

Kommunikationsutskottet

Statsrådets klimatårsberättelse 2024

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets klimatårsberättelse 2024 (B 16/2024 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- ledande sakkunnig Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- ordförande Jyri Seppälä, Finlands klimatpanel
- ledande forskare Emilia Suomalainen, Finlands miljöcentral.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- VR-Group Ab
- Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- Finlands näringsliv rf
- Linja-autoliitto rf
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- Finlands naturskyddsförbund rf
- Rederierna i Finland rf.

Inget yttrande av

- Finnair Abp.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Enligt klimatlagen (423/2022) ska statsrådet varje år lämna riksdagen en klimatårsberättelse. Klimatårsberättelsen ska innehålla uppgifter om utvecklingen av utsläpp och sänkor samt en be-

Utlåtande KoUU 11/2024 rd

dömning av om åtgärderna är tillräckliga för att utsläppsminskningarna ska nås. Utskottet anser att klimatårsberättelsen för 2024 ger en god helhetsbild av läget i fråga om uppnåendet av miljömålen och konsekvenserna av olika åtgärder. Utskottet granskar i detta utlåtande årsberättelsen utifrån sitt ansvarsområde, det vill säga främst ur trafikens perspektiv.

(2) Utskottet välkomnar att klimatårsberättelsen innehåller en bedömning av nivån på Finlands koldioxidhandavtryck och anser att handavtrycket bör följas upp också i fortsättningen som en del av årsberättelsen.

Allmän lägesbild av utsläppen från trafiken

(3) Trafiken är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. År 2023 var trafikens andel av utsläppen från ansvarsfördelningssektorn cirka 37 procent och av Finlands totala utsläpp cirka 23 procent. Ungefär 96 procent av utsläppen från inrikestrafiken uppstår inom vägtrafiken.

(4) I den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) uppställdes som mål att utsläppen från trafiken ska ha minskat med 50 procent år 2030 jämfört med nivån år 2005. För att detta mål ska nås inom transportsektorn bör utsläppen från den inhemska trafiken minska med cirka 0,4 Mt per år. Enligt utredning minskade utsläppen från trafiken i Finland med cirka 0,4 Mt från 2022 till 2023. De sakkunniga har påpekat att centrala faktorer bakom denna utsläppsminskning är bland annat det att trafikarbetet med lastbilar minskat betydligt (6 procent) samt det att andelen förnybara drivmedel ökat en aning från 15 procent år 2022 till 16 procent år 2023.

(5) Mot bakgrund av dessa siffror har de sakkunniga främst ansett att utsläppsutvecklingen i fråga om trafiken allmänt taget följer den bana som anges i basprognosen och som sannolikt leder till att utsläppen från trafiken halveras fram till 2030 i enlighet med det uppställda målet.

(6) Å andra sidan har sakkunniga också framfört att en bedömning av detta slag baserar sig på optimistiska antaganden och delvis också på att berättelsen och dess framtidsbedömningar inte beaktar de senaste åtgärder som påverkar utsläppen. Vid sakkunnigutfrågningen har det ansetts att framtida utmaningar då det gäller att uppnå målen kan uppkomma bland annat av riktlinjerna för distributionsskyldigheten, anslagsnivån för stöd för kollektivtrafik, gång och cykling samt av att markanvändningssektorn tydligt verkar ha svårigheter att nå de mål som ställts upp för den. Enligt utredning kan man i fortsättningen bli tvungen att ytterligare skärpa utsläppsmålen för trafiken om målen inte nås inom markanvändningssektorn.

(7) Utskottet anser att det i det nuvarande ekonomiska läget är ytterst viktigt att få statsfinanserna i skick. Vid sakkunnigutfrågningen har det dock framförts oro över att det i framtiden kommer att uppstå ett tryck på att skärpa utsläppsåtgärderna för de följande regeringsperioderna om man till exempel på grund av sparbehov blir tvungen att fatta beslut som ökar utsläppen. Utskottet välkomnar tanken att det görs en samlad bedömning av de politiska åtgärder som ska genomföras.

(8) Trafiken står för en betydande del av Finlands totala utsläpp, så en av de viktigaste utmaningarna då det gäller miljömålen är att målen nås för trafikens del. Utskottet anser att det med tanke på de samlade konsekvenserna är viktigt att målen för trafiken uppnås i stadsregionerna där cirka

Utlåtande KoUU 11/2024 rd

74 procent av medborgarna bor. Utskottet betonar behovet av långsiktiga perspektiv samt långsiktig planering och åtgärder då det gäller att nå de uppställda målen.

(9) Utsläppsutvecklingen inom trafiken påverkas mest av tre faktorer: utvecklingen av trafikarbetet, det vill säga antalet körda kilometer, fordonens energieffektivitet och transporternas drivkrafter, det vill säga energikällorna.

Utvecklingen av trafikarbetet och färdmedelsfördelningen

(10) I den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) är målet att trafikarbetet med personbilar, det vill säga antalet körda kilometer med personbil, inte längre ska öka på 2020-talet. Vid sakkunnigutfrågningen har det betonats att det väsentliga vid minskningen av trafikarbetet är att färdmedelsfördelningen ändras så att privatbilismen antingen minskar eller åtminstone oftare än för närvarande ersätts med kollektivtrafik, såsom järnvägs- eller busstrafik eller gång- eller cykelresor.

(11) Enligt utredning har trafikarbetet med personbilar i regel minskat under de senaste åren. År 2023 ökade trafikarbetet med personbilar dock med cirka 0,5 procent jämfört med året innan. Däremot minskade trafikarbetet med lastbilar 2023 med sammanlagt cirka 6 procent 2023 jämfört med 2022. Trafikvolymen ökade med 0,4 procent på landsvägarna, men minskade med 0,7 procent på gator och enskilda vägar. Vid sakkunnigutfrågningen har det bedömts att en av de viktigaste faktorerna som minskat lastbilstrafiken har sannolikt varit den ekonomiska recessionen under granskningsperioden.

(12) Enligt utredning har färdmedelsandelarna för gång- och cykelresor inte ökat under de senaste åren. År 2022 var andelen 22 procent för gång och 9 procent för cykelresor. Av alla resor år 2021 var 54 procent kortare än fem kilometer och av dessa resor som var kortare än fem kilometer gjordes 43 procent med personbil.

(13) Enligt klimatårsberättelsen har finansieringen av statsunderstöd och investeringsprogram för kollektivtrafik samt gång- och cykelinfrastruktur inte genomförts på det sätt som planerats tidigare. De sakkunniga har uttryckt oro över att bland annat anslagsnivån för statsunderstöd, de stigande trafikkostnaderna och inverkan av distansarbete på människors resebeteende sannolikt kommer att leda till tryck på höjningar av biljettpriserna inom kollektivtrafiken och eventuellt också på nedskärningar i servicenivån inom trafiken under de kommande åren.

(14) Enligt utredning är det särskilt viktigt att främja en hållbar färdmedelsfördelning i städer och stadsregioner. Utskottet anser att det är viktigt att man övergår till miljövänligare färd sätt och anser att det i fortsättningen behövs ytterligare åtgärder för att nå detta mål. Utskottet konstaterar dock samtidigt att en betydande del av godstransporterna inom vägtrafiken till sin karaktär är sådana att en stor del av dem i praktiken inte kan skötas med andra färdmedel. På grund av de geografiska förhållandena i Finland är personbil dessutom i många stora områden utanför stadsregionerna i praktiken det enda realistiska alternativet för människornas vardagsmobilitet.

Utlåtande KoUU 11/2024 rd

Trafikmedlens energieffektivitet

(15) I den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) ställdes som mål att andelen sålda personbilar som bygger på ny teknik med nollutsläpp eller låga utsläpp ska öka till så nära 100 procent som möjligt fram till 2030.

