Statsrådets principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland

Enligt statsminister Sanna Marins regeringsprogram är Finland koldioxidneutralt år 2035. Målen för minskning av utsläppen från trafiken ska svara på detta mål. Enligt regeringsprogrammet upprättas en färdplan för fossilfria transporter under denna regeringsperiod, där man påvisar konkreta metoder för att uppnå regeringens mål.

På nationell nivå har Finland bundit sig vid att minska utsläppen från den inhemska trafiken med minst 50 % fram till år 2030. Fram till år 2045 ska trafikens växthusgasutsläpp elimineras helt för att uppnå Finlands mål för koldioxidneutralitet.

Målen och åtgärderna för färdplanen för fossilfri trafik riktas främst mot vägtrafiken, eftersom en stor del av växthusgasutsläppen uppkommer i vägtrafiken och där finns därmed den största potentialen för att minska utsläppen. Vissa åtgärder riktas också mot spårtrafik. Färdplanen innehåller inte åtgärder för inhemsk sjötrafik, trots att den omfattas av trafik som räknas till ansvarsfördelningssektorn. Åtgärderna för den inhemska sjötrafiken har definierats i utkastet till principbeslut som gäller växthusutsläppen i sjöfarten och inlandssjöfart.

Beredningsprocess för principbeslutet

Kommunikationsministeriet tillsatte en arbetsgrupp för tiden 1.11.2019–30.10.2020 som stöd för beredningen av färdplanen för fossilfri trafik. Arbetsgruppens uppdrag var att identifiera metoder för samhälleligt beslutsfattande, med vilka växthusgasutsläppen i den inhemska trafiken halveras före år 2030 och trafiken förändras till nollutsläpp senast år 2045. I arbetsgruppens slutrapport granskades inhemsk väg-, spår-, flyg- samt sjö- och inlandssjötrafik.

För vägtrafikens del beställde kommunikationsministeriet också separata bedömningar av effekterna av sammanlagt 15 olika åtgärder för minskning av utsläpp. Dessa bedömningar genomfördes av VTT, Transport- och kommunikationsverket Traficom samt Trafikledsverket. Dessutom beställdes en bedömning av effekterna av prisökningen på bränsle för olika typer av hemhushåll och man undersökte möjligheterna att kompensera prisökningen för låginkomsttagare. Denna utredning utarbetades av Aalto-universitetet till ministeriet.

På basis av arbetsgruppens arbete och konsekvensbedömningen förberedde man i ministeriet under hösten och vintern 2020 ett utkast till färdplan för att minska växthusgasutsläppen i den inhemska trafiken. Utkastet godkändes i ministerarbetsgruppen för klimat- och energipolitik 13.1.2021 och det genomgick en omfattande remissbehandling 15.1.2021–19.2.2021. Sammanlagt 349 instanser gav ett utlåtande. I intressentgruppernas utlåtanden gav man sitt stöd till målen om minskning av utsläpp i trafiken och man ansåg att åtgärdsförslagen är i huvudsak täckande. Medborgarnas uttalanden speglade en oro över ökade kostnader för bilkörning eller

bränsle i framtiden. Även intressenternas utlåtanden lyfte fram eventuella negativa konsekvenser av ökade bränslekostnader för företag och/eller hemhushåll.

Utkastet till färdplan bearbetades i februari–mars på basis av responsen som kom efter remissrundan och det behandlades på nytt i ministerarbetsgruppen för klimat- och energipolitik 24.3.2021.

Utkastet till principbeslut behandlas i finansutskottet innan principbeslutet fattas.

De mest centrala riktlinjerna

Färdplanen för fossilfri trafik innehåller tre faser. I den första fasen inför regeringen inom ramarna för anslag som allokerats till implementering av principbeslutet ett flertal olika stöd och incitament med vilka man främjar utsläppsfri trafik. Sådana åtgärder är bland annat att inkludera biogas och elektrodrivmedel i distributionsskyldigheten, olika stöd för inköp av el- och gasbilar samt för distributionsinfrastrukturen för dessa samt stöd för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I den andra fasen lägger man till metoder i metodurvalet, vilka kräver mer information om konsekvenserna för utsläpp och kostnader innan man fattar beslut. Främst utreder man om distributionsskyldigheten för biobränsle är möjlig att öka från nuvarande 30 % och om det finns tillgång till tillräckligt med råvaror som produceras på ett hållbart sätt. Andra metoder som ska utredas är främjande av distansarbete, kombinerade transporter av varor samt trafiktjänster. Alla de nämnda metoderna har en betydande potential för minskade utsläpp, men det finns ingen säkerhet om i vilken omfattning denna potential skulle kunna realiseras eller hurdana åtgärder detta skulle kräva av staten. Preciserande bedömningar görs på våren och sommaren 2021 och de blir färdiga senast på hösten 2021.

Utöver de ovan beskrivna utredningarna färdigställs under våren och sommaren 2021 också vissa andra projekt eller processer som inverkar på växthusgasutsläppen i trafiken. Sådana parallella processer med färdplanen är bland annat Finlands program för hållbar tillväxt, arbetsgruppen som utreder en reform av beskattning av trafiken samt den riksomfattande trafiksystemplanen (Liikenne12). Flera förslag för att nå EU:s klimatmål väntas även från Europeiska kommissionen på sommaren 2021. Många av förslagen som väntas anknyter till trafikutsläpp. Kommissionen kan också ge förslag om att koppla vägtrafiken till utsläppshandeln.

Färdplanens tredje fas inleds på hösten 2021 när åtgärderna på EU-nivå, åtgärderna i processer som beslutas i andra sammanhang samt åtgärderna i fas 1 och 2, är kända. I den tredje fasen bedömer regeringen eventuellt behov av nationella ytterligare åtgärder angående trafiken samt fattar beslut om detta. För detta ändamål fortsätter regeringen beredningen av olika alternativa åtgärder, inklusive nationell utsläppshandel av fossila bränslen och en trafikskattemodell som baseras på körsträckor och vägklasser, i händelse av att övriga nationella åtgärder och lösningar på EU-nivå tillsammans är otillräckliga.

Konsekvenser av principbeslutet

Åtgärderna i principbeslutets första fas bedöms minska växthusgasutsläppen i den inhemska trafiken med totalt cirka 0,6 miljoner ton. Åtgärderna minskar även andra skadliga miljökonsekvenser av trafiken såsom luftföroreningar och buller. Främjande insatser för gång- och cykeltrafik har bedömts ha betydande positiv inverkan på folkhälsan. Användning av el, biogas och andra alternativa drivmedel i trafiken, vilka producerats i hemlandet minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans.

I konsekvensbedömningarna har man identifierat konsekvenserna av de mest centrala åtgärderna även för statens, kommunernas, företagens och hemhushållens kostnader. I bedömningarna har man också fäst uppmärksamhet vid möjliga skadeverkningar av åtgärderna samt vid behovet av att kompensera dessa skador, så att åtgärderna för att minska trafikutsläppen inte medför orimlig skada för någon. Vissa åtgärder har man beslutat att framföra som del av en helhet just för den sociala rättvisan, trots att effekten på utsläppen skulle vara mindre än vid andra åtgärder.

Åtgärderna i färdplanens första fas skulle kräva finansiering för totalt cirka 442 miljoner euro under år 2022–2030. Finansiering har inte reserverats för färdplanens åtgärder i planen för de offentliga finanserna år 2022–2025. Anslag som främjar åtgärderna skulle behandlas i samband med budgeten för år 2022 och planen för de offentliga finanserna för år 2023–2026. Totalt skulle cirka 96 miljoner euro föreslås i budgeten för år 2022 och cirka 266 miljoner euro i planen för de offentliga finanserna för år 2023–2026. Dessutom skulle kostnader för cirka 80 miljoner euro allokeras för år 2027–2030. Dessutom innebär administrationen av stöd personalkostnader för ämbetsverken.

Totalt 45 miljoner euro från EU:s instrument, faciliteten för återhämtning och resiliens (RRF), har föreslagits för distributionsinfrastruktur och stöd för anskaffning och konvertering för år 2021–2023. Den största delen (ca 37 miljoner) av detta stöd skulle användas under år 2022–23 och det skulle täcka ovannämnda kostnader som infaller år 2022–23.

Verkställande och uppföljning av principbeslutet

Kommunikationsministeriet har tillsatt en styrgrupp för verkställandet av principbeslutet, dit man har kallat kommunikationsministerns, näringsministerns, finansministerns och miljöministerns statssekreterare. Kommunikationsministerns statssekreterare verkar som gruppens ordförande. Dessutom har tjänstemannarepresentanter från ovannämnda ministerier utsetts till styrgruppens sekretariat.

Genomförandet av färdplanens åtgärder följs upp årligen även som en del av planeringen av verksamheten och ekonomin vid kommunikationsministeriet och övriga ministerier. Dessutom rapporteras årligen klimatåtgärder i trafiken till riksdagen som en del av klimatårsberättelsen i enlighet med klimatlagen.

Förslag

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att statsrådet fattar principbeslut om minskning av växthusgasutsläpp från trafiken i Finland.

Föredragande

Trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet