet 2035 kraftigt stöder sig på balansen mellan utsläpp och sänkor. Minskningen av sänkan inom markanvändningssektorn innebär att det inte är möjligt att uppnå koldioxidneutralitet utan betydande tilläggsåtgärder. Dessutom verkar det mycket osannolikt att flexibiliteten inom markanvändningssektorn kan utnyttjas i genomförandet av planen Kaisu inom ansvarsfördelningssektorn.

Våtmarksodling och fortsatt stöd för beskogning av impedimentmark

Systemet med stöd för beskogning av impedimentmark trädde i kraft vid ingången av 2021, och privata skogsägare har kunnat söka stöd hos Finlands skogscentral sedan mars 2021. Enligt uppgifter från skogscentralen har 2534 beslut om beskogningsstöd fattats fram till den 16 oktober 2023 och de godkända ansökningarna om beskogningsstöd omfattar sammanlagt 5 320 hektar. Om den årliga beskogningsytan på impedimentmark i Finland är 3 000 hektar per år från och med 2021 under de 15 följande åren, dvs. sammanlagt 45 000 hektar, minskar växthusgasutsläppen jämfört med tidigare markanvändning med i genomsnitt 0,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år fram till 2035. Stödsystemet är temporärt, det vill säga lagen om stöd för beskogning är i kraft till utgången av 2023. I enlighet med skrivningarna i bilagan till regeringsprogrammet bereds ingen fortsättning av stödsystemet från ingången av 2024, utan stödordningen för beskogning slopas. Slopandet av kostnadseffektiva åtgärder inom markanvändningssektorn ger fel signal om åtagandena gällande klimatmålen, i synnerhet som man i regeringsprogrammet inte har kommit överens om kompensationsåtgärder. Genomförandet av klimatplanen för markanvändningssektorn förutsätter att beskogningsstödet fortsätter. SDP anser att stödet för beskogning av impedimentmark bör fortsätta och regeringen måste snarast bereda en fortsättning på den temporära lagen.

Åtgärderna för att minska utsläppen från torvmarker kan genomföras utan att livsmedelsförsörjningen riskeras, och åtgärderna är mycket kostnadseffektiva. Som exempel kan vi nämna våtmarksodling, där vattenytan höjs och på så sätt förhindras nedbrytning av torv och det är en effektiv åtgärd mot klimatutsläpp. I Finland finns cirka 30 000 hektar torvmarker som inte odlas. Det vore därför lämpligt att nyttja denna sektor till att producera biomassa och uppnå utsläppsminskningar. Dessutom bör avskogningen och i synnerhet åkerröjningen på torvmarker minskas. SDP föreslår i sin alternativa budget att en avgift för ändrad markanvändning införs snabbt och att stödet för våtmarksodling återinförs. Redan en måttfull avgift för ändrad markanvändning bedöms ha stor inverkan till exempel på åkerröjning på torvmarker. Växthusgasutsläppen från avskogning är cirka 3 miljoner ton per år.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 1

Om vi inte når målet för sänkorna inom markanvändningssektorn innebär det enligt EU-lagstiftningen att utsläppsminskningsåtgärder överförs till ansvarsfördelningssektorn enligt en bötesko-efficient. Om och när nu också utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn står på spel, är det särskilt viktigt att åtgärder vidtas för att stärka sänkan inom markanvändningssektorn och att klimatplanen för markanvändningssektorn uppdateras snabbt. (*Uttalande 4*)

Minskade utsläpp från jordbruket

Åtgärder för att minska utsläppen från jordbruket vidtas både inom ansvarsfördelningssektorn (arbetsmaskiner) och inom markanvändningssektorn (utsläpp från marker). SDP föreslår att ambitionsnivån höjs betydligt i åtgärderna för att minska utsläppen från jordbruket. Regeringen Marins mål för att minska utsläppen från jordbruket med 29 procent återinförs och styrningen och finansieringen av klimatåtgärderna inom jordbrukssektorn fastställs snarast. (*Uttalande 5*)

Utdelning eller återbäring av koldioxidskatter

Med hjälp av ett system för utdelning från koldioxidskatter kan den ojämna fördelningen av energi- och koldioxidskatterna mellan olika inkomstklasser och personer som bor i olika områden jämnas ut. Systemet används till exempel i Schweiz och Österrike. Det är alltså en inkomstöverföringsmodell som minskar de regressiva miljöskatternas effekter som ökar inkomstskillnaderna. Med hjälp av den kan man också garantera hållbarheten i de offentliga finanserna när de skatteinkomster som är kopplade till koldioxidinnehållet sjunker när utsläppen minskar. Utdelnings- eller återbäringsbeloppet kan variera till exempel beroende på bostadsort, familjens storlek eller inkomstnivå. SDP föreslår att det inleds en utredning om hur ett system för återbäring av koldioxidbaserade skatteintäkter kan genomföras i Finland. (*Uttalande 6*)

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner lagförslaget enligt betänkandet, men ändrar 5 § 1 mom. och stryker 5 § 4 mom. 2 punkten (Reservationens ändringsförslag), och

att riksdagen godkänner sex uttalanden (Reservationens förslag till uttalanden).

Reservationens ändringsförslag

5 §

Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera förnybara drivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den mängd motorbensin, dieselolja, naturgas, biodrivmedel, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung som distributören levererat till konsumtion (*distributionsskyldighet*) ska de förnybara drivmedlens andel vara minst

Betänkande EkUB 10/2023 rd
Reservation 1

- 1) 20,0 procent år 2020,
- 2) 18,0 procent år 2021,
- 3) 12,0 procent år 2022,
- 4) 13,5 procent år 2023,
- 5) 16,5 procent år 2024,
- 6) 19,5 procent år 2025,
- 7) 22,5 procent år 2026,
- 8) 25,5 procent år 2027,
- 9) 28,5 procent år 2028,
- 10) 31,5 procent år 2029,
- 11) 34,5 procent år 2030 och därefter.

(4 mom som i gällande lag)

Reservationens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att regeringen snabbt uppdaterar planen om vilka konsekvenser den avtagande minskningen av utsläppen från trafiken har för att klimatmålen för ansvarsfördelningssektorn ska nås så kostnadseffektivt som möjligt under detta årtionde.*
- 2. Riksdagen förutsätter att andelen bibrännolja i brännolja stegvis måste höjas till 30 procent fram till 2030 och att regeringen snarast måste inleda beredningen av detta.*
- 3. Riksdagen förutsätter att regeringen påskyndar en totalreform av finansieringen och beskattningen av trafiken. I samband med reformen ska en hållbar finansieringsnivå och utsläppsminskning inom transportsektorn säkerställas. Som alternativ måste det också utredas om det finns möjlighet att nationellt införa utsläppshandel inom transportsektorn.*
- 4. Riksdagen förutsätter att regeringen tar de svårigheter på allvar som Finlands klimatmål orsakas av kollapsen av sänkan i markanvändningssektorn, inklusive de kostnader som detta kan medföra, och snabbt uppdaterar klimatplanen för markanvändningssektorn i ljuset av nya fakta och föreslår ytterligare åtgärder.*
- 5. Riksdagen förutsätter att regeringen fastställer det utsläppsminskningmål på 29 procent som ställdes upp för jordbruket under Marins regeringsperiod och att man för att uppnå målet snarast fastställer styrningen och finansieringen av klimatåtgärderna inom jordbrukssektorn.*
- 6. Riksdagen förutsätter att det inleds en utredning om hur ett system för återbäring av koldioxidbaserade skatteintäkter kan genomföras i Finland på ett socialt och regionalt rättvist sätt.*

Betänkande EkUB 10/2023 rd
Reservation

Helsingfors 28.11.2023

Matias Mäkynen sd
Helena Marttila sd
Juha Viitala sd
Lotta Hamari sd

Betänkande EkUB 10/2023 rd
Reservation 2

Reservation 2

Motivering

Centern stöder regeringens linje att nivån på distributionsskyldigheten 2024 bibehålls på samma sänkta nivå på 13,5 procent som den var också 2023, eftersom bränslepriserna fortfarande är höga.

I Finland beslutade vi med fog att sänka distributionsskyldigheten, eftersom Rysslands anfallskrig snabbt höjde bränslepriserna. Den föregående regeringens beslut om att sänka distributionskyldigheten har gällt 2022 och 2023.

Regeringen måste främja produktionen och användningen av biogas i enlighet med sitt program

I regeringsprogrammet lovar regeringen på många ställen att främja utvecklingen och inledandet av biogasproduktion samt en mångsidig användning av biogas, men genom lagstiftningsändringar gör regeringen tvärtom. Den svagare efterfrågan får pågående projekt inom biogassektorn att stanna av och biogasinvesteringar att flytta utomlands. I sitt program skriver regeringen bland annat följande:

"Regeringen utvecklar distributionsskyldigheten och klimatåtgärderna inom sektorerna utanför utsläppshandeln på ett förutsägbart och långsiktigt sätt. Målet är att på ett teknikneutralt sätt hitta de bästa tekniskt och ekonomiskt hållbara lösningarna. Investeringsmiljön för avancerade förnybara och syntetiska bränslen samt biogas säkerställs. Utvecklandet och produktionen av inhemska utsläppssnåla bränslen främjas liksom också lagstiftning som ökar användningen av dessa bränslen i personbilar och i tung trafik. Framställningen och distributionen av inhemskt biobränsle och inhemsk biogas som lämpar sig för i synnerhet den tunga trafikens behov främjas. Andelen avancerade förnybara och syntetiska bränslen samt biogas i distributionsskyldigheten utökas jämfört med nuläget med beaktande av utvecklingen av kapaciteten och kostnaderna. På detta sätt förbättras också Finlands självförsörjning och försörjningsberedskap vad gäller drivmedel."

Centern förutsätter att regeringen börjar genomföra sitt program för utveckling av biogasproduktionen.

Konsekvenserna för de offentliga finanserna måste bedömas mer ingående vid beredningen av den andra fasen av distributionsskyldigheten

Den här gången föreslår regeringen en ändring i sänkningen av distributionsskyldigheten endast för 2024, men regeringen kommer enligt sitt program att bereda ändringar i en andra fas också för de närmaste åren. I samband med beredningen av sin proposition för de närmaste åren måste regeringen mer ingående bedöma vilka kostnaderna för staten blir för att sänka distributionsskyldigheten, om det i och med sänkningen finns färre utsläppsenheter att använda eller om Finland rentav måste köpa fler utsläppsrätter av andra länder.

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 2

Enbart i regeringens proposition för 2024 bedöms det att om inga kompensande utsläppsminskingsåtgärder vidtas kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn öka statens utgifter eller minska statens inkomster på engångsbasis med uppskattningsvis cirka 50—480 miljoner beroende på priset på utsläppsenheter. Vi är oroade över att kalkylerna över konsekvenserna för statsfinanserna är så här ytliga.

Betydelsen av en noggrannare bedömning accentueras eftersom nästa fas är flerårig, vilket innebär att också kostnaden av engångsnatur kumuleras. Om regeringen har för avsikt att vidta kompensande åtgärder, måste också deras inverkan bedömas noggrant.

Dessutom förutsätter vi att regeringen härafter i sina beslut beaktar konsekvenserna av sina förslag för investeringsmiljön och därigenom för arbetsplatserna. Finland har inte råd att förlora investeringar på grund av regeringens åtgärder.

Energisektorn genomgår en stor omvälvning och den gröna omställningen erbjuder utöver klimatfördelarna en betydande möjlighet att öka investeringarna, förbättra den internationella konkurrenskraften och på så sätt stärka samhällsekonomin förutsättningar att skapa välfärd på längre sikt, men detta blir inte verklighet av sig självt. Till exempel regeringsprogrammets mål att Finland ska sträva efter en andel på 10 procent av EU:s produktion av ren vätgas och minst samma andel av den vidare användningen av vätgas uppnås inte om det inte finns efterfrågan på vätgas. Bland annat inom produktionen av elektrobränslen utnyttjas denna gröna vätgas.

Risken är att regeringens åtgärder som skapar osäkerhet i investeringsmiljön äventyrar de inhemska investeringarna i biodrivmedel, biogas och elektrobränslen och därför kommer att hålla priserna på dessa förnybara drivmedel höga också i framtiden. Regeringen måste i sina övriga beslut beakta dessa risker och vidta korrigerande åtgärder.

Utöver sänkningen av distributionsskyldigheten behövs också dieselolja för yrkestrafik

I propositionen konstateras det att transportföretagen drar nytta av att distributionsskyldigheten sänks i fråga om bränslekostnaderna och att propositionen också förbättrar företagens konkurrenskraft. Centern anser det vara fint att regeringen beaktar betydelsen av företagens transportkostnader, men anser att det är förvånande att regeringen inte inför dieselolja för yrkestrafik inom transportbranschen som direkt lindrar kostnaderna för den tunga trafiken med 9,5 cent per liter. Detta skulle underlätta transportkostnaderna inom exportindustrin i hela Finland. Dessutom finns det ett utkast till proposition som regeringen snabbt kan använda sig av. Finansminister Riikka Purra bör därför utan dröjsmål sända en proposition om dieselolja för yrkestrafik på remiss och därefter lämna propositionen till riksdagen för behandling.

Slutligen påpekar vi att regeringspartiet Sannfinländarna inför riksdagsvalet lovade slopa distributionsskyldigheten för biodrivmedel helt och hållet, men detta genomfördes inte. Däremot höjer Sannfinländarna i regeringen kostnaderna för vanliga pendlare genom att höja självrisken för reseavdraget med 150 euro och genom att låta maximibeloppet för avdragsrätten sänkas med 1 400 euro jämfört med 2023 års nivå. Detta diskuterades inte inför valet. De här åtgärderna undergräver människornas förtroende för demokratin.

Betänkande EkUB 10/2023 rd
Reservation 2

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner fyra uttalanden (Reservationens förslag till uttalanden).

Reservationens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att statsrådet i den andra fasen av regeringsprogrammets ändringar av distributionsskyldigheten gör en mer heltäckande bedömning av konsekvenserna för statsfinanserna, eftersom ändringen påverkar statens utgifter genom att öka kostnaderna för anskaffning av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller genom att minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter.*
- 2. Riksdagen förutsätter att statsrådet ser till att investeringsmiljön i Finland är stabil och förutsägbar och att den här efter bättre beaktar detta vid beredningen av propositioner och i det övriga beslutsfattandet.*
- 3. Riksdagen förutsätter att regeringen utan dröjsmål i enlighet med regeringsprogrammet börjar främja produktionen och användningen av biogas i stället för att försvåra detta genom flera lagändringar.*
- 4. Riksdagen förutsätter att regeringen utan dröjsmål inför dieselolja för yrkestrafik inom transportbranschen, eftersom den föreslagna sänkningen av distributionsskyldigheten är en otillräcklig åtgärd för att sänka kostnaderna inom transportbranschen och stärka exportindustrins konkurrenskraft.*

