

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till klimatlag

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till klimatlag (RP 27/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- expert Karin Cederlöf, miljöministeriet
- överdirektör Leena Ylä-Mononen, miljöministeriet
- specialsakkunnig Laura Sarlin, kommunikationsministeriet
- branschdirektör Hannele Korhonen, Meteorologiska institutet
- ledande expert Katja Lohko-Soner, Transport- och kommunikationsverket
- deltagare i Klimatpanelen Jyri Seppälä, Klimatpanelen
- utvecklingschef Sanna-Riikka Saarela, Finlands miljöcentral
- trafiksystemexpert Arto Kärkkäinen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- tenure track professor Heikki Liimatainen, Tammerfors universitet
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- planeringsdirektör Ruut-Maaria Rissanen, Landskapsförbunden för Västra Finland
- skogs- och klimatexpert Sari Koivula, Norra Karelens landskapsförbund
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- ledande trafik- och näringslivspolitisk expert Päivi Wood, Centralhandelskammaren
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verksamhetsledare Matti Koistinen, Cykelförbundet rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- specialsakkunnig Pauliina Jalonen, Finlands Kommunförbund
- direktör, hållbar utveckling Helena Soimakallio, Teknologiindustrin rf
- verkställande direktör Elina Ussa, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Inget yttrande av

- Konkurrens- och konsumentverket
- Finavia Abp

Utlåtande KoUU 16/2022 rd

- Finnair Abp
- Rederierna i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Genom lagförslaget stiftas en ny klimatlag. Det är fråga om en ramlag vars syfte är att stärka regleringens styreffekter. Målnivån för utsläppsminskningarna har uppdaterats och ligger nu i linje med Finlands klimatpanels rekommendation som baserar sig på vetenskaplig analys. Likaså har målen för utsläppsminskning på kort och medellång sikt för åren 2030, 2040 och 2050 skrivits in i lagen. Dessa element i lagen bidrar till en långsiktig och förutsebar klimatpolitik.

(2) Utskottet anser det vara viktigt att Finlands mål för klimatneutralitet och utsläppsminskning skrivs in på lagnivå, eftersom det ökar förutsägbarheten också för näringslivet och aktörerna inom transportsektorn. Med tanke på investeringsbesluten bör den nationella lagstiftningen och EU-lagstiftningen vara så tydliga och harmoniserade som möjligt. Överlappningar ska undvikas och särskild uppmärksamhet ska fästas vid konsekvensbedömningen. Kostnadseffektivitet, marknadseffektivitet och teknikneutralitet är också centrala principer.

(3) Med sina mål har Finland som ambition att bli klimatneutralt tidigare än många andra länder. Å ena sidan kan detta öka pionjärföretagens affärsmöjligheter, men å andra sidan innebär det utmaningar att ha skarpare mål än Europeiska unionen. Det är klart att Finland måste uppfylla målen i klimatavtalet från Paris, men eftersom vi redan genomfört många åtgärder måste vi värna vår konkurrenskraft och grunden för vår ekonomi.

Kolsänkor. (4) Det har påpekats för utskottet att den största bristen i lagen kan anses vara att den inte innehåller något kvantitativt mål för den genomsnittliga nettosänkan. Enligt erhållen utredning är en tillräckligt stor nettosänka utöver utsläppsminskningar också ett absolut villkor för att klimatneutraliteten ska vara uppnådd 2035 och för att koldioxidutsläppen ska vara negativa efter det. I fortsättningen är det därför ytterst viktigt att de åtgärder som behövs för en tillräcklig nivå på nettosänkorna säkerställs i klimatplanen för markanvändningssektorn.

Landskapens och kommunernas roll. (5) Enligt utredning har landskapens och kommunernas klimatåtgärder en avgörande betydelse för att minska utsläppen från trafiken, eftersom största delen av utsläppen från trafiken härrör från korta resor. Det har påpekats för utskottet att klimatlagen därför bör innehålla förpliktelser även för myndigheterna i landskapen och kommunerna. I synnerhet i stadsregioner är det lätt att promenera, cykla eller åka kollektivt i stället för att åka korta sträckor med bil. Här går det att påverka genom att underlätta för de här alternativa transportformerna.

