Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om främjande av användningen av biobrännolja och till lagar om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport och 2 § i lagen om biodrivmedel och flytande biobränslen

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om främjande av användningen av biobrännolja och till lagar om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport och 2 § i lagen om biodrivmedel och flytande biobränslen (RP 199/2018 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Anja Liukko, arbets- och näringsministeriet
- chefsingenjör Jukka Saarinen, arbets- och näringsministeriet
- ledande expert Aki Tilli, Trafiksäkerhetsverket
- gruppchef Sampo Soimakallio, Finlands miljöcentral
- direktör för samhällskontakter Ilkka Räsänen, Neste Abp
- projektchef Esa Sipilä, Pöyry Management Consulting Oy
- direktör för samhällskontakter Mika Aho, St1 Nordic Oy
- forskarprofessor Nils-Olof Nylund, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- miljöministeriet.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Den föreliggande propositionen ligger i linje med regeringens energi- och klimatstrategi och den klimatpolitiska planen på medellång sikt. I statsrådets redogörelse om en klimatpolitisk plan på medellång sikt fram till 2030 (SRR 7/2017 rd) beräknas åtgärderna för att ersätta fossila drivme-

del med förnybara och utsläppssnåla alternativ ha en utsläppsminskningspotential på 1,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030.

Åsikterna om propositionen har gått i sär bland sakkunniga. En del har ansett att distributionsskyldigheten fram till och efter 2030 tillsammans med det redan politiskt antagna EU-direktivet om förnybara energiformer (RED II) skapar en förutsebar omgivning för lagstiftningen och därmed möjliggör nya investeringar i produktion av biodrivmedel. Andra har påpekat att RED II ännu inte är klart och att lagstiftningen i vilket fall som helst måste ändras.

Utskottet menar att en långsiktig lagstiftning skapar möjligheter till investeringar och att det i Finland därför har vuxit fram världsledande kompetens i och produktion av biodrivmedel. Dessutom finns det skäl att granska EU-lagstiftningen, som genomgår ändringar. För att Finland inte för mycket ska binda upp sig vid biodrivmedel, som anses vara en teknik för övergångsperioden, finns det skäl att ha en öppen metodarsenal för att bädda för utveckling och nyttjande av ny teknik.

Metodarsenaler

Vid utfrågningen av sakkunniga ansåg Trafiksäkerhetsverket att utsläppsminskningarna i trafiken bör ha flera olika stöttepelare. Dessa är förnybara drivmedel, minskat transportarbete där det går, ökad effektivitet för transportsystemet och transporterna, energieffektivare fordon och elektrifiering av transporter i kombination med minskande kolintensitet i elproduktionen.

Ökad användning av biodrivmedel kan enligt sakkunniga bara utgöra en begränsad del av utsläppsminskningen i trafiken. Hållbart producerade och kostnadseffektiva bioråvaror för drivmedel är olika slag av biflöden och avfall från industri, jord- och skogsbruk och samhällen. Återvinningen bör maximeras men mängderna är begränsade. I många fall är det effektivaste sättet att använda de här råvarorna att samordnat producera biogas och gödselmedel. Då uppkommer inga flytande bränslen som är relevanta för distributionsskyldigheten. Man bör förhålla sig reserverat till att använda odlingsareal eller kraftigt öka användningen av skogar enbart för bränsleproduktion. Växthusgaserna måste minska under bränslets hela livscykel. Om kolsänkorna minskar i LULUCF-sektorn betraktas det i EU-lagstiftningen som ytterligare utsläpp som ska täckas med utsläppsreduktion i ansvarsfördelningssektorn (inkl. transport).

Kostnadseffekter

När andelen biodrivmedel ökar påverkar det också priserna, eftersom konsumentpriset på biodrivmedel i typfallet är högre än på fossila drivmedel, vilket kan leda till att trafik- och transportkostnaderna stiger.

Projektet ”Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030”, som genomförts av statsrådets forsknings- och utredningsverksamhet (VN-TEAS) 2018, ligger till grund för konsekvensbedömningen i propositionen. Utredningen visar att osäkra utgångsvärden och variationer i de beräknade priserna på fossila drivmedel och biodrivmedel leder till att också variationsintervallen i kostnadseffekterna och i den kvantitet biodrivmedel som behövs är stora. En specifik fråga som kan tas upp är tillgången och priset på avancerade biodrivmedel. Marknaden för

dessa är fortfarande fullständigt outvecklad och största delen av EU-länderna har ingen konkret politik för mål och insatser för att främja avancerade biodrivmedel. Därför är det särskilt svårt att göra bedömningar beträffande produktionen och prisutvecklingen.

Utskottet delar de sakkunnigas farhågor över att priserna på biodrivmedel har underskattats och att bedömningen av de samlade kostnadseffekterna inte är tillräckligt omfattande.

Distributionsskyldigheten

Resultaten av projektet VN TEAS visar att de största osäkerhetsfaktorerna gällande behovet av biodrivmedel 2030 är hur energieffektiviteten för både fordon och transportsystem ska höjas och när höjningen kommer att infalla. Om energieffektiviteten, och sannolikt också elbilarna, påverkar energiförbrukningen i trafiken först mot slutet av perioden 2020—2030 bör man med hjälp av biodrivmedel minska utsläppen i mitten av perioden relativt sett mer än i slutet av perioden. Utskottet påpekar att det behövs en utsatt tidpunkt, till exempel med 2—4 års mellanrum, för utvärdering av distributionsskyldigheten. Då kan skyldigheten för de närmaste åren justeras uppåt eller nedåt på grundval av utfallet.

När transportarbetet utvecklas och elektrifieras inverkar det i stor utsträckning på hur drivmedelsförbrukningen utvecklas. Hur behovet av brännolja utvecklas beror för sin del på hur behovet och formerna av uppvärmning utvecklas och hur arbetsmaskinerna elektrifieras. De här faktorerna påverkar direkt den mängd biodrivmedel och bioolja som behövs för att fullgöra distributionsskyldigheterna, råvarubasen, miljökonsekvenserna, produktionskostnaderna och de resulterande spridningseffekterna för staten och konsumenterna. Utvecklingen av produktionskapaciteten för biodrivmedel och bioolja samt tillgången, priset och godtagbarheten i fråga om råvarorna är förknippade med osäkerhet, vilket ökar de ekonomiska riskerna och riskerna för skadliga miljökonsekvenser. Riskerna är antagligen desto mindre ju mindre bränslemängd som behövs för att fullgöra distributionsskyldigheten.

Utskottet påpekar att användningen av de flytande biobränslen som på lång sikt är relevanta för distributionsskyldigheten bör styras till den tunga trafiken och flygtransporterna i ökande utsträckning.

Råvaror

I propositionen står det att råvarubasen för de biodrivmedel som används har en stor betydelse med tanke på de konsekvenser som medförs för miljön. Hanteringen av dem påverkas av de hållbarhetskriterier som anges i lagen om biodrivmedel och flytande biobränslen. Distributören ska påvisa att kriterierna uppfylls. Det bör noteras att kriterierna bara gäller faktorer i fråga om råvarans ursprung och minskning av växthusgasutsläpp. De väger inte direkt in några andra miljökonsekvenser än växthusgasutsläppen från produktionen och användningen av bränslen.

I det här sammanhanget vill utskottet också lyfta fram etiska aspekter och andra miljöaspekter. Utskottet ser det inte som etiskt bra att biobränslen produceras ur råvaror som kan användas som mat eller att till exempel regnskogar och kolsänkor förstörs vid odlingen av råvaror.

Alternativa förnybara utsläppssnåla icke-fossila drivmedel

Sakkunniga har påpekat att hållbart producerade biodrivmedel inte räcker till för hela fordonsbeståndet. Därför bör en förnyelse av fordonsbeståndet i första hand snabbas upp genom att de fordon som används för korta resor elektrifieras eller drivs med biogas redan långt före 2030.

I fråga om lagtexten har sakkunniga föreslagit att definitionen "förnybara drivmedel" ska användas i stället för "biodrivmedel". Enligt utredning ligger detta i linje med terminologin i direktivet om förnybar energi (RED II) och kan också möjliggöra användning av andra förnybara icke-fossila drivmedel. Utskottet anser att detta också ger Finland fler möjligheter att bättre nå målen för utsläppsreduktion inom ramen för en hållbar utveckling.

Sakkunniga har pekat på ett gemensamt pilotförsök som genomförs av Teknologiska forskningscentralen VTT och Villmanstrands tekniska universitet, där man har startat anläggningen Soletair som framställer kolväten. Anläggningen är unik också på global nivå. Kolväten hör till de viktigaste föreningarna i världen, eftersom de används vid förädlingen av drivmedel för bilar, fartyg och flygplan samt en stor del av alla plaster. Enligt uppgift kan pilotanläggningen som råvaror använda koldioxid från luften och väte som frigjorts från vatten med hjälp av el. Processen kräver mycket el, men den produceras med ett solkraftverk som är kopplat till anläggningen. Slutprodukten är ett så kallat elektriskt bränsle, alltså förnybar och koldioxidneutral råolja.

Utskottet påpekar att lagstiftningen härefter bör utvecklas så att Finland inte utesluter ny teknik som kan producera rent, förnybart bränsle och därmed gör det möjligt att lättare nå utsläppsmålen samtidigt som ny potential skapas för näringslivet. För att ersätta fossila bränslen bör Finland främja också utveckling och användning av elektriska bränslen som det ovan beskrivna vid sidan av biobränslen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 38/2018 rd

Helsingfors 29.11.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen blå
vice ordförande Markku Pakkanen cent
medlem Olavi Ala-Nissilä cent
medlem Jyrki Kasvi gröna
medlem Mia Laiho saml
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Jari Myllykoski vänst
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent
medlem Sofia Vikman saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 38/2018 rd
Avvikande mening 1

AVVIKANDE MENING

Motivering

Den föreslagna lagen om främjande av användningen av biobrännolja innebär att en del av all lätt brännolja ska ersättas med biobrännolja från och med 2021. År 2028 föreslås distributionsskyldigheten vara 10,0 procent. Påföljdsavgiften för försummelse av distributionsskyldigheten föreslås vara 0,04 euro per megajoule.

I propositionen föreslås dessutom att lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport ändras så att distributionsskyldigheten skärps från och med 2021. Regeringen föreslår bestämmelser om en påföljdsavgift för försummelse av tilläggsskyldigheten. Påföljdsavgiften föreslås vara 0,03 euro per megajoule.

För det första har vi sannfinländare i utskottet förhållit oss mycket kritiska till förslagen eftersom de har en hel del konsekvenser som vi inte kan acceptera. Det högre priset på biodrivmedel, i synnerhet på de avancerade biodrivmedlen, jämfört med fossila produkter kommer att höja bränslekostnaderna. Inom sektorn för vägtransporttjänster kommer kostnaderna att stiga med 0,8 procent i målscenariot år 2030. I verkligheten kommer prishöjningarna att bli betydligt större än vad regeringen låter förstå i propositionen.

Inom jordbruket kommer kostnadshöjningen att bero på de ändringar i distributionsskyldigheten som gäller arbetsmaskiner, vilket framför allt drabbar spannmålsodlingen. Detta blir en oskälig extra belastning för jordbrukarna, när vi vet vilka utmaningar de ställts inför de senaste åren. Likaså kommer höjningen av priset på uppvärmning att leda till ökade kostnader i hus med oljeeldning. Vi anser att det här är oskäligt inte minst för pensionärer men också för alla andra som bor i egnahemshus.

Vi anser att det inte behövs beslut som blir skadliga för Finlands och de finländska företagarnas konkurrenskraft. Lagförslagen leder till kostnader på hundratals miljoner euro för olika aktörer och för företagen (inkl. skogsindustrin), precis som det står ovan.

Dessutom får det omfattande konsekvenser att de logistiska kostnaderna stiger i vårt land, där de logistiska avstånden är långa. Bilisterna kommer att få betala en nätt förmögenhet i form av höjda bränslekostnader. Inte heller de här kostnaderna skriver regeringen ut i propositionen.

Slutligen anser vi att de politiska besluten alltid ska prioritera vårt lands nationella intressen. Det har inte varit fallet nu, alltså inte i fråga om det här lagstiftningspaketet heller. Det här är upprörande och bör fördömas. Den sittande regeringen verkar totalt ha glömt bort vad dess främsta uppgift är, att driva finska folkets intressen.

Avvikande mening

Vi föreslår

att lagförslagen förkastas.

Helsingfors 29.11.2018

Jari Ronkainen saf
Jani Mäkelä saf.