Helsingfors 28.11.2023

Katri Kulmuni cent

Timo Mehtälä cent

Betänkande EkUB 10/2023 rd

Reservation 3

Reservation 3

Motivering

I propositionen föreslås det att lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport ändras. Bakgrunden till förslaget är skrivningarna om distributionsskyldigheten i regeringsprogrammet för regeringen Orpo och genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Enligt propositionen sänks distributionsskyldigheten för 2024 till 13,5 procent. Dessutom föreslås det att tilläggsskyldigheten för 2024 sänks till 2 procentenheter och tilläggsskyldigheten för 2025 sänks till 3 procentenheter. Ändringarna syftar till att dämpa prisstegringen på drivmedel. Enligt den gällande lagen stiger distributionsskyldigheten nästa år till 28 procent och ytterligare till 34 procent fram till 2030. Den föregående regeringen sänkte distributionsskyldigheten temporärt 2022 och 2023 som reaktion på den kraftiga höjningen av energipriserna till följd av Rysslands anfallskrig. I lagen ingår en skärpning som motsvarar de extra utsläpp som den temporära sänkningen medför från och med 2024.

Distributionsskyldigheten är vid sidan av beskattningen det viktigaste enskilda sättet att uppnå utsläppsminskningar inte bara inom trafiken utan också inom hela ansvarsfördelningssektorn. Också den sänkning av tilläggsskyldigheten som ingår i propositionen försämrar enligt sakkunnigyttrandena investeringsutsikterna för biogas och RNFBO-bränslen.

Propositionens utsläppshöjande effekt beräknas vara 1,6 megaton. Det är ett betydande resultat av en enskild proposition och i helt fel riktning. Regeringen har inte visat att den kulle ha för avsikt att ens försöka ersätta dessa ytterligare utsläpp med andra åtgärder.

Enligt ansvarsfördelningsförordningen är utsläppsminskningsåtagandet för Finlands ansvarsfördelningssektor 50 procent senast 2030 jämfört med 2005 års nivå. Ansvarsfördelningsförordningen är juridiskt bindande för Finland, och tills vidare är det inte känt hur detta mål ska uppnås. Redan före denna proposition har det stått klart att det är svårt att uppnå målet. Enligt klimatårsberättelsen för 2022 har utsläppen från trafiken slutat minska. Finland har som mål att utsläppen från trafiken 2030 ska vara 6,25 megaton. År 2022 uppgick utsläppen till 9,8 megaton. Denna utsläppsminskning kommer inte att genomföras utan trovärdiga ytterligare åtgärder, i synnerhet inte efter denna proposition.

Klimatpanelen bedömer att Finland i och med de beslut som regeringen Orpo fattat inte kommer att nå målet på 3 megaton för ansvarsfördelningssektorn 2030. Finland bidrar alltså inte till EU:s klimatåtgärder. Regeringens linje äventyrar också uppnåendet av Finlands eget mål för klimatneutralitet 2035, som skrivits in i klimatlagen, samt målen för att minska utsläppen från trafiken och ansvarsfördelningssektorn.

Sänkningen av distributionsskyldigheten är inte bara en katastrofalt dålig klimatpolitik utan också en politik med osäkra priseffekter och mer allmänt en inkonsekvent politik. Detta har också framhållits av branschens aktörer.

Betänkande EkUB 10/2023 rd
Reservation 3

Minskningen av distributionsskyldigheten kritiseras i stor utsträckning av olika intressentgrupper och de sakkunniga som utskottet hört. Sänkningen av tilläggsskyldigheten minskar incitamenten att utveckla förnybara bränslen som produceras av alternativa råvaror och källor, såsom industrins sidoströmmar. Det försvagar till exempel förutsättningarna för biogas. Detta trots regeringens mål att främja användningen av biogas i Finland.

Förslag

Jag föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget, och

att riksdagen godkänner ett uttalande (Reservationens förslag till uttalande).

Reservationens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen utan dröjsmål förelägger riksdagen propositioner genom vilka Finland på ett socialt rättvist och trovärdigt sätt kan uppnå sina utsläppsmål inom EU:s ansvarsfördelningssektor, våra utsläppsmål för trafiken och våra mål enligt klimatlagen.

Helsingfors 28.11.2023

Mai Kivelä vänst