Klimatårsberättelsen. (6) Sakkunniga har ansett det vara ytterst viktigt att nivån på och utvecklingen av Finlands koldioxidhandavtryck följs upp inom ramen för planeringssystemet för klimatpolitiken. Enligt erhållen utredning bör man i samband med utarbetandet av klimatårsberättelsen göra en bedömning av nivån på och utvecklingen av handavtrycket. Därför anser utskottet

Utlåtande KoUU 16/2022 rd

att klimatårsberättelsen bör innehålla en bedömning av Finlands koldioxidhandavtryck. I planeringssystemet enligt klimatlagen bör man i högre grad än för närvarande betona koldioxidhandavtrycket som idé.

Affärsmöjligheter

(7) Enligt utredning utgör det internationella klimatarbetet och den gröna omställningen en betydande tillväxt- och exportpotential för finländska företag också inom logistiksektorn. Klimatmålen kan inte nås utan omfattande investeringar. Den globala effekten av Finlands mål för klimatneutralitet blir maximal, om lösningarna för utsläppsminskning kan genomföras kostnadseffektivt och kommersialiseras inte bara på den inre marknaden utan också på världsmarknaden.

(8) Finland är för närvarande enligt uppgift ett av de länder som är bäst på ren teknik, och finländska företag har lösningar att erbjuda för utsläppsreduktion. Därför är det med tanke på såväl Finlands ekonomi som minskningen av de globala utsläppen ytterst viktigt att bättre förstå vad vårt koldioxidhandavtryck för närvarande består av och vilken potential det finns för att öka det globalt. De utsläppssnåla produkter och tjänster som finländska företag erbjuder – Finlands koldioxidhandavtryck – kan ha mångdubbel inverkan i relation till de nationella utsläppen. Insikter i hur koldioxidhandavtrycket bildas och uppföljning av dess utveckling skulle också bidra till att på ett mer verkningsfullt sätt rikta in såväl den offentliga förvaltningens som näringslivets satsningar på att öka handavtrycket. På så sätt är det möjligt att uppnå större utsläppsminskningar ute i världen och öka Finlands export och ekonomi.

Lagstiftningens konsekvenser för transportsektorn

(9) De konkreta effekterna av den nya klimatlagen kommer att bli synliga genom det planeringssystem som skapas inom ramen för klimatlagen och kvaliteten på och genomförandet av de verktyg som ska finnas till stöd för systemet. Planerna bör dock inte bara fokusera på drivkrafter utan också på transportsystemets effektivitet och produktivitet. Särskilt i städer och stadsregioner bör man utöver förnyandet av drivkrafter också koncentrera sig på att åstadkomma en hållbar färdmedelsfördelning. Enligt utredning bör man satsa på kollektivtrafik, aktiv mobilitet och transportservice som kan sammanvändas i enlighet med den cirkulära ekonomin för transportsektorn. Likaså behövs det satsningar på nyttjande av data för att möjliggöra kompatibla rese- och transportkedjor. Enligt undersökningar är en förbättring av servicenivån inom kollektivtrafiken den mest godtagbara av åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken. Det främjar samtidigt både bekämpningen av transportfattigdomen och uppnåendet av målen för utsläppsminskning.

(10) Elektrifieringen av trafiken har enligt propositionen relativt måttliga konsekvenser för samhällsekonomin och den planerade halveringen av utsläppen från trafiken har konsekvenser också för statsfinanserna via skatteintäkterna från drivmedel. Men enligt uppgift kommer effekterna av elektrifieringen inte att vara måttliga, utan det krävs investeringar i miljardklassen. Likaså räknas konsekvenserna för statsfinanserna i miljarder när det gäller skatteintäkter. När alla drygt 5 miljoner fordon med förbränningsmotor som används i trafik under de följande 20 åren ersätts med fordon som använder nya drivkrafter och den energi som de använder produceras på ett hållbart sätt i Finland i stället för med importerad energi, är det fråga om en betydande samhällsekonomisk effekt.

Utlåtande KoUU 16/2022 rd

(11) Utskottet uttrycker sin oro över de ekonomiska och sociala konsekvenserna, som i hög grad beror på Finlands perifera läge, glesa bosättning och långa avstånd. Ambitiösa mål för Finland som energiintensivt samhälle blir dyra i övergångsfasen. Å andra sidan kan utfasningen av fossila bränslen också ses som en strategisk säkerhetsfråga. Därför anser utskottet att globala åtgärder bör prioriteras alltid när det är möjligt. Utskottet konstaterar att syftet med lagstiftningen bör vara att minska förbrukningen av fossila bränslen och således inte privatbilismen i sig utan utsläppen från biltrafiken.

(12) Utskottet uttrycker sin oro över Finlands konkurrenskraft och de utmaningar som särförhållandena i Finland medför för transportsektorn. Enligt utredning är utsläppsmålen mycket väl kända inom transportsektorn och sektorn utvecklar i praktiken ingen ny teknik eller service som inte skulle ha något samband med hållbarhet eller intelligent trafik. Därför är det viktigt att företagens synpunkter och kompetens blir etablerat inkluderade i det strategiska planeringssystem som styr branschens framtid och som fungerar med hjälp av återkoppling från klimatpanelen.

Alternativa drivkrafter. (13) Sakkunniga har framfört att försäljningen av andra personbilar än renodlade elbilar måste upphöra så snart som möjligt. Utskottet har dock också erfårit att enbart ersättande av bilar med förbränningsmotor med elbilar inte är en systemisk förändring som behövs för att uppnå resultat. Klimatlagen bör inte enbart fokuseras på utsläpp utan den bör inbegripa hållbarhet som ett mer omfattande element.

(14) Enligt erhållen utredning är elektrifiering uttryckligen en möjlighet på längre sikt, men på kort sikt är utmaningarna också ett faktum. Också den tunga trafiken kommer i framtiden att övergå till el, med undantag av de allra tyngsta fordonen och offroad-sektorn. På lång sikt bör förnybara drivmedel enligt sakkunniga användas där de är till störst nytta för klimatet och där det inte finns alternativ. Detta gäller framför allt flygtrafiken och fartygstrafiken, inte vägtrafiken bortsett från den tunga trafiken.

(15) Utskottet anser att teknikneutralitet är viktigt och att ett brett spektrum av åtgärder bör sättas in för att minska koldioxidutsläppen. Utskottet anser också att biodrivmedel är viktiga i omställningen till grön trafik. Man bör också vara medveten om problemen med den tunga trafiken i ett land med långa avstånd, där största delen av godstransporterna går på gummihjul.

Myndigheternas resurser

(16) Utskottet uttrycker sin oro över de uppgifter som lagen medför för myndigheterna och anser att man bör se till att myndigheterna har tillräckliga resurser.

(17) Vid utfrågningen av sakkunniga ansåg kommunikationsministeriet att det är viktigt att det finns tillförlitlig information om utsläppen från trafiken till underlag för klimatpolitiken. Utskottet påpekar därför att det behövs finansiella resurser för byggande och underhåll av ett system som ska ersätta beräkningssystemet LIPASTO.

Utlåtande KoUU 16/2022 rd

Uppföljning

(18) Den föreslagna lagen kommer enligt uppgift att påverka koldioxidutsläppen och kolsänkor-
na samtidigt som den också får samhällsekonomiska och sociala konsekvenser. Utskottet fäster
därför miljöutskottets uppmärksamhet vid bedömningen av lagstiftningens konsekvenser och
uppföljningen av hur den fungerar. Utskottet föreslår att miljöutskottet tar in ett uttalande om be-
dömningen och uppföljningen i sitt betänkande.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 28.4.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
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.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 16/2022 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Regeringen föreslår att det stiftas en ny klimatlag. Propositionen är behäftad med åtskilliga problem. En betydande del av dem beror på den överdrivna ambitionsnivån i synnerhet för de närmaste åren och det faktum att lagberedningsarbetet utfördes före Rysslands angrepp mot Ukraina. De uppställda målen beaktar inte de konsekvenser som kriget och frikopplingen från rysk fossil energi kommer att ha för den inhemska försörjningsberedskapen eller de energipolitiska behoven under de närmaste åren.

I propositionen har målen och årtalen fastställts utan en klar syn på vilka metoder som kommer att användas, eller överhuvudtaget kan användas i det förändrade energipolitiska läget med beaktande av de stora investeringar som den gröna omställningen kräver. Propositionen beaktar inte heller i tillräcklig utsträckning kostnaderna för finländska hushåll eller näringslivet.

Det aktuella utrikes- och säkerhetspolitiska läget måste beaktas också i samband med klimatlagen och den gröna omställningen. Målet bör vara att stärka Finlands och Europas strategiska autonomi, särskilt genom att bli kvitt EU:s energiberoende av Ryssland. Anpassningen till en så här stor geoekonomisk förändring kräver ersättande, också fossila, energikällor för att kostnaderna i finländarnas vardag ska förbli skäligen under övergångsperioden. Därför är det ohållbart att driva på planer som försvagar hushållens resiliens, dvs. kristålighet.

I regeringens klimatpolitik upprepas ofta social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet som begreppstriangel. Vid denna avvägning glöms ofta aspekten regional rättvisa bort. Exempelvis har höjningen av drivmedelspriserna helt andra konsekvenser för kostnaderna i vardagen på landsbygden än i tätt bebyggda stadsregioner. En betydande del av de produktionsanläggningar samt logistik- och leveranskedjor som är väsentliga med tanke på den inhemska försörjningsberedskapen finns i landskapen. Därför är det nödvändigt att se till att landskapen och landsbygden är livskraftiga.

En förutsättning för en lyckad klimatpolitik är att företagssektorn fungerar och är konkurrenskraftig samt att de kritiska råvaruflödena och logistikkedjorna är säkrade. De finländska logistikkedjorna befinner sig för närvarande i ett sårbart läge, eftersom kostnadstrycket på företagen inom transportbranschen i och med höjningen av bränslepriserna har blivit outhärdligt. Många företag inom branschen hotas av betalningssvårigheter, permitteringar, uppsägningar och rentav omfattande konkurser.

Rysslands angrepp på Ukraina kommer att påskynda investeringarna i förnybar energi i hela Europa i vilket fall som helst. Förnybar energi kan dock inte tillräckligt snabbt ersätta den energi som importeras från Ryssland. Under de närmaste åren bör vi i Finland utnyttja inhemsk biogas, energitorv och flis i större utsträckning än för närvarande för att försörjningsberedskapen ska kunna tryggas.

Utlåtande KoUU 16/2022 rd
Avvikande mening 1

Den gröna omställningen kräver också att Finland vidtar försörjningsberedskapsåtgärder som inte beaktas i propositionen. Globalt sett behöver elektrifieringen av vägtrafiken och utfasningen av fossil energi enorma mängder batterimetaller som inte utvinns tillräckligt mycket i Europa, särskilt inte i Finland och Sverige. En betydande del av de jordartsmetaller som behövs för den gröna omställningen finns i jordmånen i det auktoritära Kina.

Vi anser att Finland inte ska ha ett alltför ensidigt klimatprogram. Även om vi blir kvitt vårt beroende av Ryssland kan det tänkas att vi blir beroende av Kina i stället. Det är inte ansvarsfullt att driva en politik som sätter stopp för nyttjandet av inhemska naturresurser eller som leder till att utsläppen flyttar utomlands, till exempel genom gruvdrift som den gröna omställningen kräver. Koldioxidläckage från Europa till länder med lägre miljönormer bör förhindras.

