

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (RP 174/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Harri Haavisto, arbets- och näringsministeriet
- specialsakkunnig Nicoleta Kaitazis, arbets- och näringsministeriet
- finansexpert Jussi Kiviluoto, finansministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Valtteri Härmälä, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Taru Pakkanen, Transport- och kommunikationsverket
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Abp
- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna och -industrin rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Klimatpanelen
- Landtransportpoolen
- St1 Nordic Oy
- Automobilförbundet rf
- Linja-autoliitto
- Logistiikkayritysten Liitto ry.

Utlåtande KoUU 34/2022 rd

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Enligt propositionen ska distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel sänkas med 7,5 procentenheter för 2023. Det föreslås att de utsläppsminskningar som inte genomförs på grund av sänkningen av distributionsskyldigheten åren 2022 och 2023 ska täckas genom en höjning av distributionsskyldigheten för de följande åren. Samtidigt höjs distributionsskyldigheten för 2030 till 34 procent.

(2) Den parlamentariskt beredda tolvåriga trafiksystemplanen och färdplanen för fossilfria transporter styr målen för utsläppsminskning. Dessutom behövs det också en skattereform för att skapa incitament och även för att genomföra en rättvis omställning.

(3) Utskottet noterar de ekonomiska problem som de stigande bränslepriserna orsakar och som är orsaken till sänkningen av distributionsskyldigheten. Distributionsskyldigheten har ansetts höja bränslepriserna, som också annars har ökat, och bidra till så kallad transportfattigdom. Samtidigt uttrycker utskottet sin oro över att man ensidigt fokuserar på att hushållens köpkraft försvagas och efterfrågan på konsumtionsvaror sjunker, men förbiser de extra kostnader som uppstår för industrin och försvagar Finlands konkurrenskraft. Utskottet anser det vara ytterst viktigt att den kostnadsminskning som sänkningen av distributionsskyldigheten medför överförs direkt på konsumentpriserna.

(4) Det är viktigt att distributionsskyldigheten på det sätt som föreslås i propositionen höjs till den tidigare fastställda nivån och konstaterar att man bör sträva efter flexibilitet för att trygga kostnadseffektiviteten och beakta eventuella andra problem som prisstegringen medför.

Transportfattigdom

(5) 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.

(6) Utskottet vill lyfta fram transportfattigdomen och 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.

(7) 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 blir allt mer utsatta för tillgänglighetsfattigdom när servicenätet glesnar allt mer.

Utlåtande KoUU 34/2022 rd

För hushåll i den lägsta inkomstkventilen är till exempel kollektivtrafiktjänsterna mycket viktiga i den dagliga mobiliteten jämfört med andra inkomstkventiler. Utskottet har gjorts uppmärksamt på att det därför är mycket viktigt att utveckla kollektivtrafiken för att bekämpa transportfattigdomen, och när bränslepriserna stiger ökar dess betydelse ytterligare.

(8) Utskottet anser det vara ytterst viktigt att man i fråga om distributionsskyldigheten undviker åtgärder som leder till transportfattigdom och strävar efter att minska den transportfattigdom som redan existerar eller som åtgärderna 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.

Distributionsskyldigheten

(9) Utskottet har gjorts uppmärksamt 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.

(10) Enligt vissa sakkunniga kan det inte påvisas några flaskhalsar i produktionen av förnybara bränslen. Den globala tillgången till förnybar diesel har ansetts vara i balans med den globala efterfrågan. På basis av tillgängliga rapporter från tredje parter (t.ex. AFRY och IEA) samt flera branschaktörers investeringsbeslut och investeringsplaner uppskattas det att den globala produktionskapaciteten för förnybar diesel kommer att öka med flera miljoner ton per år under de närmaste åren.

(11) 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 enligt vissa sakkunniga 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 utsläppsminskningssåtgärder 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.

