

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse Klimatpolitisk plan på medellång sikt Mot ett klimatneutralt samhälle 2035

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse Klimatpolitisk plan på medellång sikt Mot ett klimatneutralt samhälle 2035 (SRR 4/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet. Tidsfrist: 2.12.2022.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- direktör Jarno Ilme, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Hannele Korhonen, Meteorologiska institutet
- specialforskare Emilia Suomalainen, Finlands miljöcentral
- tenure track professor Heikki Liimatainen, Tammerfors universitet
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Abp
- hållbarhetsdirektör Milla Kaikuluoma, North European Oil Trade Oy
- Public Affairs Director Ville Hulkkonen, St1 Nordic Oy
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- expert Tuukka Heikkilä, Finsk Energiindustri rf
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- generalsekreterare Petteri Taalas, World Meteorological Organization.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Kompetenscentrum för hållbar och innovativ offentlig upphandling
- Landskapsförbunden för Västra Finland
- Finlands Kommunförbund
- Finavia Abp
- Finlands näringsliv rf
- Etanoliautoilijat ry

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

- Centralhandelskammaren
- Cykelförbundet rf
- Teknologiindustrin rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Inget yttrande av

- Finnair Abp
- Rederierna i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Den klimatpolitiska planen på medellång sikt, nedan klimatplanen, gäller ansvarsfördelningssektorn, det vill säga de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, med undantag av markanvändningssektorn. Ansvarsfördelningssektorn omfattar bland annat utsläppen från trafiken. Transportsektorn har på grund av sin storlek en central roll med tanke på helheten. Klimatplanen skapar förutsägbarhet för transportsektorns utveckling mot koldioxidneutralitet. De sakkunniga ansåg det värdefullt att planen är högklassigt utarbetad, konsekvent och täckande, och att den utöver en bedömning av sektorspecifika åtgärder också omfattar en bedömning av konsekvenserna av tvärspektoriella åtgärder.

(2) Den gröna omställningen och dess förutsägbarhet ger näringslivet bättre möjligheter att utnyttja den nya teknik som omställningen för med sig och utvecklingen av den. När Finland ligger i täten kan det finländska näringslivet dra nytta av den nya marknad som den nya tekniken för med sig.

(3) Statsrådet fattade i maj 2021 ett principbeslut (KM/2021/62) om minskning av utsläppen från trafiken i Finland, det vill säga färdplanen för fossilfria transporter. Färdplanen har som mål att fram till 2030 halvera Finlands växthusgasutsläpp från trafiken jämfört med 2005 års nivå och att helt och hållet eliminera utsläppen före 2045. Åtgärderna rör i synnerhet vägtrafiken. De viktigaste åtgärderna för att minska trafikutsläppen består av genomförandet av de två första faserna i färdplanen samt verkställandet av kommissionens nya klimatpaket då det gäller trafiken.

(4) Statsrådet har också berett en klimat- och energistrategi där man skisserar metoder för att minska utsläppen inom utsläppshandelssektorn för att uppnå klimatneutralitetsmålet. Både klimatplanen och strategin utnyttjar samma scenarier. Enligt uppgift måste de scenarier som tillämpas vara enhetliga för att de klimat- och energipolitiska besluten inom både utsläppshandelssektorn och ansvarsfördelningssektorn ska kunna fattas kostnadseffektivt utifrån samma bakgrundsantaganden. Redogörelsen konstaterar tydligt att klimatplanen har beretts parallellt med klimat- och energistrategin, vilket är viktigt.

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

Mål och utmaningar

(5) Utskottet anser att klimatplanens mål är ambitiösa och värda att understöda och anser att det är viktigt att granska metoderna för att nå målen. Målen är att stärka lagens styrande effekt så att Finland uppnår klimatneutralitet senast 2035, öka klimatpolitikens stabilitet och förutsägbarhet, stärka klimatlagens människorättsaspekt och främja klimatåtgärdernas rättvisa och därmed också klimatåtgärdernas acceptabilitet samt sammanföra åtgärderna för att bromsa klimatförändringen och åtgärderna för anpassning till klimatförändringen. Utskottet anser att målen för reformen av klimatlagen är värda understöd och behövliga, eftersom de främjar uppnåendet av de eftersträva- de utsläppsminskningarna samt planeringen av utsläppsdämpningen och anpassningen till behöv- liga åtgärder.

(6) I klimatplanen har man på ett förtjänstfullt sätt beaktat investeringarna i ny energiteknik och energieffektivitet samt elektrifieringen av produktionsprocesserna och trafiken. Tack vare den cirkulära ekonomin kan vi också åstadkomma betydande utsläppsminskningar när användningen av jungfruliga naturresurser och energibehovet i tillverkningsprocesserna minskar. Ny material- effektiv teknik möjliggör en produktivare och energieffektivare industriell verksamhet i Finland, vilket framskrider i enlighet med de sektorsspecifika färdplanerna för låga koldioxidutsläpp.

(7) Utskottet känner oro över att de nuvarande åtgärderna i basscenariot inte ska räcka till för att nå målen. Det är viktigt att man i den klimatpolitiska planen på medellång sikt bedömer vilka åtgärder som kan täppa till gapet och hur utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn minskas så att klimatneutralitetsmålet kan nås. Genomförandet av klimatplanen är förknippat med stora utmaningar som väcker oro.

(8) Sakkunniga anser att målen för utsläppsminskningen är mycket ambitiösa. Det har också konstaterats att utsläppen från trafiken håller på att minska, även om det inte finns någon tydlig trend. Det har konstaterats vara en utmaning att fordonsbeståndet fortsätter att öka. Det har ansetts vara bra att elektrifieringen framskrider. Elbilarna utgör dock endast några procent av personbilsbeståndet, som förnyas mycket långsamt. Personbilarna svarar fortfarande för 53 procent av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland. Dessutom är det svårt att elektrifiera den tunga trafiken. Distributionsskyldigheten har ansetts höja bränslepriserna, som också annars har ökat, och bidra till så kallad transportfattigdom.

(9) Enligt redogörelsen fattas besluten om den klimatpolitiska planen på medellång sikt innan det slutliga innehållet i EU-direktivet om ansvarsfördelning, LULUF-direktivet, och utsläppshandelsdirektivet är känt. Det är dock osannolikt att EU:s förslag till nationella mål för utsläppsminskning kommer att ändras i betydande omfattning, och i vilket fall som helst stöder en halvering av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn Finlands eget klimatneutralitetsmål.

(10) Enligt sakkunniga hänför sig den allvarligaste bristen i klimatplanen till den bristfälliga utredningen av de ekonomiska konsekvenserna. Ökningen av vägtrafikkostnaderna har ansetts vara särskilt alarmerande, men de har inte bedömts tillräckligt. Det har ansetts att utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn är alldeles för beroende av att distributionsskyldigheten för förnybara biodrivmedel skärps och beskattningen av drivmedel höjs. Därför anser utskottet att konsekvensbedömningen i fråga om trafiken måste kompletteras så att det görs en transparent be-

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

dömning av marginalkostnaderna för de koldioxidutsläpp som undviks och av de ökade transportkostnaderna för industrin och även av effekterna på hushållens transportkostnader.

(11) Utskottet uttrycker sin oro över att redogörelsen ensidigt endast nämner att hushållens köpkraft försvagas och efterfrågan på konsumtionsvaror sjunker, men förbiser de extra kostnader som uppstår för industrin och försvagar Finlands konkurrenskraft.

Metoder. (12) För att de uppställda målen ska nås behövs ett brett urval av metoder. Laddningsinfrastrukturen är särskilt viktig med tanke på elektrifieringen. Problemet är att fordonsbeståndet förnyas långsamt, vilket innebär att också körsträckan måste fås ner, vilket kräver minskat bilberoende och att ägande och användning av bilar förändras. Trenden är att personbilarnas, inklusive laddhybridernas, massa ökar, vilket står i strid med utsläppsmålen. De tunga transporterna bör prioriteras vid användningen av biodrivmedel.