Sammantaget beaktar propositionen med förslag till ny klimatlag inte i tillräcklig utsträckning de föreslagna ändringarnas och de externa faktorernas inverkan på kostnadstrycket på finländska hushåll och företag. Innan lagen antas måste regeringen mer exakt kunna utreda de samlade konsekvenserna av den gröna omställningen.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande:

Riksdagen förutsätter att statsrådet kontinuerligt följer konsekvenserna av utsläppsminskningarna enligt klimatlagen och de åtgärder som följer av dem för den övergripande säkerheten, den strategiska autonomin, företagets konkurrenskraft och finländarnas köpkraft och kostnaderna i vardagen. Om utsläppsminskningarna leder till orimliga konsekvenser för dessa bör målnivåerna granskas på nytt och uppdateras så att de blir skäligare. Dessutom bör utsläppsminskningarna göras så kostnadseffektivt som möjligt och utifrån evidensbaserad kunskap. Utan kostnadsmedvetenhet och noggrann avvägning finns det risk för att kostnaderna för vårt pionjärskap blir större än nyttan. Statsrådet bör omvärdera ambitionsnivån för Finlands klimatmål särskilt under de närmaste åren, eftersom en snabb frikoppling från rysk fossil energi kräver en skälig övergångsperiod innan det går att kompensera bortfallet med förnybar energi.

Helsingfors 28.4.2022

Heikki Autto saml
Janne Heikkinen saml
Jari Kinnunen saml

Utlåtande KoUU 16/2022 rd

Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Det är fråga om en proposition med förslag till en ny klimatlag vars syfte är att bromsa klimatförändringen och främja anpassningen till den. Ett centralt mål är att säkerställa att Finland är klimatneutralt senast 2035 och därefter har negativa koldioxidutsläpp. Utöver ett mål om klimatneutralitet 2035 föreslås i lagen bestämmelser om utsläppsminskingsmål för 2030 och 2040. Det utsläppsminskingsmål som gäller till 2050 uppdateras i förhållande till den gällande klimatlagen, och det föreslås även bestämmelser om ett mål för att öka sänkan.

För det första förespråkar vi sannfinländare i utskottet inte klimatpolitiska åtstramningar, framför allt inte i dagens världsläge. Vi är överhuvudtaget inte för några åtstramningar. Därför anser vi att det krävs en snabb omprövning av klimatpolitiken. Vi måste avstå från världens mest ambitiösa klimatneutralitetsmål.

I den nya klimatlagen föreslås bestämmelser om nya klimatmål, planeringssystemet enligt klimatlagen utvidgas i förslaget till att gälla markanvändningssektorn och regleringen preciseras även till övriga delar i syfte att öka lagens styrande effekt. Vi är inte tillfreds med de här extra åtgärderna. Däremot upplever vi att det nu måste fattas skattebeslut som sänker levnads- och bostadskostnaderna till exempel via bränslepriserna. Målen kan uppnås senare när tekniken på området förbättras. Nu är det väsentliga att industrin kan behålla sin konkurrenskraft och försörjningsberedskap (inkl. marinindustrin). Detta mål kan inte uppnås om man i alltför snabb takt avstår från fossila energikällor inom energiproduktionen, industrin och – eller – trafiken.

Inom jord- och skogsbruket kräver detta akuta problem nu snabba åtgärder för att underlätta situationen. Därför föreslår vi som grupp fortfarande att till exempel importen av flis från Ryssland kan ersättas med energitorv. Detta kan göras relativt snabbt och för viss tid innebär det inte att det slutliga målet slopas. Vi hoppas också att uttaget av energived påskyndas. Detta skulle underlätta både vår försörjningsberedskap och situationen för de lokala jordbrukarna, av vilka många jobbar parallellt på torvmarker. Det är också viktigt att beakta att elsystemets driftsäkerhet alltid bör tryggas genom en produktionsform som kan regleras.

Likaså är vi oroade över att propositionen inte ökar förutsebarheten inom sektorn. Just nu finns det behov av uttryckligen detta. Likaså är vi bekymrade över att propositionen ökar byråkratin, eftersom den har direkta konsekvenser för myndigheternas verksamhet och ökar myndigheternas resursbehov permanent.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet förkastar lagförslaget.

Utlåtande KoUU 16/2022 rd
Avvikande mening 2

Helsingfors 28.4.2022

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf