

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse Klimatneutralt Finland 2035 – den nationella klimat- och energistrategin

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse Klimatneutralt Finland 2035 – den nationella klimat- och energistrategin (SRR 6/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Markku Kinnunen, arbets- och näringsministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- ledande expert Outi Ampuja, 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
- chef för samhällsrelationer Anna Sotaniemi, Finnair Abp
- 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

- Norra Karels landskapsförbund
- Kompetenscentrum för hållbar och innovativ offentlig upphandling
- Klimatpanelen
- Landskapsförbunden för Västra Finland

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

- Finlands Kommunförbund
- Finavia Abp
- Finlands näringsliv rf
- Etanolautoilijat ry
- Centralhandelskammaren
- Cykelförbundet rf
- Rederierna i Finland rf
- Teknologiindustrin rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Finlands nationella klimat- och energistrategi (nedan strategin) täcker samtliga av samhällets växthusgasutsläpp och upptag i kolsänkorna. Strategin är ett övergripande handlingsprogram för att uppnå ett koldioxidneutralt och senare koldioxidnegativt samhälle. Avsikten är att nå målen på ett så kostnadseffektivt, verkningsfullt och hållbart sätt som möjligt. Sakkunniga har ansett att strategin är en förtjänstfull och heltäckande samling åtgärder för att nå Finlands klimatmål och klimatneutralitetsmål.

(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 har också berett en klimatpolitisk plan på medellång sikt, nedan klimatplanen. Klimatplanen gäller ansvarsfördelningssektorn, det vill säga de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, med undantag av markanvändningssektorn. Ansvarsfördelningssektorn omfattar bland annat utsläppen från trafiken. Växthusgasutsläppen från trafiken räknas som en del av ansvarsfördelningssektorns utsläpp, och åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken har fastställts som en del av klimatplanen för ansvarsfördelningssektorn. Strategin innehåller dessutom några transportrelaterade åtgärder som inte ingår i klimatplanen.

(4) Strategin och klimatplanen 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. Enligt utredning är åtgärderna i strategin och klimatplanen sinsemellan förenliga och kompletterar varandra.

(5) 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 vikti-

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

gaste åtgärderna för att minska trafikutsläppen består av genomförandet av de två första faserna i färdplanen samt verkställandet av kommissionens nya klimatpaket få det gäller trafiken.

Mål och utmaningar

(6) Utskottet anser att klimatmålen 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, att öka klimatpolitikens stabilitet och förutsägbarhet, att stärka klimatlagens människorättsaspekt och att främja klimatåtgärdernas rättvisa och därmed också klimatåtgärdernas acceptabilitet samt att 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 eftersträlvade utsläppsminskningarna samt planeringen av utsläppsdämpningen och anpassningen till behövliga åtgärder.

(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. Minskningen av utsläppen är förknippad med stora utmaningar som väcker oro.

(8) Sakkunniga anser målen för utsläppsminskningen vara 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 uppgift fattas besluten om den klimatpolitiska planen på medellång sikt innan det slutliga innehållet i EU-direktivet om ansvarsfördelning, LULUCF-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) Utskottet uttrycker sin oro över att scenarierna ensidigt endast fokuserar på att hushållens köpkraft försvagas och efterfrågan på konsumtionsvaror sjunker, men förbiser de extra kostnader som uppstår för industrin och försvagar Finlands konkurrenskraft.

Metoder. (11) 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.

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

(12) Vägnetets skick är också av stor betydelse för att utsläppsminskningens målet 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

(13) Transportfattigdom är ett fenomen där människan inte har möjlighet att med rimliga ansträngningar, till skälig kostnad och inom rimlig tid färdas till platser där de 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.

(14) Utskottet noterar att strategin 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.

(15) När det gäller konsekvenserna för de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna lyfts rörelsefriheten fram. Det bör dock noteras att fri rörlighet i Finland på stora områden är möjlig endast med personbil, vilket utestänger en betydande del av medborgarna från rörelsefriheten. Det innebär att hushåll utan bil är utsatta för tillgänglighetsfattigdom när servicenätet blir glesare. För hushåll i den lägsta inkomstkventilen är till exempel kollektivtrafiktjänsterna mycket viktiga i den dagliga mobiliteten jämfört med andra inkomstkventiler. 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 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 utsläppsminskningarna 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 ut-

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

släppsminskning, 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 utsläppsminskning åtgärder 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.

(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

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

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 klimatåtgärderna, 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 det behövs 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. Utskottet anser att kraftigare åtgärder bör vidtas för att utnyttja digitaliseringens potential fullt ut.

Cybersäkerhet. (30) I de nya riktlinjerna för leveranssäkerhet och försörjningsberedskap för energi konstateras det att cybersäkerheten inom energisektorn ska stärkas. När det gäller cybersäkerheten i energisystemen fastställs det att cybersäkerhetsnivån inom energisektorn, och i synnerhet elbranschen, vidareutvecklas genom gemensamma övningar och utvecklingsprojekt och vid behov genom nya lagstiftningsprojekt. Dessutom säkerställs en god cybersäkerhetsnivå inom energisystemen och tillräckliga resurser och tillräcklig kompetens hos myndigheterna inom övervakningen av energisystemens cybersäkerhet bland annat genom att genomföra de åtgärdsrekom-

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

mendationer som presenterades av den arbetsgrupp som utredde kommunikationsministeriets informationssäkerhet. Utskottet anser att dessa riktlinjer är ytterst viktiga och betonar att man bör satsa på dem för att uppnå en hög cybersäkerhetsnivå inom energiförsörjningen.

Uppföljning

(31) 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 strategin bevakas noggrant och kritiskt, så att metoderna är fungerande och kostnadseffektiva.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att ekonomiutskottet 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
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 Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Paula Werning sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 33/2022 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Enligt regeringsprogrammet ska Finland vara koldioxidneutralt före 2035. Som det konstateras i avsnittet om klimat- och energimålen i regeringsprogrammet är klimatneutralitetsmålet för 2035 betydligt mer ambitiöst än EU:s motsvarande mål. Därför föreslår Sannfinländarnas utskottsgrupp att Finland inte ställer upp nationella mål som är strängare än EU-kraven.

Å andra sidan stöder vi inte heller som parti en alltför ambitiös klimatpolitik. Följaktligen får man inte heller med stöd av redogörelserna höja transportkostnaderna eller andra kostnader som hindrar vår i ett globalt perspektiv klimatvänliga inhemska exportindustri från att klara sig i den internationella konkurrensen. Vår utskottsgrupp anser dock att konkurrenskraften inom vår basindustri konsekvent har sänkts genom olika åtgärder. En sådan åtgärd är distributionsskyldigheten. Distributionsskyldigheten inom vägtrafiken är i sig en förutsägbar och viktig del av Finlands klimat- och biodrivmedelspolitik, men en höjning av den till 34 procent kan enligt vår mening inte understödjas. Därför har vi både som parti och riksdagsgrupp föreslagit att distributionsskyldigheten slopas helt, eftersom det skulle sänka bränslepriserna direkt över hela linjen.

För det tredje har vi som grupp lyft fram att exempelvis tillgången till alternativa och nollutsläppsbaserade marina bränslen till konkurrenskraftiga marknadspriser är en av rederiernas och sjöfartens största utmaningar i framtiden. Det är sant att de skärpta distributionsskyldigheterna i Finland och på andra håll i världen medför utmaningar, eftersom de råvaror som behövs är begränsade och elektrifieringen av vägtrafiken i Finland inte hinner öka tillräckligt under de närmaste åren.

Likaså anser vår utskottsgrupp att det är viktigt att stödet för elektrifiering av industrin genomförs fullt ut inom de gränser som EU tillåter. Det skulle nämligen främja nödvändiga investeringar. I nuläget är det inte så. Det elektrifieringsstöd som hittills genomförts är otillräckligt och sättet att genomföra stödet är också bristfälligt. I detta sammanhang bör man också komma ihåg att i det centrala konkurrentlandet Tyskland återfår industrin det maximibelopp som EU tillåter, det vill säga 75 procent, av de merkostnader som utsläppshandeln medför. Finland återbetalar högst 25 procent av merkostnaderna.

Slutligen några ord om tillstånd och tillståndprocesserna. Det är i sig skandalöst att tillståndsförfarandena för investeringar i den gröna omställningen påskyndas genom ökade resurser till tillståndsmyndigheterna (RFV, NTM, TUKES). Vi vill både som utskottsgrupp och parti påminna om att en sådan prioritering av projekt inte får leda till att tillståndsförfarandena för andra projekt blir ännu långsammare. Dessutom bör maximitiden för behandlingen av tillstånd för alla investeringar i fortsättningen vara till exempel 12 månader och besvärsmångarna slopas.

Avvikande mening

Vi föreslår

Utlåtande KoUU 33/2022 rd
Avvikande mening 1

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 26.10.2022

Sheikki Laakso saf
Petri Huru saf
Jouni Kotiaho saf

Utlåtande KoUU 33/2022 rd
Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Samlingspartiets utskottsgrupp känner oro över de stigande priserna på trafikbränslen och den oskäligen ökningen av vardagskostnaderna på kort och lång sikt. Ett särskilt höjningstryck orsakas av de betydande skärpningar av distributionsskyldigheten för trafikbränslen som föreslagits fram till 2030. Samlingspartiets utskottsgrupp anser att förslaget att höja distributionsskyldigheten i sin nuvarande form är mycket utmanande och kräver därför flexibilitet i den föreslagna modellen. Ett sätt är att utnyttja olika råvaror och energiformer och inkludera dem i distributionsskyldigheten så att trycket på att höja priserna på transportbränslen undanröjs.

Avvikande mening

Vi föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan och

att ekonomiutskottet föreslår att riksdagen godkänner två uttalanden. (*Den avvikande meningens förslag till uttalanden*)

Den avvikande meningens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att Finland utnyttjar sitt handlingsutrymme i EU maximalt för att utnyttja olika råvaror och energiformer så att kostnaderna för rörligheten hålls nere.*
- 2. Riksdagen förutsätter att regeringen bereder den lagstiftning som behövs för att distributionsskyldigheten i fortsättningen ska kunna fullgöras med förnybar el för transport samt syntetiska bränslen så att trycket på att höja priserna på transportbränslen minskar.*

Helsingfors 26.10.2022

Janne Heikkinen saml
Jari Kinnunen saml