(13) Vägnetets skick är också av stor betydelse för att utsläppsminskingsmålet ska nås. Ojämn vägbeläggning kan enligt utredningarna höja bränsleförbrukningen med 10 procent. En förbättring av vägarnas skick minskar utsläppen från trafiken med upp till 5 procent. I fråga om den tunga trafiken anses siffran vara ännu större. Därför bör bastrafikledshållningen värnas inte bara när det gäller stomnätet utan också i fråga om de sekundära lederna och enskilda vägarna.

Transportfattigdom

(14) Transportfattigdom är ett fenomen där människan inte har möjlighet att med rimliga ansträngningar, till skälig kostnad och inom rimlig tid färdas till platser där det dagliga behoven kan tillgodoses. Transportfattigdom kan anses bestå av mobilitetsfattigdom, oförmåga att kunna bekosta transporten, tillgänglighetsfattigdom och exponering för transporternas yttre effekter. Eftersom transportbehovet uppstår till följd av andra behov – till exempel studier, arbete eller socialt umgänge – återspeglas vardagens transportproblem på hela livskvaliteten.

(15) Utskottet noterar att redogörelsen lyfter fram energifattigdomen, men inte transportfattigdomen eller de anknyttande transportkostnaderna, som aktualiserats i den offentliga debatten 2022. Den prisstegring som skett i år förutspår enligt sakkunniga de konsekvenser som en skärpning av blandningsskyldigheten för förnybara bränslen har på bränslepriserna. Konsekvenserna för den totala konsumtionen är betydande särskilt i hushåll i den lägsta inkomstklassen, eftersom bränslekostnadernas andel blir mycket stor i förhållande till hushållens inkomster. I den lägsta inkomstklassen används bilen också i övrigt bara för nödvändiga resor, vilket gör det svårt att minska konsumtionen. Därför kan det vara nödvändigt att kompensera den lägsta inkomstklassen för de höjda bränslekostnaderna. För hushåll i den lägsta inkomstkvintilen är till exempel kollektivtrafiktjänsterna mycket viktiga i den dagliga mobiliteten jämfört med andra inkomstkvintiler. Utskottet har gjorts uppmärksam på att det därför är mycket viktigt att utveckla kollektivtrafiken för att bekämpa transportfattigdomen, och när bränslepriserna stiger ökar dess betydelse ytterligare.

(16) Vidare ansåg de sakkunniga att tyngdpunkten i den offentliga debatten och det politiska beslutsfattandet bör förskjutas från de stigande bränslepriserna och i stället fokusera på utvecklingen av hållbar trafik genom att utvidga servicenätet och målmedvetet utveckla samhällsstrukturen

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

och transportsystemet. Det behövs alltså åtgärder för att främja ett hållbart transportsystem på alla nivåer av och inom alla tidsspann för planeringen och beslutsfattandet. Främjandet av hållbara transportsätt, det vill säga gång, cykling och kollektivtrafik, minskar utsläppen och förbättrar folkhälsan samtidigt som trafiksäkerheten främjas och risken för transportfattigdom minskar.

(17) Utskottet anser det vara ytterst viktigt att man vid genomförandet av klimatplanen undviker åtgärder som leder till transportfattigdom och strävar efter att minska den transportfattigdom som redan existerar eller som klimatplanen kan orsaka. Kostnadseffektiviteten i utsläppsminskningarna är enligt utskottet en central princip vid bedömningen av metoderna för utsläppsminskning, och klimatpolitikens kostnadseffektivitet kan förbättras genom flexibla mekanismer.

Drivmedel

(18) I fråga om nya drivmedel bör råvaruunderlaget för förnybara bränslen hållas så brett som möjligt, och utvecklingen av förnybara drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna bör inte begränsas. Inhemsk produktion av förnybara bränslen ökar självförsörjningsgraden i fråga om energi och förbättrar således också leveranssäkerheten och försörjningsberedskapen.

Distributionsskyldigheten. (19) Utskottet har gjorts uppmärksam på att det vid utvecklandet av distributionsskyldigheten är särskilt viktigt att se till att det i skyldigheten snabbt tas in så många kostnadseffektiva metoder för utsläppsminskning som möjligt, liksom även politiska åtgärder som stöder en mångsidigare fordonspark.

(20) Under sakkunnigutfrågningen aktualiserades nivån på distributionsskyldigheten för de närmaste åren och åren efter det samt möjligheterna att uppnå kostnadseffektiva utsläppsminskningar. En synpunkt som framfördes var att man särskilt i fråga om de närmaste åren skyndsamt bör utreda möjligheterna att skapa flexibilitet i de distributionsskyldiga aktörernas metodarsenal, eftersom fullgörandet av distributionsskyldigheten fortfarande är alltför beroende av förnybar diesel, ett drivmedel som är förknippat med stora tillgångsproblem. På längre sikt behövs det ett stort antal politiska åtgärder för att bredda utbudet av drivmedel inom trafiken, både när det gäller forskning och utveckling och kommersialisering. På så sätt kan man enligt de sakkunniga skapa förutsättningar för kostnadseffektiva utsläppsminskningsåtgärder inom ramen för lagen om distributionsskyldighet till den del elektrifieringen av trafiken inte räcker till för att minska utsläppen från vägtrafiken i enlighet med målen för både hela ansvarsfördelningssektorn i Finland och den nationellt fastställda färdplanen för fossilfria transporter.

(21) Utskottet anser det vara viktigt att distributionsskyldigheten höjs till den tidigare fastställda nivån och konstaterar att man bör sträva efter flexibilitet för att säkerställa kostnadseffektiviteten.

Elektrifieringen. (22) Enligt uppgift kan man allmänt taget konstatera att industrin, person- och paketbilstransporterna samt uppvärmningen kan elektrifieras. Utskottet ser det som viktigt att personbilsbeståndet elektrifieras och anser att man i något skede bör återgå till anskaffningsstöd för elbilar. Enligt utredning till utskottet kan fordonstillverkningen utgöra en flaskhals i övergången till eltrafik. Utvecklingen av distributionsinfrastrukturen är av största vikt när det gäller att främja elektrifieringen.

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

(23) Elektrifiering kommer dock inte inom den närmaste framtiden att vara det primära alternativet inom flyg- och sjötrafiken, tunga vägtransporter eller den petrokemiska industrin. Inom dessa sektorer är lösningen väte samt syntetiska bränslen och kemikalier som framställs av väte. Inom flygtrafiken går utvecklingen delvis mot elektrifiering och delvis mot förnybara bränslen.

Väte. (24) De sakkunniga menade att strategins riktlinjer för väte går i rätt riktning och är realistiska, men målnivån ansågs kunna vara högre. Vid framställningen av väte behövs det å andra sidan stora mängder utsläppssnål el, vilket med hänsyn till energieffektivitetsdirektivet hotar att bli ett hinder. Enligt uppgift ska energieffektivitetsdirektivets tak vara riktgivande, inte tvingande, för att EU:s mål om koldioxidneutralitet ska kunna nås. Utskottet betonar i detta sammanhang betydelsen av utsläppsfri kärnkraftsel, i synnerhet vid produktionen av väte. Därför har det ansetts viktigt att kärnkraften omfattas av taxonomin.

Biobränslen. (25) Biobränslena utgör ett viktigt element bland de förnybara bränslena. Utskottet har dock gjorts uppmärksam på att tillräcklig tillgång till biogaskomponenter inte kan garanteras, vilket kan bli ett problem.

(26) Utskottet konstaterar att det med tanke på de offentliga finanserna är ytterst viktigt att drivmedelsomställningen inom vägtrafiken genomförs så kostnadseffektivt som möjligt.

Transformationen av transportsystemet

(27) Investeringarna i ett effektivare transportsystem är enligt uppgift fortfarande mycket små när man ser till helheten. Planerna bör inte bara fokusera alltför mycket på drivmedel utan också på transportsystemets effektivitet och produktivitet. Särskilt i städer och stadsregioner bör man utöver förnyandet av drivmedlen också koncentrera sig på att åstadkomma en hållbar färdmedelsfördelning. Enligt uppgift har åtgärderna för att ställa om till nya drivmedel framskridit väl, men åtgärderna för att främja hållbara färdssätt har inte framskridit lika bra när det gäller kollektivtrafiktjänsterna och investeringsprogrammet för gång och cykling.

(28) Utifrån sakkunnigutfrågningen bör man satsa på kollektivtrafik, aktiv mobilitet och transporttjänster som kan sammanvändas i enlighet med den cirkulära ekonomin för transportsektorn. Enligt vissa sakkunniga ger lätta tvåhjuliga fordon en stor potential för elektrifiering av transporterna. Konceptet gör också alla städer och stadsregioner till potentiella cykelstäder. Det är också viktigt att kunna utnyttja data för att möjliggöra samlade rese- och transportkedjor. Detta har lyfts fram väl också i klimatplanen, men problemet är att dessa synpunkter och riktlinjer enligt uppgift inte återspeglas i tillräckliga investeringar eller i branschens investeringsplaner och budgetar.

Digitaliseringen

(29) Sakkunniga har ansett att klimatplanen också skulle dra nytta av en samlad, tvärgående bedömning av digitaliseringens möjligheter, eftersom digitaliseringen gör det möjligt att uppnå utsläppsminskningar och utveckla och kommersialisera nya innovationer inom såväl transport och logistik som byggnaders energieffektivitet. Till denna del är innehållet i planen väsentligt snävt än i 2017 års klimatplan på medellång sikt, trots att det vore önskvärt att utvecklingen skulle gå

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

i motsatt riktning. Utskottet anser att kraftigare åtgärder bör vidtas för att utnyttja digitaliseringens potential fullt ut.

Uppföljning

(30) Att göra transportsystemet utsläppsfritt är den största utmaningen inom transportsektorn och den största drivkraften till förändringar i handlingsmodellerna. Den berör alla parter i transportsystemet och kommer att påverka inte bara transportsektorn utan också i allt högre grad såväl hushållens vardag och näringslivets konkurrenskraft som statsfinanserna. Därför är det särskilt viktigt att genomförandet av klimatplanen bevakas noggrant och kritiskt, så att metoderna är fungerande och kostnadseffektiva.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 26.10.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent (delvis)
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Petri Huru saf
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Paula Werning sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 32/2022 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Bestämmelser om en klimatpolitisk plan på medellång sikt finns i klimatlagen. Utgångspunkterna för den andra klimatpolitiska planen på medellång sikt är det skärpta åtagande om utsläppsminskningar fram till 2030 som EU-kommissionen föreslagit samt klimatriktninjerna i Marins regeringsprogram. Den klimatpolitiska planen på medellång sikt gäller ansvarsfördelningssektorn, det vill säga de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, med undantag av markanvändningssektorn. Till ansvarsfördelningssektorn hör utsläppen från trafik, jordbruk, separat uppvärmning av fastigheter, arbetsmaskiner, avfallshantering och F-gaser samt utsläppen från industrin utanför utsläppshandeln och från annan energiförbrukning. Enligt kommissionens förslag ska Finland fram till 2030 halvera utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn jämfört med utsläppsnivån 2005, och regeringsprogrammet sätter som mål att Finland är klimatneutralt senast 2035. De nuvarande åtgärderna räcker inte till för att uppnå målen.

Sannfinländarnas utskottsgrupp anser det vara klart att de energi- och klimatpolitiska propositionerna har lämnats till riksdagen i god tro, men de är skrivna med grön penna, utan tanke på människor och företag i och utanför städerna. Redogörelsen lyfter åtskilliga gånger fram att klimatåtgärderna måste genomföras på ett socialt hållbart sätt, men så är nu inte fallet. Till exempel den regionala ojämlikheten accentueras särskilt nu när medborgarnas levnadskostnader och kostnader för boende och rörlighet har ökat explosionsartat. Också i redogörelsen konstateras det att utsläppsminskningarna för 2030 och därefter är så krävande att åtgärderna för att begränsa klimatförändringen har betydande konsekvenser för människors levnadsförhållanden. Uttryckligen genom att försvaga dem. För att gapet i levnadsstandard ska kunna minskas ens något finns det skäl att i redogörelsen föreslå en permanent årlig tilläggsfinansiering på cirka 300 miljoner euro för bastrafikledshållningen. Anslaget bör riktas också till sekundära leder och enskilda vägar. Om vägarna är i bättre skick minskar också bränslekostnaderna. Det skulle hjälpa alla medborgare.

Samtidigt vill Sannfinländarnas utskottsgrupp påpeka att det nationella systemet för handel med utsläppsrätter för vägtrafik som planeras i redogörelsen skulle leda till att Finland i logistiskt hänseende halkar efter omvärlden ytterligare. Sannfinländarna understöder därför inte åtgärder som höjer transportkostnaderna. Vår utskottsgrupp anser att Finland på allvar bör söka metoder för att sänka transportkostnaderna inom godstrafiken. Det kan göras exempelvis genom att distributionsskyldigheten slopas helt och hållet. Också detta skulle ha direkta konsekvenser för bränslepriserna och uttryckligen sänka dem.

Likaså bör man komma ihåg att trafikleder i gott skick också möjliggör utveckling av större fordonsmateriel, vilket är ett viktigt sätt att minska utsläppen från trafiken. I synnerhet enligt Trafikledsverkets utredningar (2019) kan ojämna vägbeläggningar höja bränsleförbrukningen med upp till 10 procent.

För det fjärde vill vår utskottsgrupp påminna om att Finlands långa avstånd till marknaderna och vårt beroende av sjötransporter och vintersjöfart gör den inhemska exportindustrin mer sårbar för de kostnadsökningar som följer av utsläppsstyrningen. Exportindustrin, som konkurrerar på den

Utlåtande KoUU 32/2022 rd
Avvikande mening 1

globala marknaden, kan inte överföra de ökande transportkostnaderna på priserna. Därför har vi föreslagit att farledsavgifterna slopas helt och hållet.

Slutligen bör man komma ihåg att man vid granskningen av olika drivmedel måste konstatera att även en omfattande ökning av elbatterier för framdrivning oundvikligen är förenad med många risker i olika delar av värdekedjan. Tillgången på gruvmineraler kan bli den största utmaningen eller rentav ett direkt hinder som bromsar elektrifieringen av trafiken. Det är också sant att även om elektrifieringen av bilparken får mycket stöd, påverkar detta inte alla medborgare, eftersom det alltid finns de som inte har råd att köra elbil eller som annars av principiella skäl inte vill skaffa elbil.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 26.10.2022

Sheikki Laakso saf
Petri Huru saf
Jouni Kotiaho saf

Utlåtande KoUU 32/2022 rd
Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Samlingspartiets utskottsgrupp är bekymrad över vilka konsekvenser den klimatpolitiska planen på medellång sikt har för de offentliga finanserna, hushållen och näringslivets konkurrenskraft. Samlingspartiets utskottsgrupp anser således att utskottets utlåtande eller planen inte kan godkännas i den föreslagna formen, trots att de innehåller många bra skrivningar.

Samlingspartiets utskottsgrupp betonar att hushållens kostnader inte får stiga på grund av strävan efter koldioxidneutralitet. Koldioxidneutralitet bör inte eftersträvas med metoder som oskäligt ökar näringslivets kostnadsbörda och därmed försvagar Finlands ekonomiska konkurrenskraft. Klimatneutralitet bör inte heller eftersträvas med metoder som försvagar de offentliga finanserna.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan och

att miljöutskottet föreslår att riksdagen godkänner tre uttalanden. (***Den avvikande meningens förslag till uttalanden***)

Den avvikande meningens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att regeringen inte eftersträvar klimatneutralitet med metoder som ökar hushållens kostnader.*
- 2. Riksdagen förutsätter att regeringen inte eftersträvar koldioxidneutralitet med metoder som oskäligt ökar näringslivets kostnader eller försvagar Finlands konkurrenskraft.*
- 3. Riksdagen förutsätter att regeringen inte eftersträvar klimatneutralitet med metoder som försvagar de offentliga finanserna.*

Helsingfors 26.10.2022

Janne Heikkinen saml
Jari Kinnunen saml