(12) Målet med sänkningen av distributionsskyldigheten har varit att dämpa priset på flytande bränslen åren 2022—2023. För att undvika exceptionellt stora prishöjningar på bränslen 2024 har sakkunniga föreslagit åtgärder för att sänka trycket på prishöjningar. För det första har det ansetts viktigt att sänka punktskatten på biobränslen, eftersom det har konstaterats att EU:s minimiskattenivå inte hindrar en sänkning av skattenivån när biobränsle är inblandat i högbeskattat fossilt bränsle. Det har också ansetts viktigt att påskynda elektrifieringen av bilbeståndet genom att öka anskaffningsincitamenten och att inkludera förnybar el som distribueras från offentliga laddningsstationer i distributionsskyldigheten. Utskottet betonar att införandet av så kallad yrkesdie-

Utlåtande KoUU 34/2022 rd

sel, som bereds för att dämpa ökningen av logistikkostnaderna, bör påskyndas. Dessutom finns det anledning att bereda en reform av transportbeskattningen för att dämpa kostnaderna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 27.10.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Tornainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Petri Huru saf
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Jouni Kotiaho saf
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 34/2022 rd Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Samlingspartiets utskottsgrupp känner oro över de stigande priserna på trafikbränslen och den oskäliga 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. Propositionen innebär i sin nuvarande form att priset per liter på transportbränslen stiger med tiotals cent.

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 förnybar el för transporter och inkludera dem i distributionsskyldigheten så att trycket på att höja priserna på transportbränslen undanröjs. Man bör också utreda olika alternativ för en flexibel tillämpning av målet på 34 procent.

Avvikande mening

Vi föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan och

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

Den avvikande meningens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att regeringen bereder den lagstiftning som behövs för att distributionsskyldigheten i fortsättningen ska kunna fullgöras med förnybar el för transport samt andra förnybara drivmedel så att trycket på att höja priserna på transportbränslen minskar.*
- 2. Riksdagen förutsätter att Finland utnyttjar sitt handlingsutrymme i EU maximalt för att Finlands möjligheter att anpassa genomförandet av distributionsskyldigheten ska förbli så omfattande som möjligt.*
- 3. Riksdagen förutsätter att regeringen säkerställer att de politiska åtgärderna för att öka andelen biodrivmedel inte oskäligt höjer vardagskostnaderna.*

Helsingfors 27.10.2022

Janne Heikkinen saml
Jari Kinnunen saml

Utlåtande KoUU 34/2022 rd Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

Utskottet behandlar nu regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (RP 174/2022 rd).

För det första måste det konstateras att regeringen i sin egen klimat- och energipolitik har drivit dubbla agendor under denna valperiod. Det har förvirrat medborgarna. Regeringens linje har också blivit dyr för medborgarna. Regeringen har nämligen under valperioden till exempel höjt skatten på både bränslen och torv, med nästan katastrofala följder. Å andra sidan har regeringen också vidtagit åtgärder som i viss mån underlättar livet för arbetstagarna. En sådan åtgärd är innevarande års sänkning av distributionsskyldigheten. Det ledde till att en del av bränslebolagen tog hänsyn till sänkningen i sina priser, redan något innan lagen trädde i kraft. Effekten i synnerhet på konsumentpriserna på dieselbränsle var tydlig. Denna riktlinje gäller även nästa år.

Sannfinländarnas utskottsgrupp vill dock påminna om att priset på distributionsskyldigheten visserligen har sänkts temporärt, men regeringen tar samtidigt tillbaka mångfaldigt med andra handen. Ett utmärkt exempel på det är den höjning av distributionsskyldigheten 2024 som föreslås i lagförslaget i fråga. Höjningen ökar transportkostnaderna ytterligare och är skadlig för Finlands konkurrenskraft.

Regeringen drar åt tumskraven i fråga om distributionsskyldigheten ytterligare så att den för 2030 höjs till hela 34 procent. Här vill vår utskottsgrupp påminna om det faktum att enbart denna höjning av distributionsskyldigheten, som träder i kraft vid ingången av 2024, skulle innebära en prishöjning på upp till tiotals cent. Därför har Sannfinländarna föreslagit att distributionsskyldigheten slopas helt och hållet. Det skulle ha en omedelbar sänkande effekt på bränslepriserna. Denna sänkande effekt på priset skulle i det rådande världsläget vara ytterst behövlig för transportbranschen och hela Finlands konkurrenskraft.

Likaså har både vår utskottsgrupp och vår riksdagsgrupp föreslagit att det införs ett system för yrkesdiesel där en del av den uppburna punktskatten återbärs till transportföretagen. Det behövs eftersom systemet skulle fungera som en buffert som skyddar den yrkesmässiga trafiken mot prisförändringar. Uppenbarligen är regeringen på väg att omfatta sannfinländarnas linje i denna fråga. I bästa fall kan systemet således tas i bruk redan under 2023.

Avvikande mening

Vi föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 34/2022 rd
Avvikande mening 2

Helsingfors 27.10.2022

Sheikki Laakso saf
Petri Huru saf
Jouni Kotiaho saf