

Kommunikationsutskottet

Klimatårsberättelse 2020

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Klimatårsberättelse 2020 (B 18/2020 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört (distanskontakt)

- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Enligt klimatårsberättelsen 2020 påverkas utvecklingen av växthusgasutsläppen från trafiken centralt av tre olika faktorer, nämligen utvecklingen av trafikprestationen, trafikmedlens energieffektivitet och de energikällor som använts. Utskottet välkomnar att den klimatpolitiska planen på medellång sikt innehåller mål och åtgärder i anknytning till dessa.

Uppnådda resultat

I berättelsen konstateras att enligt förhandsinformationen för 2019 minskade utsläppen från trafiken med 3 procent (0,3 Mt CO₂ e) jämfört med året innan. Åtgärderna i den klimatpolitiska planen på medellång sikt inom trafiksektorn har i huvudsak genomförts eller håller på att genomföras. Utskottet ser dock med oro på att en del av åtgärderna för att förnya bilbeståndet och stoppa ökningen av personbilsprestationen inte är genomförda.

Genomförandet av programmet för att främja gång och cykling pågår. Målet är att genomföra programmet under innevarande regeringsperiod. I budgeten för 2020 har 24,9 miljoner euro reserverats för att främja gång och cykling. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det är betydligt mer än under tidigare år.

Utlåtande KoUU 10/2020 rd

Trafikarbetets utveckling

När det gäller prestationen för personbilar är målet att tillväxten ska brytas inom den urbana regionen på 2020-talet. Åren 2016—2018 verkar personbilarnas prestation på städernas gatunät ha minskat något enligt berättelsen. Prestationen har dock ökat på landsvägarna och i den tunga trafiken. Därför konstaterar utskottet att särskild uppmärksamhet bör fästas vid detta i fortsättningen.

Trafikmedlens energieffektivitet

Enligt berättelsen ser det ut som om målet på 250 000 elbilar nås lätt med de nuvarande styrmedlen, och 2030 är elbilarna sannolikt betydligt fler. I slutet av 2019 fanns det i Finland över 9 000 gasdrivna och över 29 000 eldrivna personbilar, vilket överskrider de uppställda delmålen för 2020.

Dessutom har det i den klimatpolitiska planen på medellång sikt ställts som mål att det finländska bilbeståndet ska förnyas betydligt snabbare än för närvarande och att de specifika utsläppen från nya bilar ska sjunka nära det genomsnittliga gränsvärde (95 g/km) som fastställts för biltillverkarna i EU fram till år 2020. Den nuvarande minskningstakten räcker dock inte till för att uppnå målet. Genomsnittsåldern för personbilar som används i trafik har under de senaste åren fortsatt att stiga, och 2019 låg den på 12,2 år. Utskottet anser att man bör sträva efter att förnya bilbeståndet på många effektiva sätt och anser det vara bra att regeringen strävar efter att förnya bilbeståndet bland annat genom att använda skrotningspremie.

Enligt berättelsen har i synnerhet de specifika utsläppen från dieseldrivna bilar ökat 2016—2019. Utskottet uttrycker oro över att de specifika utsläppen från nya dieselmotorer ökar och konstaterar att man vid förnyelsen av bilparken bör sträva efter att gynna utsläppsnåla fordon.

Använda energikällor

I den klimatpolitiska planen på medellång sikt har det uppsatts som mål att 30 procent (fysisk andel utan dubbelräkning) av allt flytande bränsle som säljs till trafiken ska vara biodrivmedel 2030. Den målenliga lagen om en skärpning av distributionsskyldigheten till 30 procent före 2030 trädde i kraft i april 2019 och enligt berättelsen kan man anta att det lagstadgade målet uppnås.

Utskottet betonar betydelsen av förnybara och syntetiska bränslen och anser att det också inom flygtrafiken är bra att sträva efter att öka användningen av nya bränslen. Utskottet betonar därför betydelsen av koldioxidsnåla förnybara flygbränslen för att luftfartssektorn effektivt ska kunna minska sitt koldioxidavtryck.

Fortsatta åtgärder

Utskottet fäster uppmärksamhet vid att det i basprognosen för växthusgasutsläpp från trafiken (VTT/Aliisa 2020) har uppskattats att man genom befintliga åtgärder kommer att nå en utsläppsminskning på ytterligare cirka 3,2 Mt CO₂ e, vilket vill säga att de nya åtgärderna bör täcka en

Utlåtande KoUU 10/2020 rd

minskning av utsläppen inom trafiken med cirka 1,5 miljoner ton fram till 2030. Därför betonar utskottet att man bör sträva efter att uppnå de uppställda målen med hjälp av ett brett urval av metoder. Det viktigaste är enligt utskottet den fossila färdplanen, beskattningen av trafiken och den riksomfattande trafiksystemplanen.

Färdplan för fossilfri trafik

Utskottet anser att det är ytterst viktigt att det skapas en färdplan för en fossilfri trafik i enlighet med målet om klimatneutralitet. I slutrapporten, som blev färdig i oktober, beskrivs utsläppsutvecklingen inom den inhemska trafiken, målen för utsläppsminskningen samt målåren 2030 och 2045 med tanke på olika sätt att minska utsläppen. I rapporten granskas för varje transportsätt åtgärder för främjande av användningen av alternativa drivkrafter, förbättring av trafikmedlens energieffektivitet, förbättring av trafiksystemets energieffektivitet samt metoder för prissättning. Färdplanen bereds som bäst och avsikten är att den ska överlämnas till statsrådet för behandling i slutet av 2020.

Trafikbeskattningen

Enligt berättelsen bereds dessutom en skattereform inom trafik och transport under denna regeringsperiod. Reformen av trafikbeskattningen utreds i en arbetsgrupp som tillsatts av finansministeriet och vars mandattid går ut i mars 2021. Utskottet anser att beskattning är ett av de effektivaste sätten att styra trafikanterna till miljövänligare val.

Riksomfattande trafiksystemplan

Beredningen av den riksomfattande 12-åriga trafiksystemplanen pågår som bäst och den ska vara färdig våren 2021. I enlighet med planens mål och strategiska riktlinjer förbättras människornas möjligheter att välja mer hållbara mobilitetsformer. Utskottet betonar att trafiksystemet ska möjliggöra boende och mobilitet och fungerande varutransporter för medborgarna i hela landet. Detta förutsätter också att personbilstrafiken och den tunga trafiken utvecklas inom ramen för de nuvarande riktlinjerna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 10/2020 rd

Helsingfors 12.11.2020

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Juho Kautto vänst
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Paula Werning sd
ersättare Jari Myllykoski vänst
ersättare Jari Ronkainen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 10/2020 rd

Avvikande mening

AVVIKANDE MENING

Motivering

Den första klimatårsberättelsen lämnades till riksdagen i juni 2019. I den granskades särskilt utsläppsutvecklingen inom ansvarsfördelningssektorn och verkställandet av den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU), som blev klar 2017. Planen innehåller åtgärder för att nå det utsläppsminskningsmål som satts upp för ansvarsfördelningssektorn (sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln) för 2030. Till ansvarsfördelningssektorn räknas bland annat utsläppen från trafik, jordbruk, individuell uppvärmning av byggnader och avfallshantering. Den första årsberättelsen innehöll också uppgifter om politiska åtgärder och om anpassningen. I den klimatårsberättelse som nu behandlas har de utvecklingsbehov som framförts i utskottets utlåtande samt den respons som erhållits i samband med utfrågningen av de sakkunniga beaktats särskilt i fråga om rapportens omfattning.

Den nationella klimatpolitiken i Finland har traditionellt baserat sig på regeringens program och planer. Planeringssystemet enligt klimatlagen fungerar nuförtiden parallellt med processen för uppgörandet av energi- och klimatstrategin. Dessa strategier har regelbundet gjorts upp sedan 2001, och de innehåller både allmänna riktlinjer för energi- och klimatpolitiken och uppgifter om åtgärder.

För det första menar sannfinländarnas utskottsgrupp att berättelsen innehåller en bred uppsättning klimatpolitiska frågor och åtgärder som vår utskottsgrupp i allt högre grad är oroad över. Vi kan fortfarande inte acceptera vår sittande regerings och inte heller EU:s klimatplaner. Enligt den gällande lagen är Finlands nationella mål nämligen en minskning av utsläppen med minst 80 procent år 2050 jämfört med 1990. I det stora hela ser vi dem som alltför strama och ambitiösa, vilket bara bestraffar det finländska folket när det gäller liv, boende och rörlighet. Likaså anser vi att den föreslagna klimatpolitiska planen är problematisk med avseende på ett flertal aspekter. Ett sådant faktum är att det i klimatlagen sannolikt kommer att ställas strängare nationella utsläppsminskningsmål för Finland också för 2030 än vad den nuvarande EU-lagstiftningen förutsätter. EU:s långsiktiga mål är att vara klimatneutral före 2050, vilket konstateras ovan. Också när det gäller klimatneutralitet har Finland alltså en mer ambitiös tidtabell än EU, vars tidtabell också är ambitiös.

Å andra sidan anser vi inte heller att det är bra att kommissionen i början av året offentliggjorde ett program för grön utveckling (European Green Deal). Det är alltså fråga om ett åtgärdspaket som bland annat syftar till att avsevärt minska utsläppen och bevara den europeiska naturmiljön. Den syftar således till att skapa en grund för en rättvis övergång i klimatfrågor. Så är dock inte fallet enligt vår uppfattning: paketet är långt ifrån "rättvist", eftersom EU genom det ovannämnda paketet i allt högre grad försöker ingripa i medlemsländernas angelägenheter med klimat- och energipolitiken som förevändning. Det kan vi sannfinländare inte acceptera. Samtidigt bör man också komma ihåg att detta åtgärdspaket också innehåller en plan för höjning av EU:s mål för 2030 samt EU:s klimatlag, där det kommer att skrivas in ett mål om klimatneutralitet för 2050. De lagstiftningsförslag som gäller höjningen av utsläppsminskningsmålet för 2030 lämnas sommaren 2021 av kommissionen.

Utlåtande KoUU 10/2020 rd
Avvikande mening

Slutligen vill vi 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. På samma sätt ökar det företagens och industrins kostnader avsevärt.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det ovan anförda och att miljöutskottet utöver det framlagda ställningstagandet föreslår att följande ställningstagande ska godkännas:

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 12.11.2020

Sheikki Laakso saf
Jari Ronkainen saf