(16) År 2023 drevs 54,5 procent av de förstagångsregistrerade personbilarna med alternativa drivkrafter, 54 procent med el och 0,5 procent med gas. År 2022 var motsvarande andel 38,3 procent. Utifrån dessa siffror förefaller det enligt uppgift sannolikt att målet har nåtts 2030. Detta förutsätter dock att försäljningen av nya bilar återgår till samma nivå som åren före coronaepidemin. Enligt uppgift har elbilarnas andelar av de nya bilarna dock minskat under början av 2024 och under januari—september 2024 var elbilarnas andel av de nya bilarna cirka 47 procent. Sammantaget drevs 8,5 procent av alla personbilar som användes i trafiken i Finland med alternativa drivkrafter vid utgången av 2023 (renodlade elbilar, laddbara hybrider och metan).

(17) Enligt de sakkunniga verkar det osannolikt att målen för gasdrivna person- och paketbilar nås bland annat på grund av att flera fordonstillverkare beslutat att lägga ned utvecklingen och tillverkningen av gasdrivna bilar. Likaså skulle uppnåendet av målen för tunga fordon enligt uppgift förutsätta att försäljningsandelarna för både el- och gasdrivna fordon växer klart snabbare än för närvarande. Utskottet påpekar att elektrifieringen av den tunga trafiken i stor skala enligt uppgift kommer att dröja bland annat på grund av läget inom den tekniska utvecklingen och på grund av prisnivån på eldrivna fordon.

Transporternas drivkrafter

(18) När det gäller transporternas drivkrafter har man i den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) satt som mål att andelen förnybara drivmedel av allt bränsle som säljs för vägtrafiken ska stiga till 34 procent fram till 2030.

(19) Förbrukningen av fossil bensin och diesel har enligt utredning minskat under de senaste åren, då ökningen av trafikarbetet har mattats av, de nya bilarnas energieffektivitet har förbättrats och andelen förnybar energi har ökat.

(20) Utskottet betonar behovet av alternativa drivkrafter och mångsidiga drivkraftsalternativ i framtiden. Det är särskilt viktigt att i fortsättningen främja och sträva efter att trygga tillgången till alternativa drivkrafter och bränslen till rimligt pris. Utskottet anser det därför vara ytterst viktigt att produktionen och ibruktagandet av biodrivmedel främjas på ett teknikneutralt sätt utifrån behoven inom alla transportformer, såväl nationellt som på global nivå.

Behovet av en skattereform inom trafik och transport

(21) Skatter och avgifter på trafiken spelar en viktig roll inom trafikpolitiken och uppnåendet av klimatmålen. Utskottet betonar behovet av att bereda och utarbeta en skattereform inom trafik och transport.

Utlåtande KoUU 11/2024 rd

(22) I reformen är det viktigt att inte bara behoven av att utveckla statsfinanserna och trafiken beaktas utan också att miljömålen för trafiken beaktas i hög grad.

Främjande av konkurrenskraften

(23) Transporterna och logistikkostnaderna har en väsentlig betydelse för Finlands konkurrenskraft. Utskottet har redan tidigare i flera sammanhang fäst vikt vid behovet av att noggrant bedöma klimatåtgärdernas ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för konkurrenskraften samt att beakta nationella särdrag.

(24) Utskottet anser det vara viktigt att man i de åtgärder som gäller klimatmålen också bedömer och beaktar konsekvenserna för företagens och industrins konkurrenskraft och investeringar. För att främja konkurrenskraften krävs det också att politiken är långsiktig, förutsägbar och konsekvent i alla åtgärder.

(25) Utskottet betonar dessutom att det är viktigt att miljömålen och skyldigheterna är jämförbara globalt sett för att man ska kunna bevara och utveckla Finlands och Europas konkurrenskraft. Detta är särskilt viktigt med tanke på utsläppsmålen och konkurrenskraften inom sjöfarten och luftfarten.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 11/2024 rd

Helsingfors 16.10.2024

I den avgörande behandlingen deltog

vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Marko Asell sd
medlem Tiina Elo gröna
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd
medlem Anne Rintamäki saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Utlåtande KoUU 11/2024 rd

Avvikande mening

Avvikande mening

Motivering

Klimatårsberättelsen är en sådan översikt över nuläget, utvecklingen och det eventuella behovet av ytterligare åtgärder som klimatlagen förutsätter. Klimatlagen förutsätter att Finland till år 2030 minskar klimatutsläppen med 60 procent jämfört med nivån år 1990.

Berättelsen beskriver situationen utifrån uppgifterna för 2022 och de preliminära uppgifterna för 2023. Därför har regeringens senaste beslut inte beaktats i berättelsen. De sakkunniga som kommunikationsutskottet hört har dock i sina utlåtanden bedömt utvecklingen av utsläppsminskningarna så att de också beaktat de kända beslut som inte hann med i berättelsen.

Utifrån klimatårsberättelsen och utskottets sakkunnigutfrågning är det uppenbart att Finland med de nuvarande åtgärderna kommer att halka efter när det gäller att uppfylla klimatförpliktelserna. Det behövs ytterligare åtgärder. När det gäller trafiken är situationen kritisk. Enligt berättelsen har minskningen av utsläppen från trafiken följt det så kallade basscenariot, men detta ger inte en heltäckande bild.

Trafiken är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn. Den står för cirka 23 procent av Finlands totala utsläpp. Så gott som allt av dessa utsläpp kommer från vägtrafiken. Inom ansvarsfördelningssektorn planerade man att utnyttja flexibilitet från markanvändningssektorn, men markanvändningens effekt på kolsänkorna har minskat dramatiskt och flexibiliteten kan sannolikt inte utnyttjas. Utsläppen måste alltså minska snabbare än beräknat inom ansvarsfördelningssektorn, alltså också inom trafiken.

I berättelsen har man inte heller beaktat alla åtgärder som regeringen planerar för att påverka utvecklingen av utsläppen från vägtrafiken. De sakkunniga har visat att regeringen har fattat eller håller på att fatta beslut som till och med försvårar möjligheterna att stanna kvar i basscenariot. Dessa beslut gäller speciellt vägtrafiken. De viktigaste besluten som försvårar uppnåendet av klimatmålen är regeringens ändringar i distributionsskyldigheten för förnybar energi.

Utsläppen från trafiken utgör en betydande del av Finlands totala klimatbelastning. Det är därför ytterst viktigt att utsläppen från trafiken fortsätter att minska i samma takt. De sakkunniga visade att det är möjligt att halvera utsläppen fram till 2030 genom att skärpa distributionsskyldigheten. Tyvärr sänker regeringen distributionsskyldigheten jämfört med vad som tidigare planerats, vilket troligtvis gör det omöjligt att halvera utsläppen från trafiken. På grund av sänkningen av distributionsskyldigheten kommer koldioxidutsläppen från vägtrafiken att öka betydligt jämfört med om distributionsskyldigheten inte hade ändrats.

Många sakkunniga lyfte också fram främjandet av gång, cykling och kollektivtrafik som ett viktigt sätt att uppnå klimatmålen. Främjandet av dessa färdssätt är ett beaktansvärt sätt att uppnå det mål som uppställts i den klimatpolitiska planen på medellång sikt, nämligen att antalet körda kilometer med personbilar inte längre ska öka. Med tanke på detta är regeringens beslut att skära ned på främjandet av gång, cykling och kollektivtrafik skadligt och strider mot Finlands mål. Ett

Utlåtande KoUU 11/2024 rd
Avvikande mening

annat problem är höjningen av mervärdesskatten på kollektivtrafikbiljetter och det redan tidigare slopade klimatbaserade stödet för kollektivtrafiken.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet föreslår att riksdagen godkänner uttalandet nedan.

Den avvikande meningens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen utan dröjsmål tar fram ytterligare åtgärder för att nå målet för minskade utsläpp från trafiken och anvisar tillräcklig finansiering för dem.

Helsingfors 16.10.2024

Timo Furuholm vänst
Tiina Elo gröna